



Statens vegvesen



E6 Grong-Nordland grense

Planforum – Trøndelag fylkeskommune

2. November 2022

Innledning og agenda

- E6 Grong-Nordland grense
 - Utbedringsstrekning
 - Ca. 92 km
 - Flere delparseller
- Statens vegvesen
 - Dröfn Helgadóttir
 - Planleggingsleder
 - Harald Inge Johnsen
 - Prosjektleder
- Multiconsult
 - Torunn Spets Storhov
 - Ørjan Edvardsen
 - Edvart Duvsete
- Bakgrunn for prosjektet
- Gjennomgang av hele strekningen
 - Delparsell for delparsell, fra nord til sør
 - Innspill og diskusjoner etter presentasjon av hver delparsell

Bakgrunn

- Forprosjekt i 2014 som grunnlag for innspill til NTP
- Riksvegutredning, Rute 7 (2019)
- NTP 2022-2033
 - Det prioriteres større utbedringer av strekninger på E6 nordover fra Grong i Trøndelag til Nordland. Denne strekningen har tidvis dårlig bæreevne, og er smal og svingete. Det er svært lang omkjøringsvei ved hendelser
- Statsbudsjett 2021-2022
 - ... funnet rom for utbedringstiltak på E6 Fjerdingen-Grøndalselv... Rammen til mindre tiltak gir rom for oppstart av nye utbedringsstrekninger.
- Ytterligere verdianalyser utført i 2021
- Forslag til statsbudsjett 2022-2023
 - Til veiformål totalt er budsjettforslaget på 39,5 mrd. kr.
 - Innenfor rammen til Statens vegvesen videreføres arbeidene på en rekke utbedringsstrekninger. Dette gjelder bl.a. ...
 - E6 Grong-Nordland grense i Trøndelag

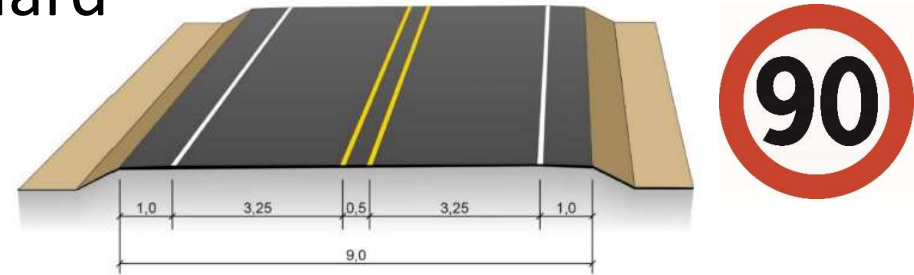


Utbedringsstrekninger → «Mer veg for pengene»

Prosjektets hovedmål og vegstandard

- Gi mesteparten av strekningen 9 meters vegbredde
- Legge til rette for mest mulig 90 sone
 - bl.a. ved å redusere antall avkjøringer og kryss
- Gi økt trafiksikkerhet
- Sikre raskere og mer forutsigbar fremkommelighet
- Ivareta lokalbefolkningens transportbehov

➔ Verdianalyser utført i 2021 identifiserer tiltak



Figur 2: H1 – Nasjonal hovedveg, ÅDT < 6000, jf. Statens vegvesens håndbok N100.

- H1 – Nasjonal hovedveg
- Kjørefeltene skilles med forsterket midtoppmerking
- Asfaltert bredde 9 m
- Maks stigning på 6%
- Videre forutsetninger for 90 sone
 - ÅDT < 4 000
 - Strekningen er > 5 km
 - Kurvatur som til H2
 - Minimalt med gang- og sykkeltrafikk langs vegen
 - I gjennomsnitt < 0,3 boliger/hytter/gårdsbruk pr. km med adkomst via avkjørsel til vegen. Noen jord- og skogbruksavkjørsler med begrenset bruksfrekvens kan tillates i tillegg.

Delparseller

- Delparsell 1 Grong-Harran
- Delparsell 2 Harran – Trones
- Delparsell 3 Trones- Brekkvasselv
- Delparsell 4 Brekkvasselv-Namsskogan
- Delparsell 5 Namsskogan- Norland grense

Fjerdingelvbua m/tilstøtende veg (K1)

- Ferdigstilt og åpnet høsten 2021

Fjerdingen – Grøndalselv (K2)

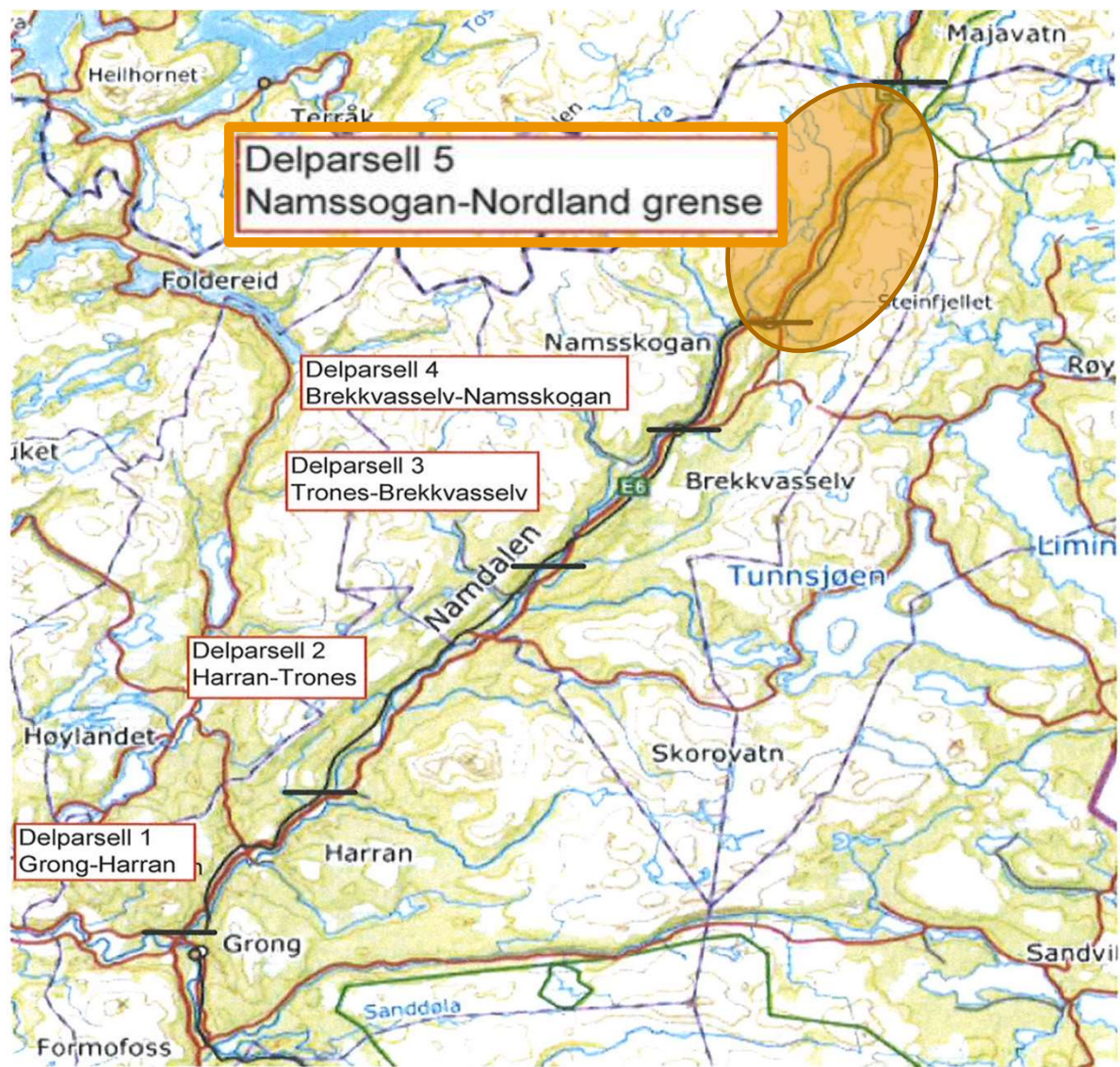
- Byggearbeid pågår

Skavmoen – Trones (K3)

- Kontrakt inngått
- Ny Tromselvbru – reg.plan på høring før nyttår
- Ny busslomme og sideveg ved Tunnsjøelv – dispensasjon rundt nyttår



Delparsell 5



Delparsell 5 Namsskogan-Norland grense.

- (5.2) Mellingsmoen – Nordland grense
 - Svingete og smal veg
 - Dårlig optisk linjeføring
 - Manglende forbikjøringsmuligheter
 - Alternative traséer vurderes – pågående forprosjekt
- (5.1) Namsskogan nord – Mellingsmoen
 - Smal veg
 - Nærføring med Namsen
 - Manglende forbikjøringsmuligheter
 - Ny Håpnes bru – pågående forprosjekt
 - Håpnes bru er gammel (1942) og smal
 - Optimalisering av linjeføring
 - Bredeutvidelse og kurveutrettinger



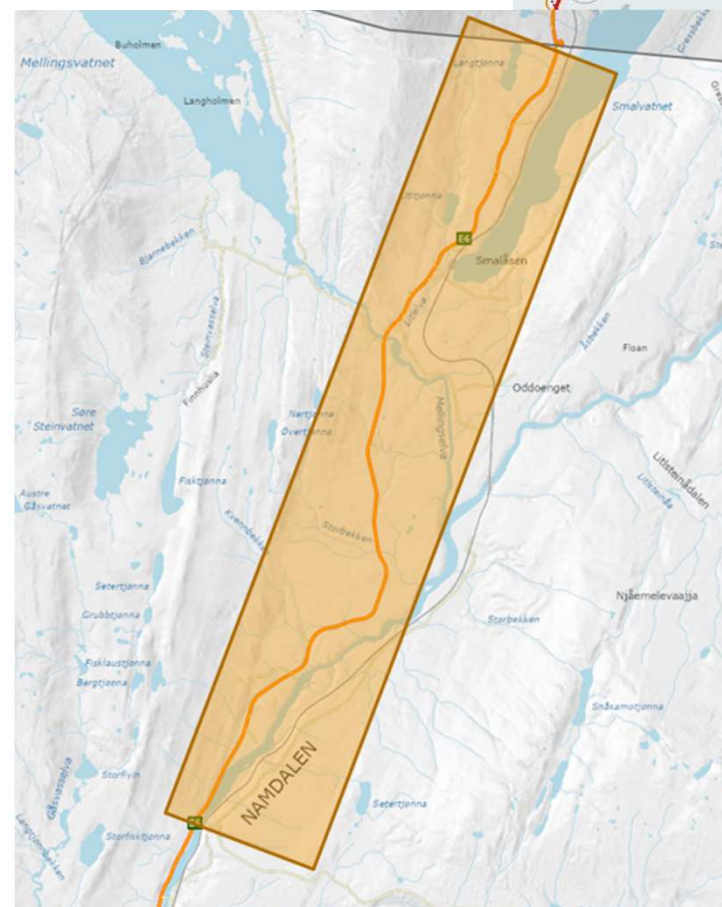
(5.2) Mellingsmoen – Nordland grense



- Ca. 9,4 km
- Pågående forprosjekt
- Må tilpasses byggeplaner for E6 Trøndelag grense-Lille Majavatn
 - Heller mot å fortsette vegen igjennom porten og ny avkjørsel til rasteplass like nord for fylkesgrensen
 - Da kan Helgelandsprosjektet fullføres
- Miljøkartlegging utført (Multiconsult)
- KU
 - Det vurderes aktuelt å utrede enkelte fagtema i en formell KU, bl.a. friluftsliv, naturmangfold, landskap, naturressurser, reindrift, mens andre fagtema kan beskrives mer grundig gjennom planbeskrivelsen
- **Oppstart av planarbeidet prioriteres**

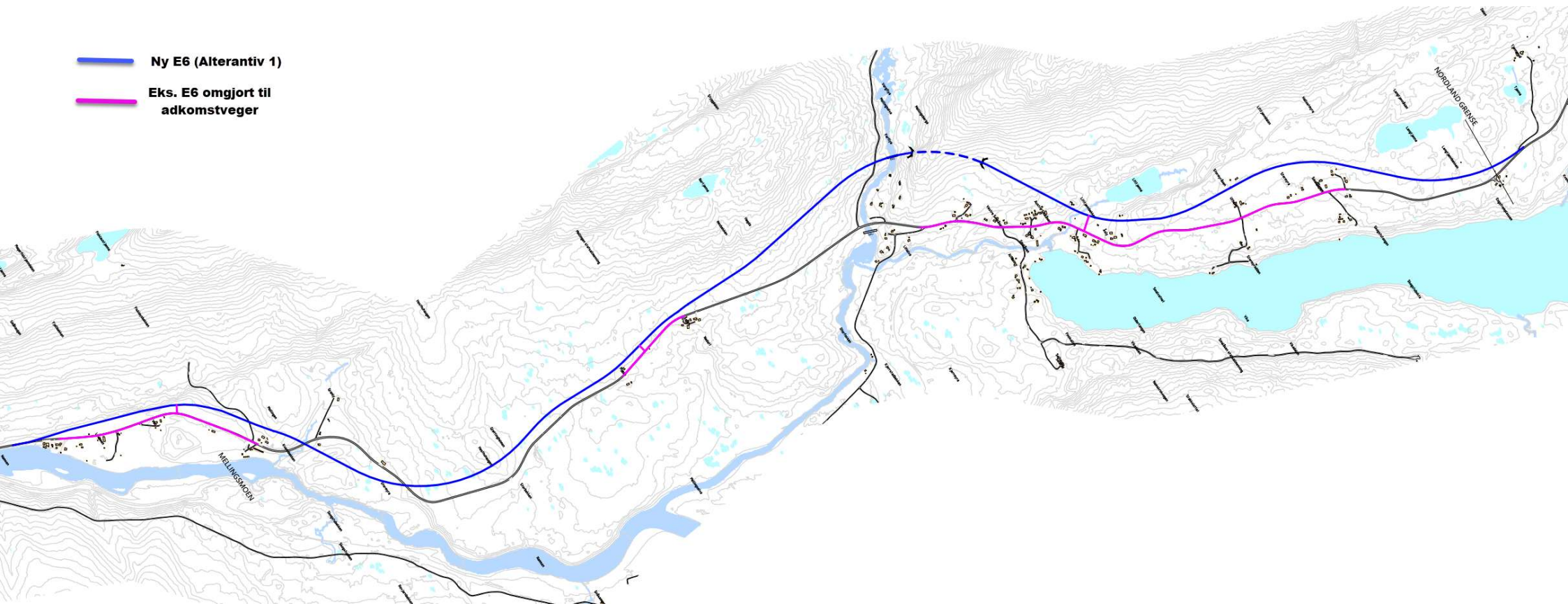
E6 Trøndelag grense–Lille Majavatn

Prosjektet vil sluttføre den store E6 utbyggingen på Helgeland og gi bedre framkommelighet og økt trafikksikkerhet gjennom regionen.

Det foreligger vedtatte reguleringsplaner for strekningene vedtatt av Grane kommune i juni 2021. Kokurransen for utbyggingen av strekningene ble utlyst i mars 2022.

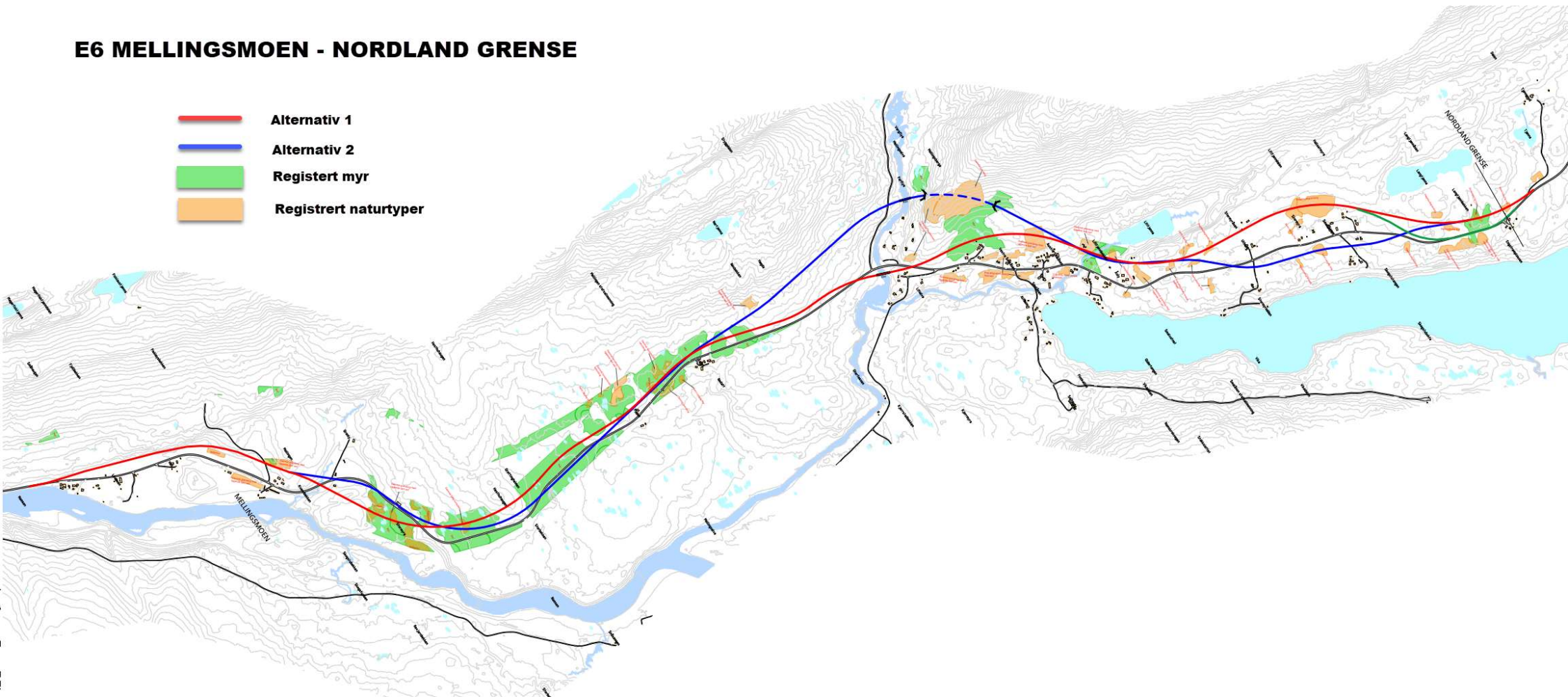


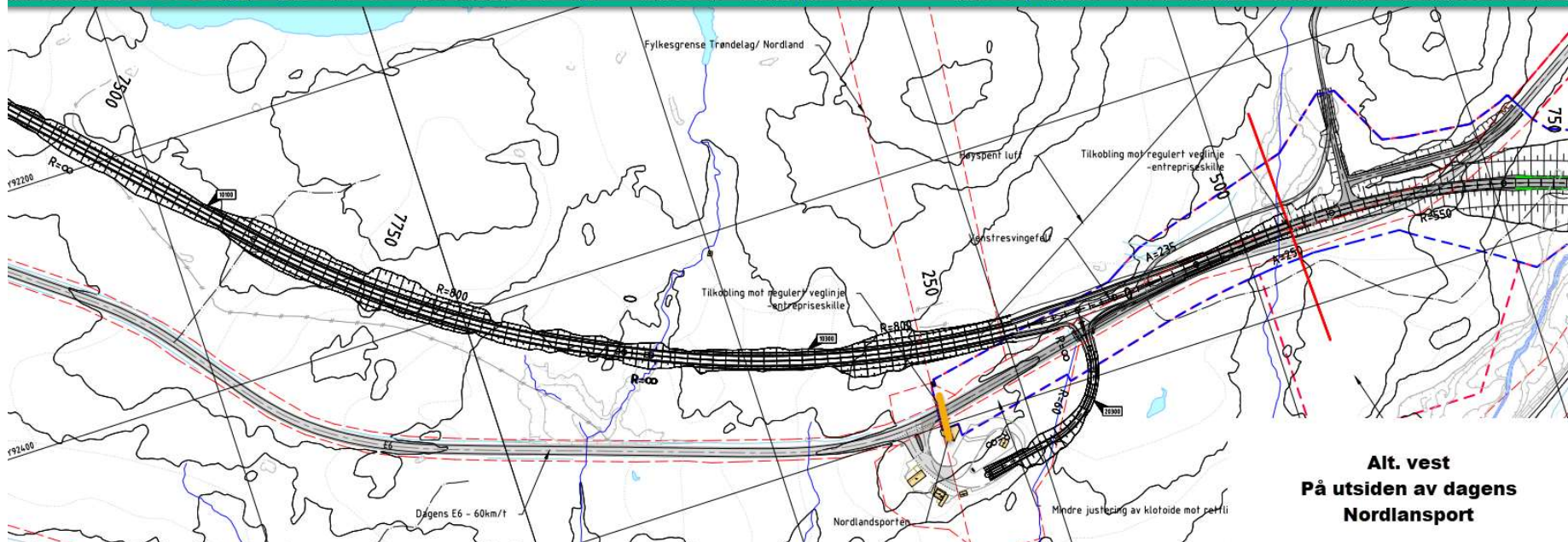
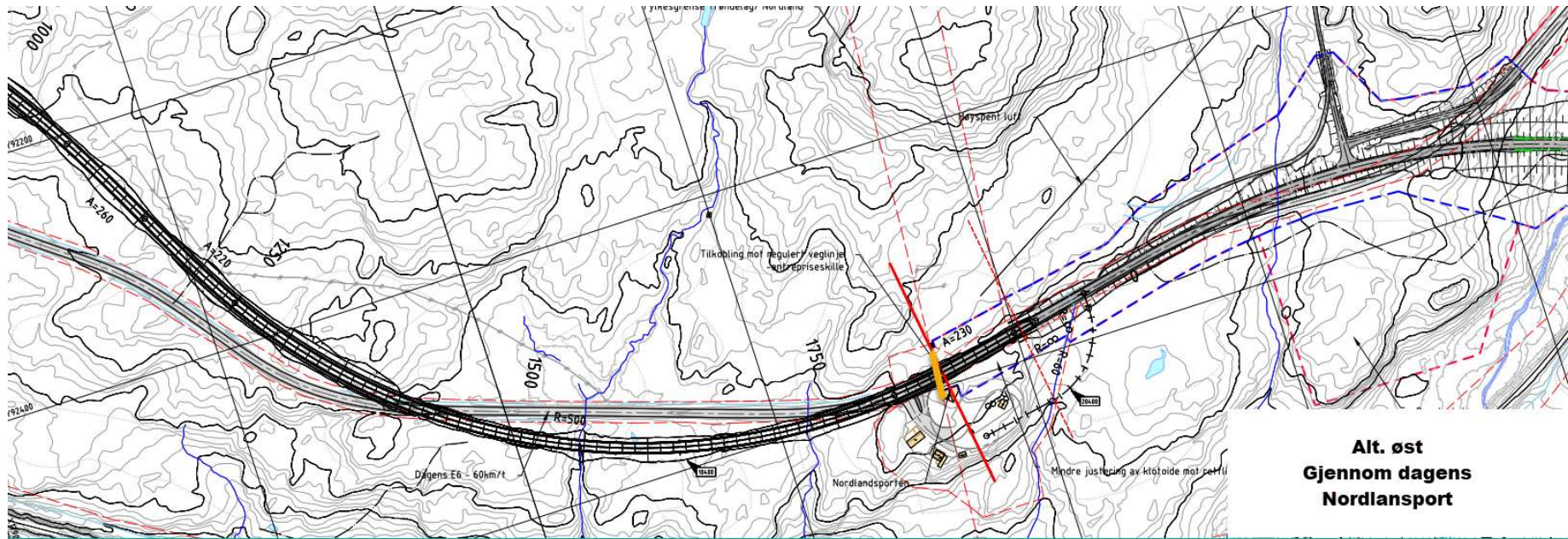
-  Ny E6 (Alternativ 1)
-  Eks. E6 omgjort til adkomstveger



E6 MELLINGSMOEN - NORDLAND GRENSE

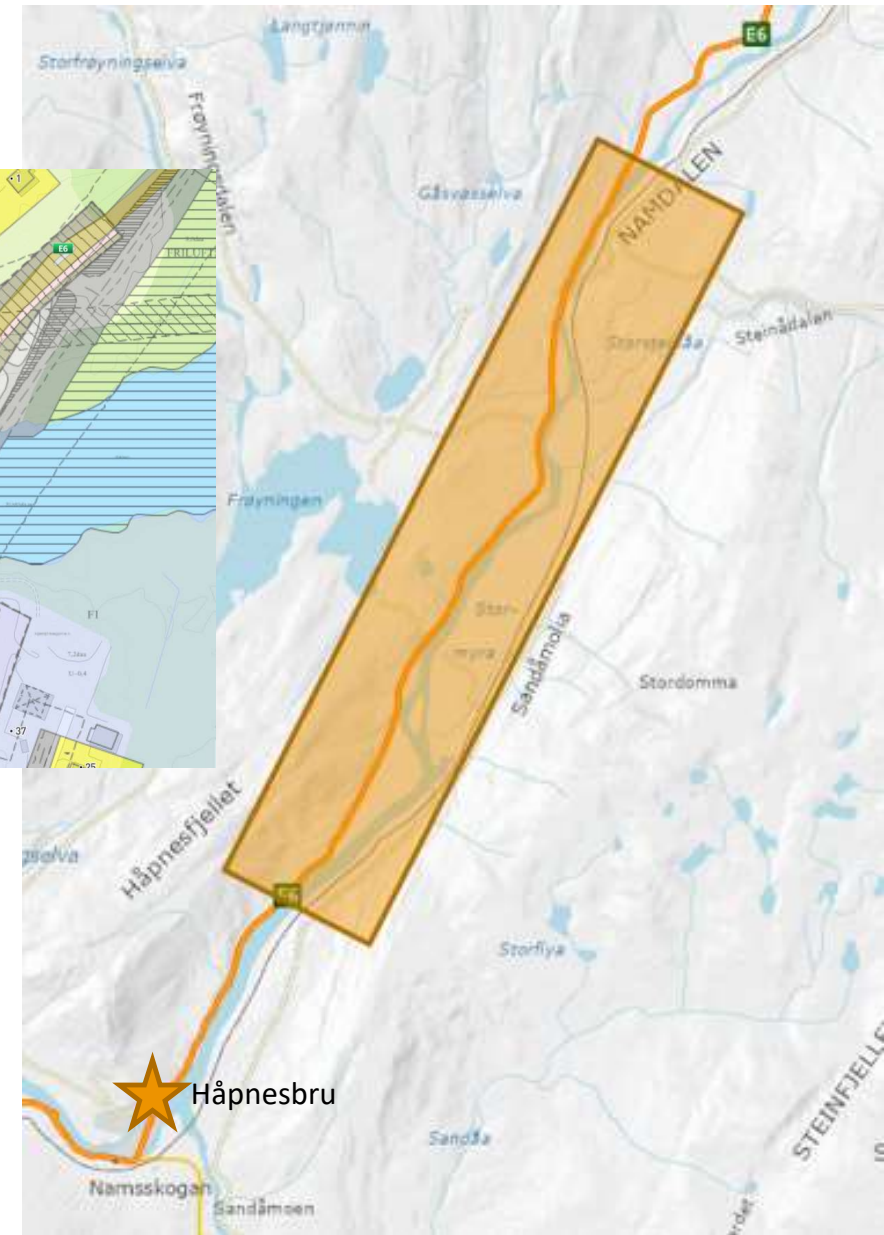
-  Alternativ 1
-  Alternativ 2
-  Registrert myr
-  Registrert naturtyper





(5.1) Namsskogan nord – Mellingsmoen

- Ca. 10,4 km ny veg i/nært dagens trasé
- Ny Håpnesbru– Mulig punkttiltak
 - Forprosjekt pågår
 - Det foreligger to eldre reguleringsplaner som viser to forskjellige løsninger for ny bru, lite kunnskapsgrunnlag å hente fra tidligere planarbeid
 - Skal ha løsning for gående og syklende
 - Med alt. bru oppstrøms dagens bru vil det ev. være mulig å beholde dagens bru som g/s-løsning
 - Enkel vurdering av naturmiljø foreligger (SWECO)
 - 0 alt.: Tilsynelatende ingen utfylling i elva. Kantvegetasjon kan bli negativt påvirket i anleggsfase. Ellers kun mindre påvirkninger på terrestrisk miljø og konflikt med lupin
 - Alt. Oppstrøms: Med flere støtteelement kan det føre til negativ påvirkning på elvemusling og småblank. Større arealbeslag på land som kan medføre negativ påvirkning på hekkområder for grønnfink (VU) uten særlig økt samlet belastning for arten lokalt/regionalt. Kantvegetasjon forringes. Konflikt med hagelupin.
- Reguleringsplanarbeid 2023/24



Innspill til Delparsell 5 Namsskogan-Nordland grense?

- (5.2) Mellingsmoen – Nordland grense

Det er mye myrarealer langs dagens E6 korridor.

Bør veglinje legges enda lengre ut i uberørt natur for å unngå myr?

Eller er det bedre å følge dagens trase mest mulig, selv om det medfører større inngrep i myrområdene?

Nedgradering av dagens E6 til adkomstveg. Bør adkomstvegene være kommunale eller private? Ev. hvor mange boliger bør være tilknyttet før vegene blir kommunale?

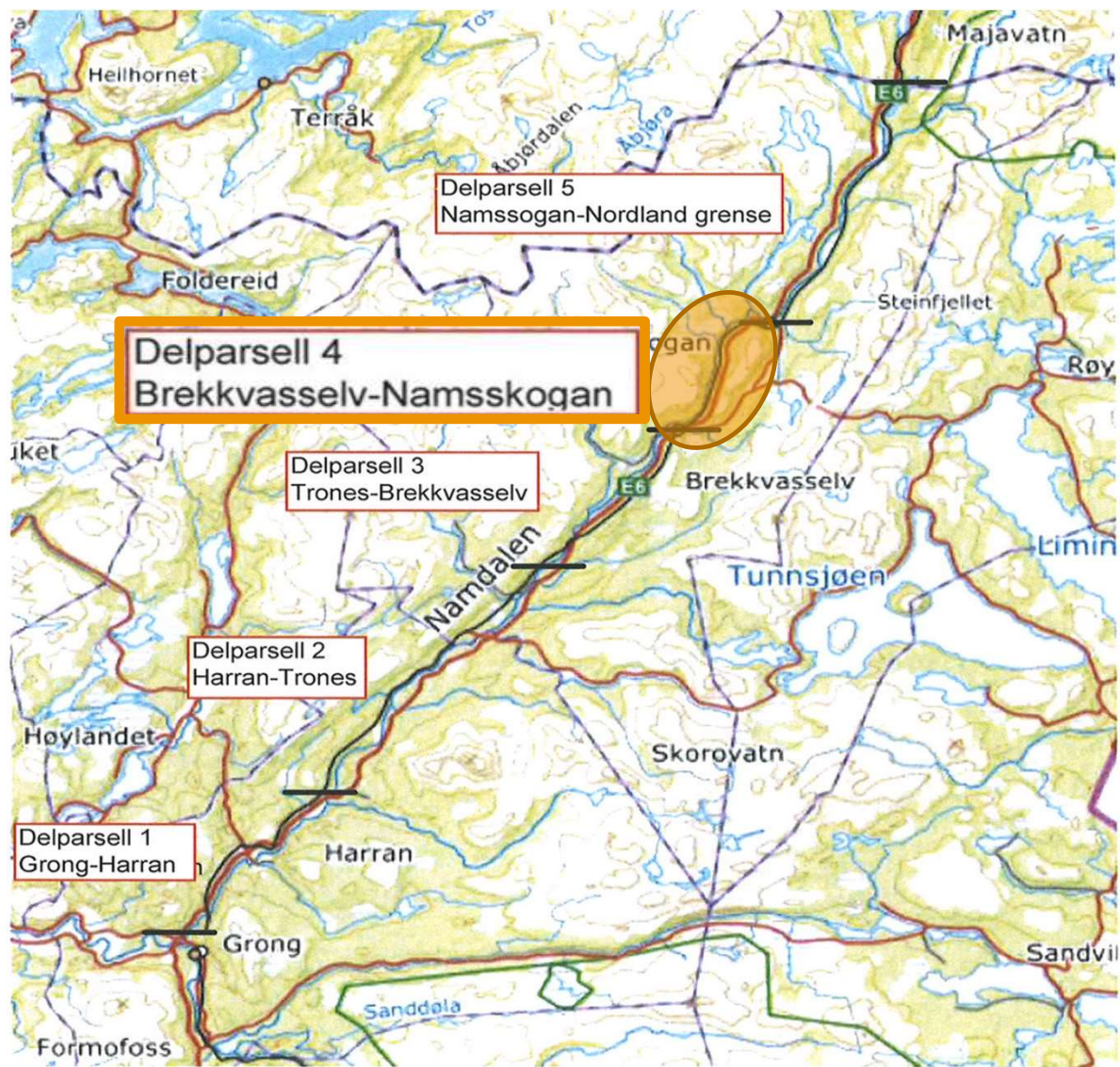
Vegløsning ved Nordlandsporten. Gjennom dagens portal eller på utsiden? Andre momenter som bør vektlegges når løsning vurderes?

- Ny Håpnes bru

Ev. bru oppstrøms og forholdet til tidligere regulering.

Gjenbruk av eksisterende bru til gang/sykkel.

Delparsell 4



Delparsell 4 Brekkvasselv-Namsskogan

- Dagens Brekkvasselvbru er svært smal.
- Smal veg
- Begrenset med forbikjøringsmuligheter
- Behov for optimalisering av linjeføring.
- Nærføring med jernbane

- (4.2) Fossheim – Namsskogan sør 6,2km
 - Stort sett behov for breddeutvidelse av eksisterende veg, kurveutrettinger og mindre sieforskyvninger
 - Kanalisering av eksisterende kryss

- (4.1) Brekkvasselv – Fossheim 4,5km
 - Behov for ny bru over Brekkvasselv
 - Forprosjekt pågår
 - Enkel vurdering av naturmiljø ved Brekkvasselvbrua foreligger
 - Stor andel ny veg i/nært/parallelt med dagens trasé
 - Noe breddeutvidelse av eksisterende veg nærmest Fossheim
 - Ev. støyskjerming ved Fossheim
 - **Oppstart av planarbeid prioriteres**



(4.1) Brekkvasselv – Fossheim

Brekkvasselvbrua

- Vurdering av naturmiljø (SWECO)
 - Alt. dagens trasé:
 - Ingen negativ påvirkning i driftsfase
 - Midlertidig beslag av kantvegetasjon i anleggsfase
 - Fremmede arter
 - Skadereduserende tiltak → positiv påvirkning for akvatisk miljø
 - Alt. oppstrøms:
 - Negativ påvirkning av skogareal
 - Fremmede arter
 - Skadereduserende tiltak → positiv påvirkning for akvatisk miljø, lavere påvirkning på vegetasjon



Foto: Namdalsavisa

Februar 2022



Foto: Trønder-Avisa. «Verken Frank eller Lasse klarte å bremse da de nærmet seg den smale brua på E6»



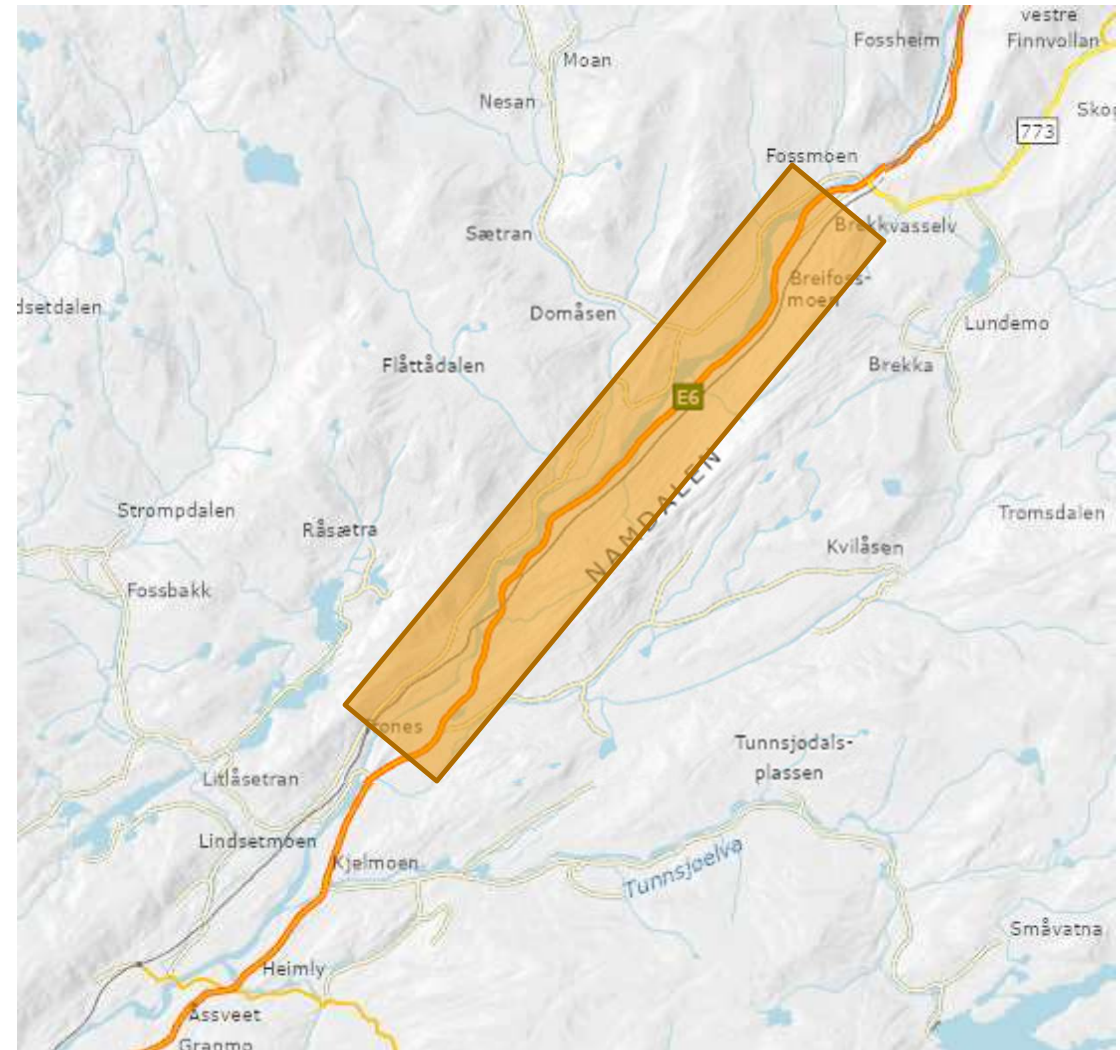
Innspill til Delparsell 4 Brekkvasselv-Namsskogan?

Delparsell 3

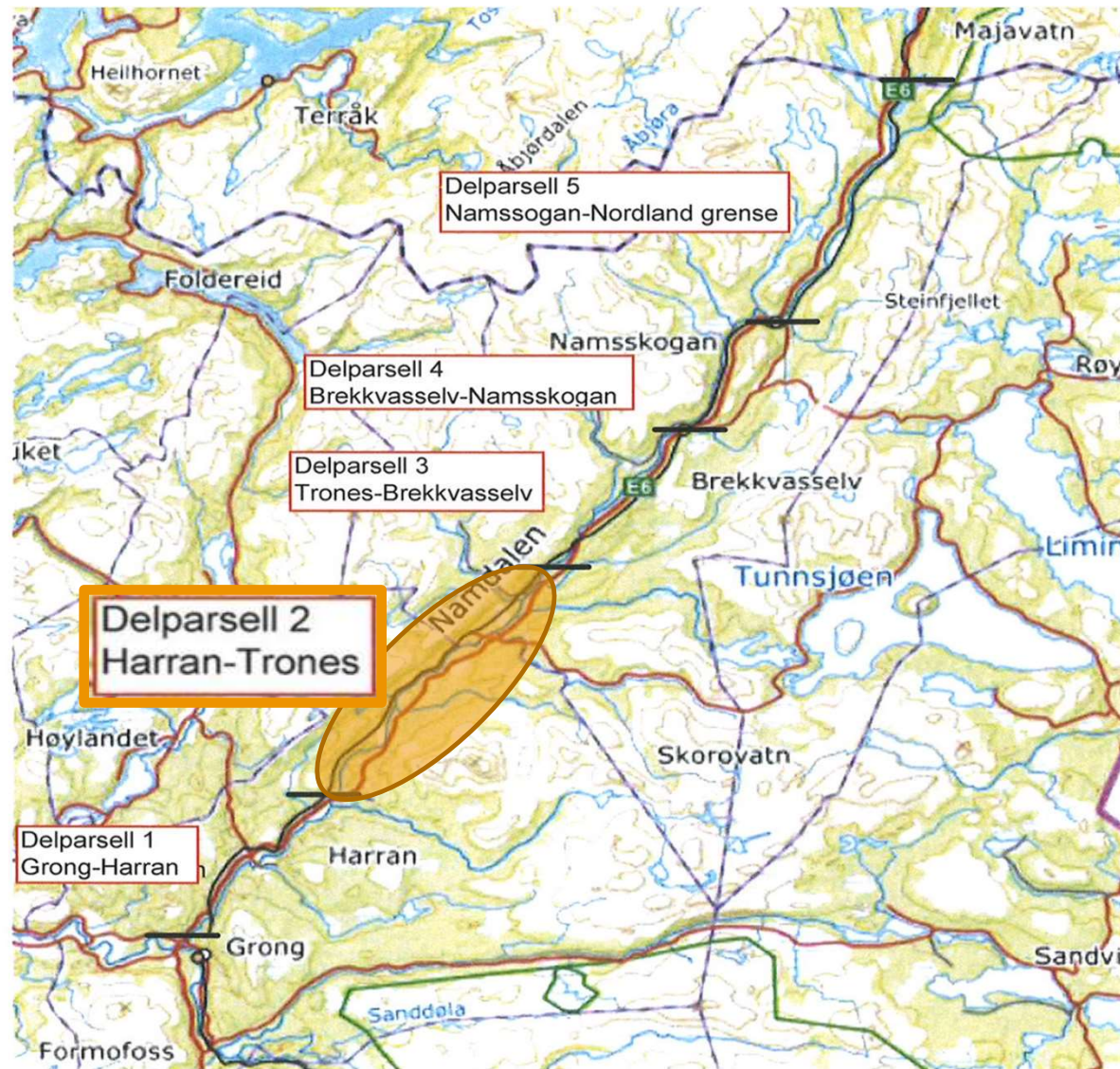


Delparsell 3 Trones-Brekkvasselv

- Ca. 13 km
- Hovedsakelig behov for breddeutvidelser og utbedringer i eksisterende trasé
- Ikke rom for tiltak
 - Dersom det blir restmidler fra øvrige bygggestrekninger kan det eventuelt gi muligheter for noen tiltak



Delparsell 2



Delparsell 2 Harran -Trones

- Fjerdingelvbua m/tilstøtende veg (K1)
 - Ferdigstilt og åpnet høsten 2021
- Fjeringen – Grøndalselv (K2)
 - Byggearbeid pågår
- Skavmoen – Trones (K3)
 - Kontrakt inngått
 - Ny Tromselvbru – reg.plan på høring før nyttår
 - Ny busslomme og sideveg ved Tunnsjøelvbrua – dispensasjon rundt nyttår



Nye Tromselvbrua - Reguleringsplan

- Reguleringsplan utarbeides av Multiconsult
- Meldt oppstart juni 2022
- Vært gjennomført møte med SF, FK og kommunen ifb med oppstartsvarsling
- Det er gjort oppfølgende feltundersøkelser på vannmiljø, naturmangfold og dyrka mark høsten -22, rapport utarbeidet av Multiconsult.
- Det lages en silingsrapport for å velge alternativ for regulering (foreløpig)
- Det er planlagt offentlig ettersyn av plan før nyttår (sendes ut ca medio desember 2022)

Etter adresseliste.

DERES REF.: | VÅR REF.: 102405/21-04
DOKUMENTKODE: 102405/21-04-PLAN-BREV-001
TILGIFENGELSHET: Åpen

Trondheim, 10. juni 2022

E6 TROMSELVBRUA – VARSLING AV OPPSTART AV PLANARBEID – PLAN-ID 5044-2022001

I henhold til plan- og bygningslovens § 12-8 kunngjøres det, på vegne av forslagsstiller Statens vegvesen, oppstart av arbeid med detaljreguleringsplan for E6 Tromselvbrua i Namsskogan kommune, Trøndelag fylke. Planen vil bli utarbeidet etter §§ 3-7 og 12-3.

Planområdet

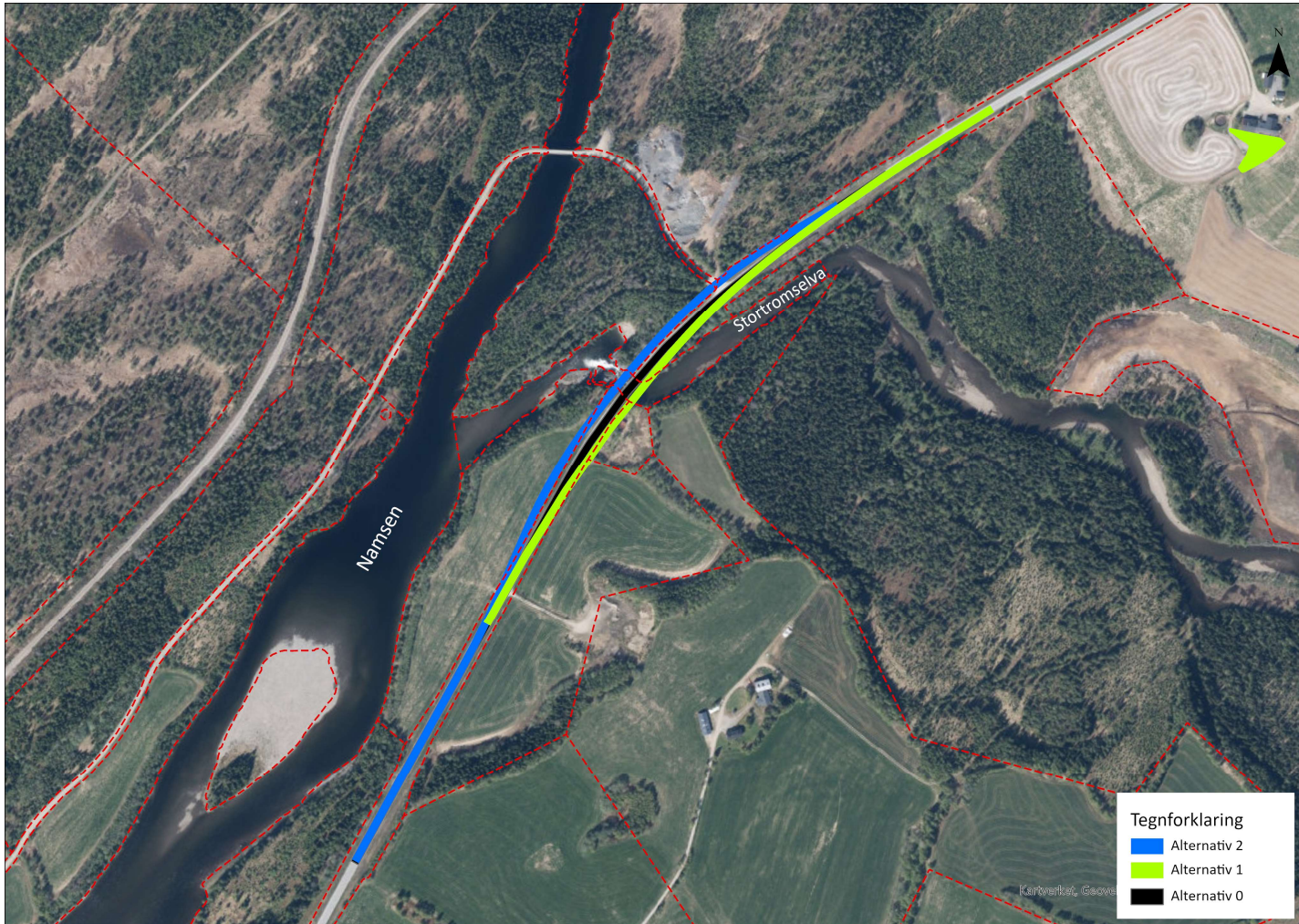
Planområdet ligger sør for Trones, der Tromselva renner ut i Namsen. Strekningen som reguleres vil være ca. 1,1 kilometer lang.



Figur 0-1: Oversiktsbilde av tiltaksområdet (Kilde: Namsskogan kommune)

Planområdet er ved varsling av oppstart ca. 135 dekar stort. Størrelsen vil bli noe redusert i videre planarbeid etter at man har fått valgt anbefalt alternativ. Noen eiendommer er helt eller delvis omfattet av planområdet, blant annet gnr./bnr. 500/1, 53/1, 0/1, 53/68, 53/67.

Tre nye brualternativer som er aktuelle



Alternativ 0:

Ny bru i dagens trase –
40 meter + interimsbru
nedstrøms i anleggsfasen

Alternativ 1:

Ny bru oppstrøms dagens
bru – 40 meter

Alternativ 2:

Ny bru nedstrøms dagens
bru – 40 meter

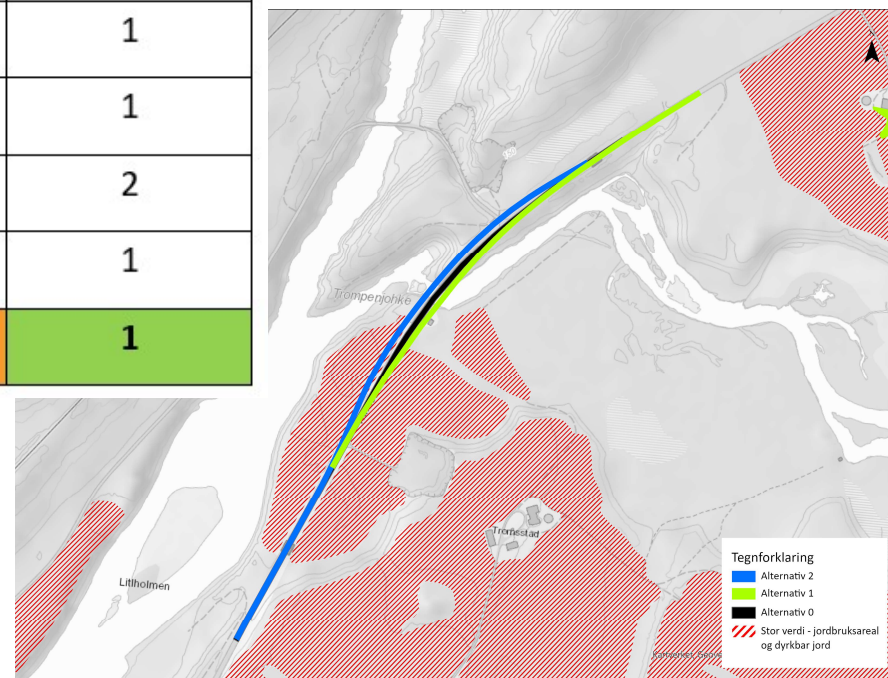
Kriterier i silingsarbeidet

- Naturmangfold
- Dyrka mark (Midlertidig og permanent)
- Vannmiljø (Vannforskriften)
- Gjeldene krav til veggeometri og gjennomførbarhet
- Hydrologi og isgang
- Grunnforhold
- Klimaregnskap
- Kostnader

Oppsummering

Kriterie	Alternativ 0	Alternativ 1	Alternativ 2
Naturmangfold	1	3	2
Dyrkamark	1	2	3
Vannmiljø	2	3	1
Gjeldende krav til <u>veggeometri</u> og gjennomførbarhet	2	2	1
Hydrologi og isgang	1	2	1
Grunnforhold	1	1	1
Klimaregnskap	3	1	2
Kostnader	3	2	1
Anbefalt rangering	3	2	1

	Alternativ 0	Alternativ 1	Alternativ 2
Prosjektkostnad	80 mill	67 mill	58 mill



Konklusjon/anbefalning

På bakgrunn av de vurderinger som er gjort for de ulike kriterier/tema, så vil alternativ 2 (nedstrøms), være å foretrekke og legges til grunn for videre regulering.

Bakgrunnen for dette er at det ut fra et samlet miljø- og samfunnsøkonomisk perspektiv vurderes til at alternativ 2 er bedre enn de to andre alternativene.

Alternativ 2 gir minst påvirkning på elvestrengen og vannmiljøet.

Alternativ 2 gir best massebalanse og er minst krevende anleggsteknisk.

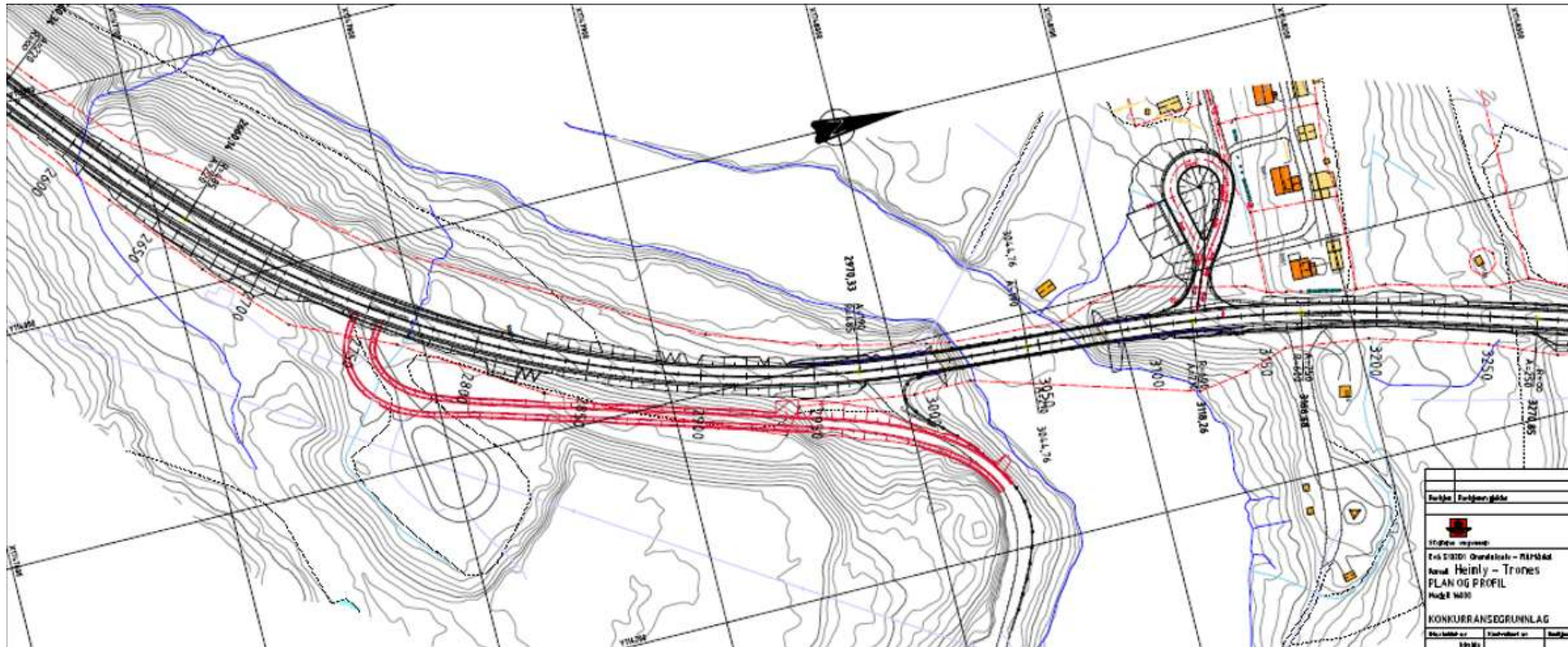
Alternativ 2 er klart billigst.

Til tross for at alternativ 2 beslaglegger mest dyrka mark, så anses totalt i underkant av 3 daa til å være forholdsvis lite areal i et større perspektiv. Med god metodikk for både mellomlagring og reetablering, så antas at man skal få gjenskapt så mye som mulig til samme standard som i dag.

Klimaregnskapet viser at det ikke er store forskjeller mellom alternativene. Alternativ 2 har mest fjell og vil derfor komme bedre ut dersom det tas høyde for gjenbruk av massene til bygging av ny veg.

Tiltak ved Tunnsjøelvbbru

- Tiltak
 - Forsterkning av eksisterende bru og nytt rekkverk
 - Ensidig busslomme
 - Endring på sideveg
 - Flytting av avkjørsel til rasteplass
 - Kanalisering av kryss
- Forberedelser av dispensasjonssøknad pågår
 - LNF og pbl. §1-8
- Søknad sendes rundt nyttår



Tiltak ved Tunnsjøelvbbru

- Enkel vurdering av naturmiljø
 - Ikke registrerte naturtyper i området som berøres
 - Ikke vesentlig påvirkning på landskapsbilde. Revegetering og tilpasning til sideterreng. Kantvegetasjon mot elva beholdes.
 - Naturressurser/landbruk påvirkes ikke
 - Friluftsliv – registrert leke- og rekreasjonsområde øst for brua, raste- og fiskeplass. Middels bruksfrekvens og lite potensiale til mer bruk. God tilgjengelighet, men lite tilrettelagt og dårlig lydmiljø.
 - Ingen kjente kulturminner i området. Gamle Tunnsjøelvbua registrert i SVV sin verneplan, berøres ikke.



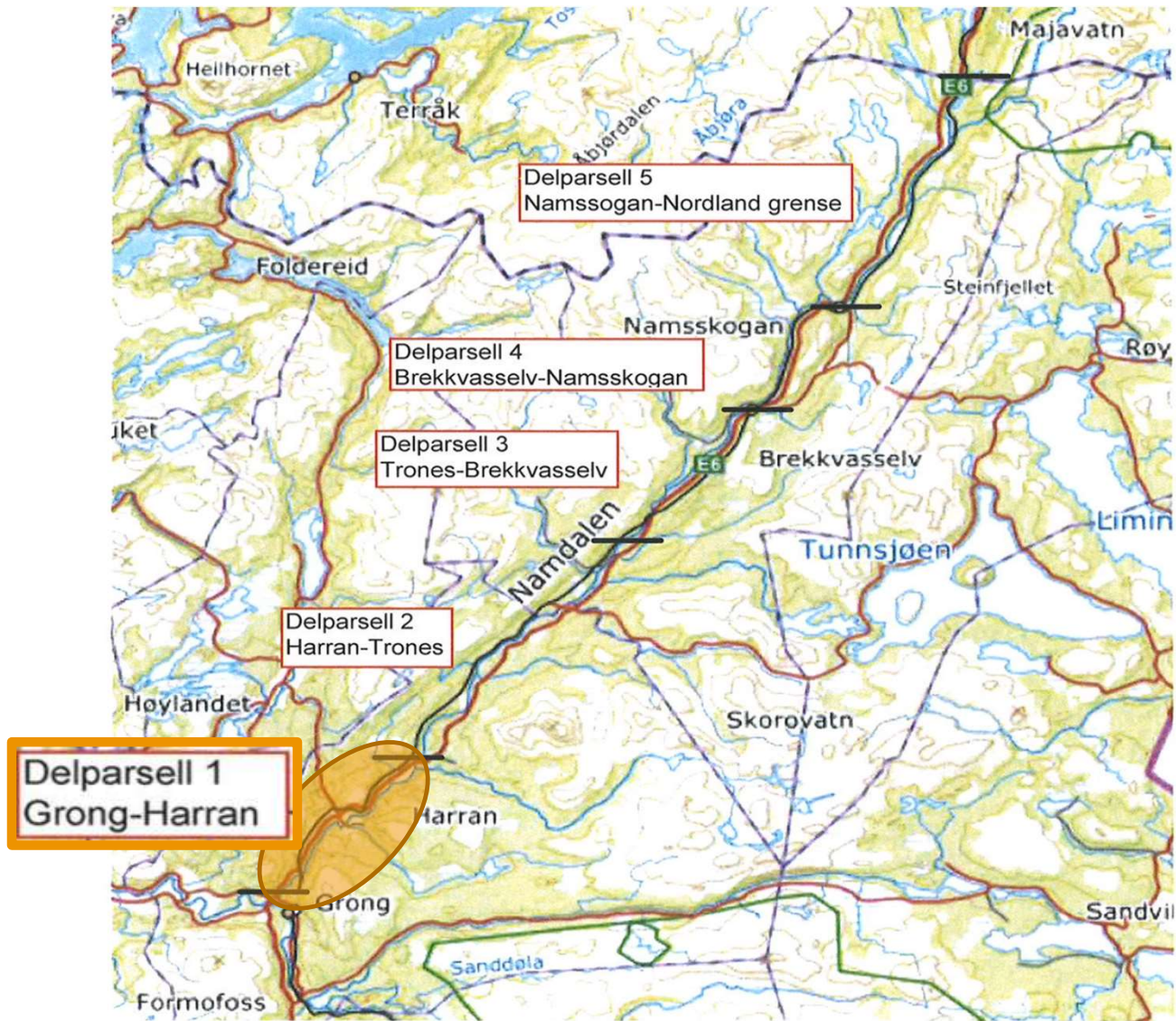
Innspill til Delparsell 2 Harran-Trones

- Tromselvbru

- Dispensasjon ved Tunnsjøelv

Kulturminner - Behov for undersøkelser?

Delparsell 1

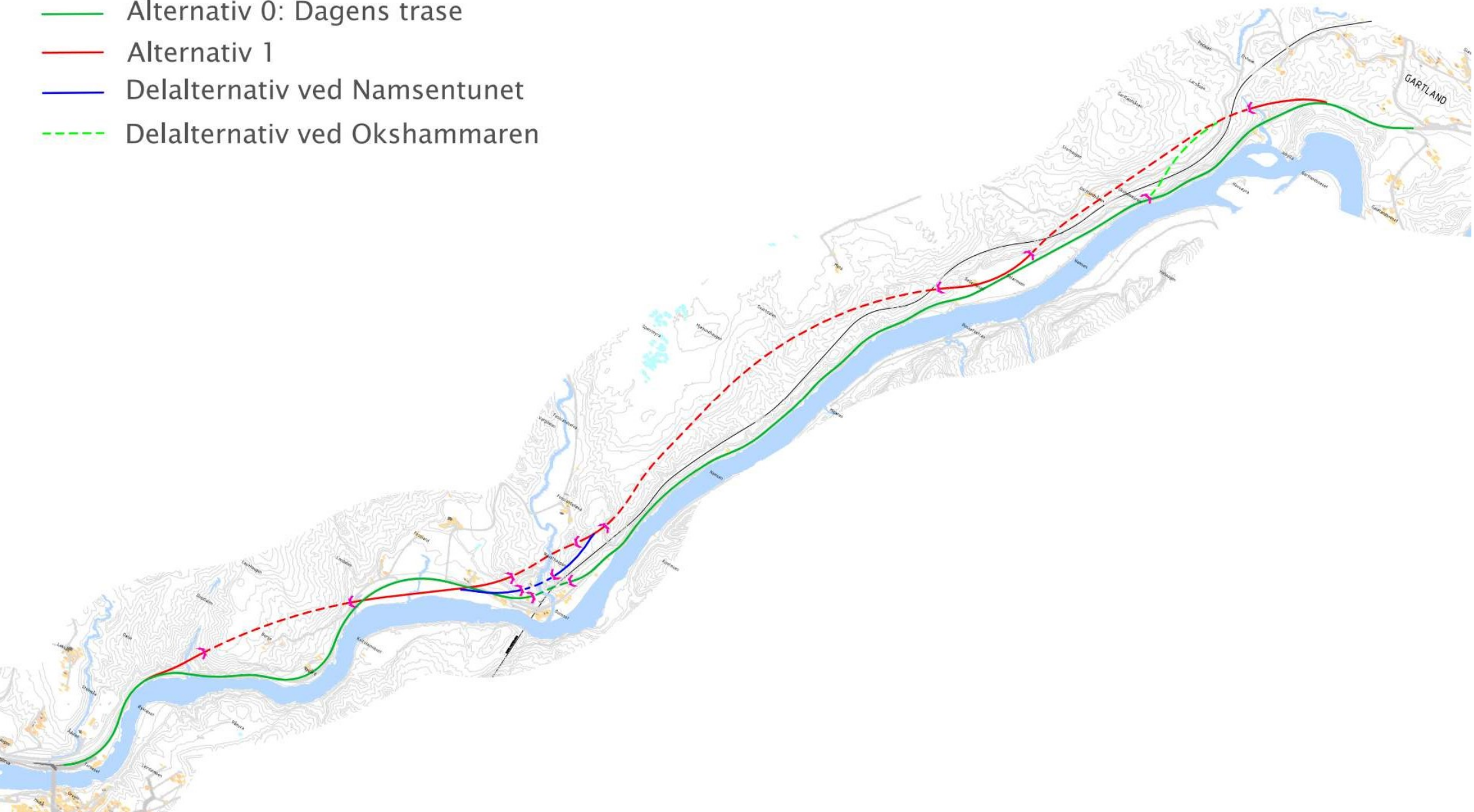


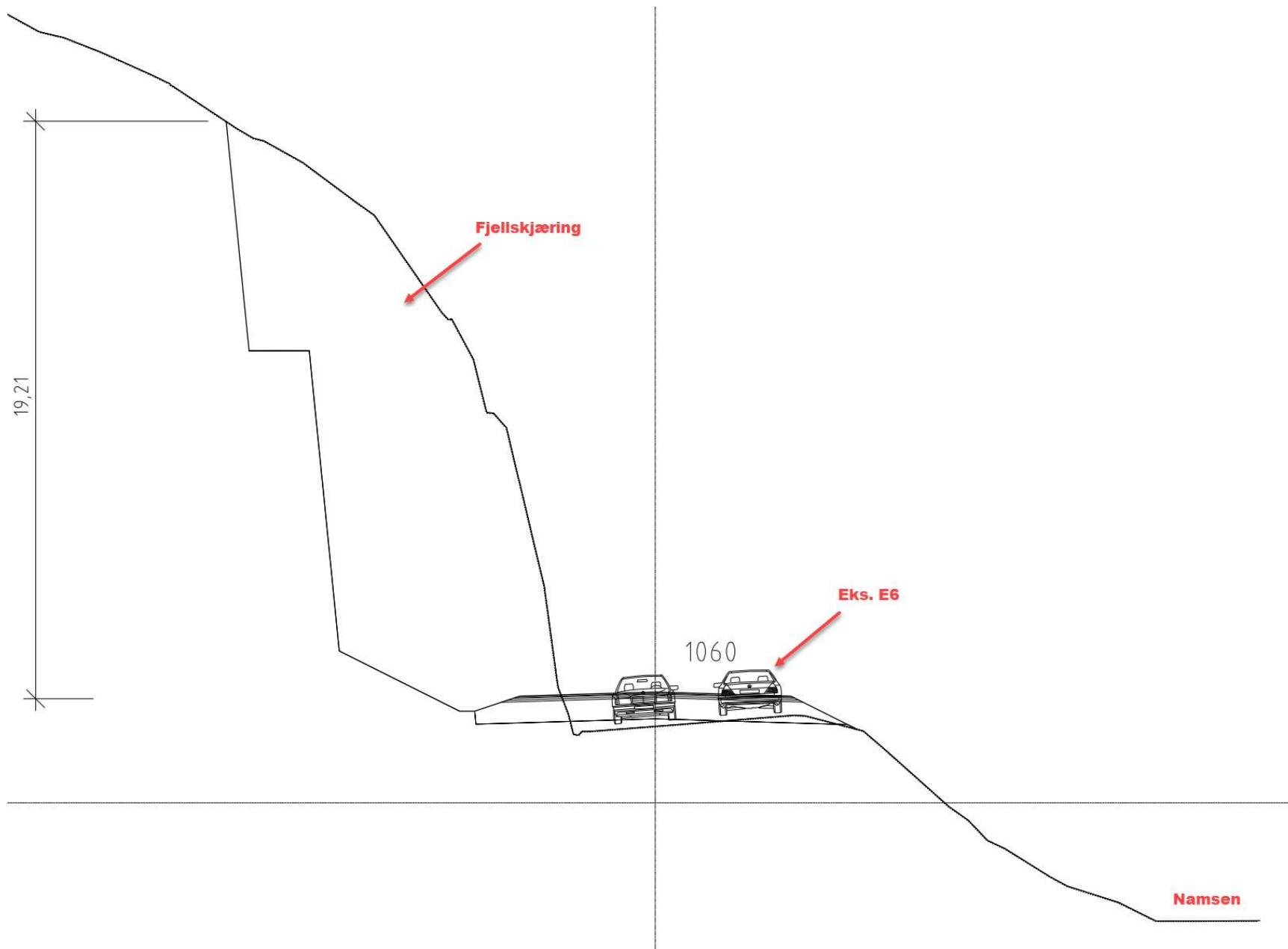
Delparsell 1 Grong-Harran

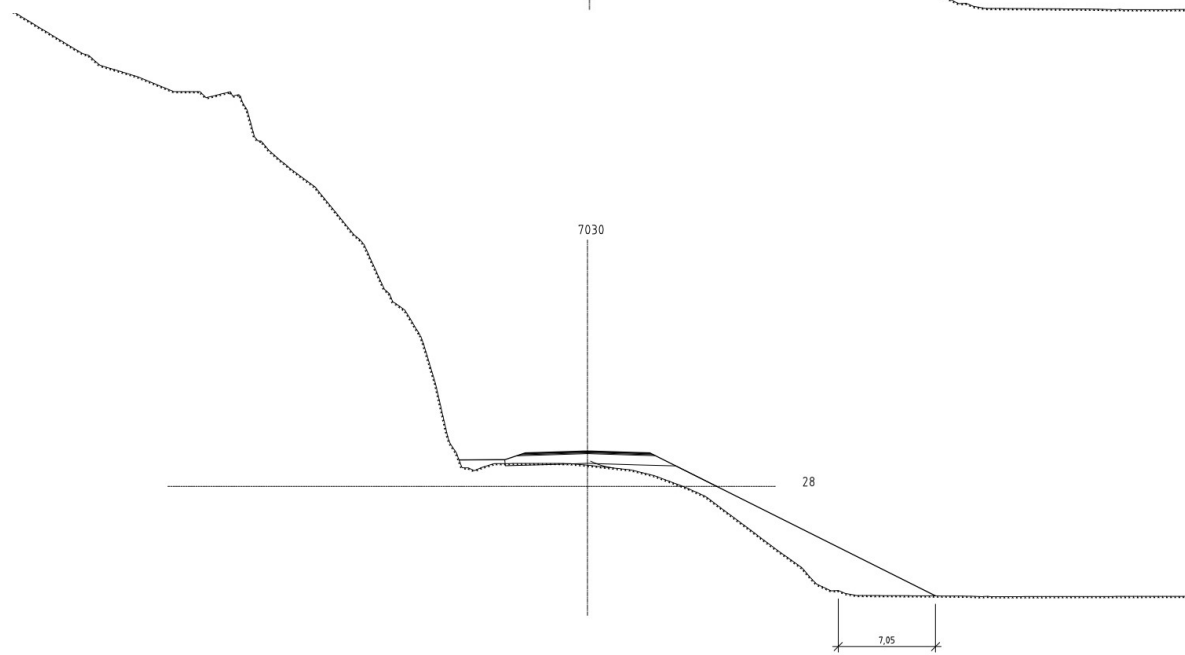
- Gartland – Harran
 - Kommer dårlig ut i kost-nytte
 - Ikke rom for tiltak
- Grong-Gartland
 - Deles i to byggestrekninger
 - Alternative traséer vurderes, pågående forprosjekt
 - Naturmiljø
 - Grunnundersøkelser
 - Det vurderes aktuelt å utrede enkelte fagtema i en formell KU bl.a. friluftsliv, naturmangfold, landskap, naturressurser og ev. kulturminner, mens andre fagtema kan beskrives grundig gjennom planbeskrivelsen

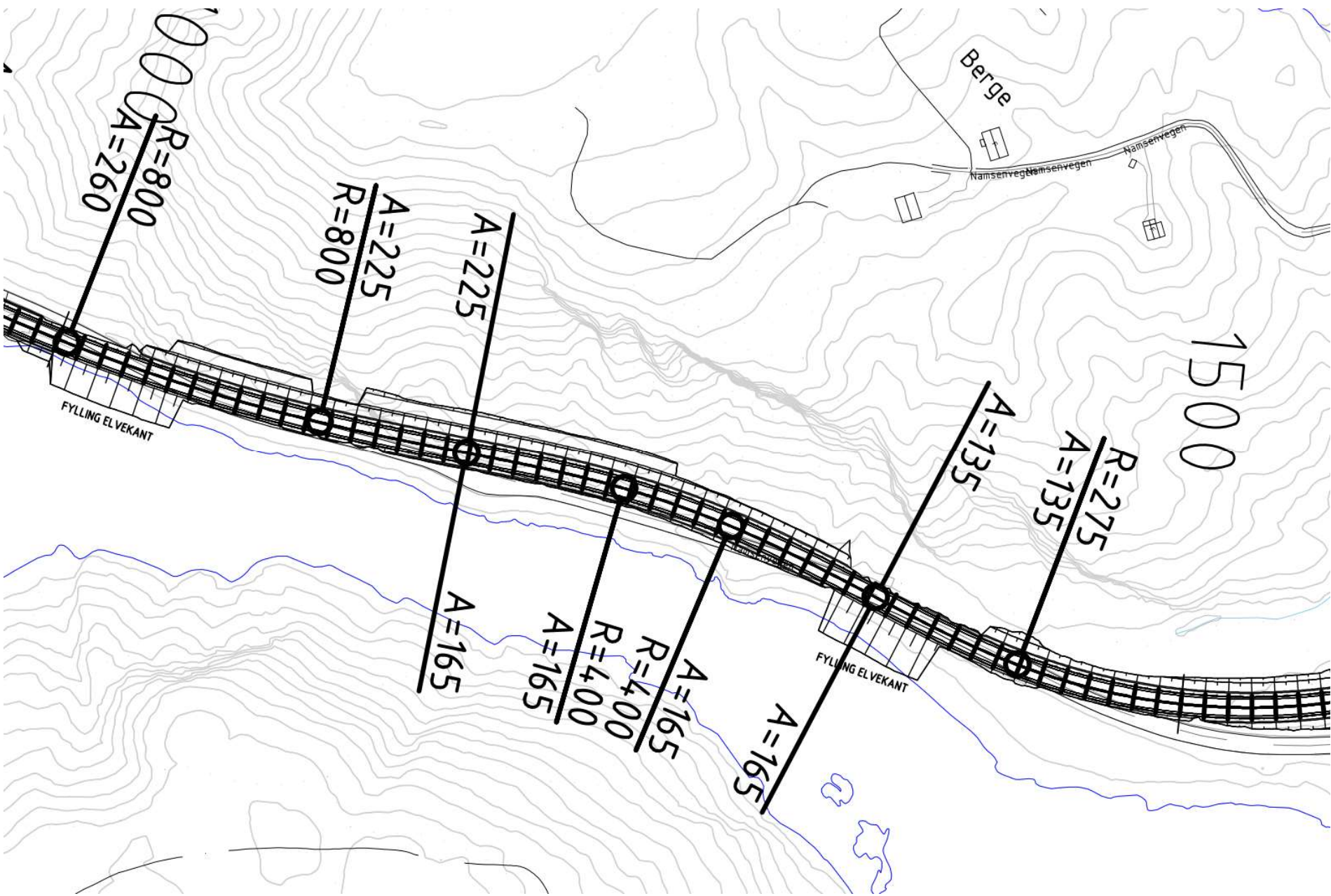


- Alternativ 0: Dagens trase
- Alternativ 1
- Delalternativ ved Namsentunet
- - - Delalternativ ved Okshammaren











Innspill til delparsell 1 Grong-Harran?

- Grong-Gartland

Det forventes stort steinoverskudd på strekningen. Dette bør tilstrebes brukt til samfunnsnyttige formål. Har kommunen/fylket andre planlagte prosjekt med steinunderskudd (noe frem i tid), slik at man kan oppnå en synergieffekt?

Stenging av E6 under bygging av Alt. 0. Når og hvor lange stengeperioder er akseptabelt?

4 nye tunneler på strekningen i Alt. 1. Konsekvens for kommunal brannsikkerhet?

Omkjøringsruter ved stengte tunneler. Omkjøring rundt Høylandet og Fv. 17? Alternativt holde dagens E6 utenfor tunnelene ved like og bruke eks. veg som omkjøring?

For alternativ 0 kan man flere steder unngå store inngrep langt ut/opp i terrenget, ved å legge ny veg på noe fylling ut i elva. F.eks. inngå 40m graveskråning på innsiden ved å legge vegen på fylling 3 m ut i elva. Hvordan bør man vekte dette?