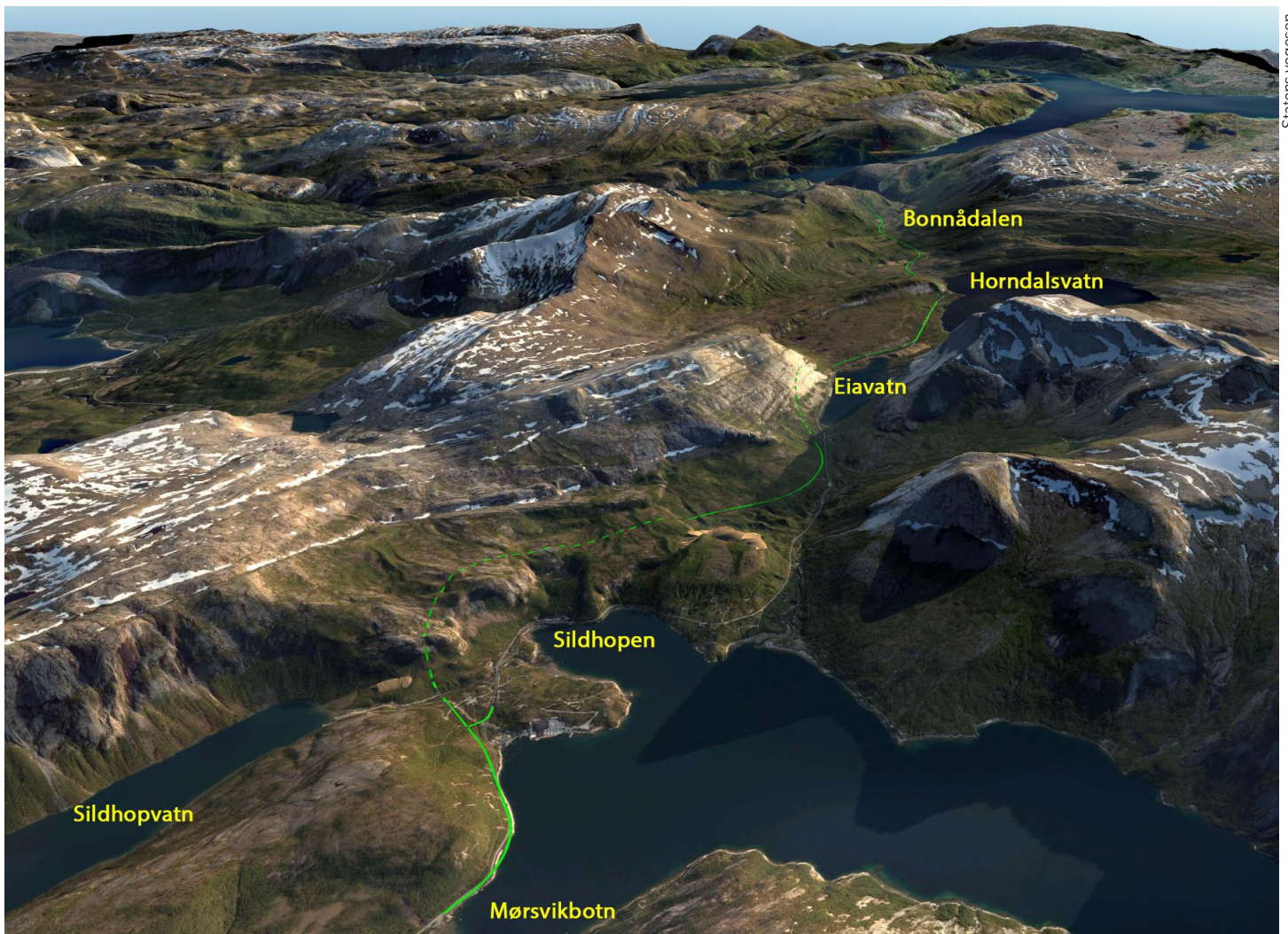




Statens vegvesen

PLANPROGRAM FOR E6 SOMMERSET-MØRSVIKBOTN

Høringsutgave



Statens vegvesen

Prosjekt: E6 Megården-Mørsvikbotn

Delstrekning: RP2 Sommerset - Mørsvikbotn

Sørfold kommune

Utbygging nord - Prosjekt Salten
Bodø kontorsted
22.02.2022

INNHold

1	Kontaktinformasjon og høringsfrister	3
2	Bakgrunn for planleggingen	4
2.1	Bakgrunn for planleggingen	4
2.2	Hvordan gjennomføres utbyggingen av E6 Megården – Mørsvikbotn?	5
3	Varsel om planoppstart og forholdet til forskrift om konsekvensutredninger, E6 Sommerset – Mørsvikbotn.....	7
3.1	Vurdering etter forskrift om konsekvensutredning.....	10
4	Planprogram for E6 Megården – Sommerset	11
4.1	Hva er et planprogram?.....	11
4.2	Aktuelle problemstillinger	11
4.3	Planprosess og medvirkning	12
4.3.1	Varsel om planoppstart og høring av forslag til planprogram	13
4.3.2	Perioden mellom at planprogrammet er fastsatt og kontrahering av entreprenør	13
4.3.3	Offentlig ettersyn og høring av ny reguleringsplan	13
4.3.4	Hva skjer etter at reguleringsplanen er vedtatt?	14
4.4	Rammer og premisser for planarbeidet	14
4.4.1	Aktuelle lovverk	14
4.4.2	Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging	15
4.4.3	Nasjonal transportplan.....	15
4.4.4	Planstatus for området.....	16
4.4.5	Andre rammer og føringer	17
4.5	Beskrivelse av prosjektet.....	17
4.5.1	Bakgrunn for planarbeidet	17
4.5.2	Tunnelsikkerhetsforskriften	18
4.5.3	Valg av vegstandard.....	19
4.5.4	Trafikkutvikling.....	19
4.5.4.1	Dagens trafikk	19
4.5.4.2	Trafikkvekst.....	20
4.6	Utredningstema og problemstillinger	20
4.6.1	Alternativer	20

4.6.2	Vurdering av gjeldende konsekvensutredning.....	20
4.6.3	Metode.....	20
4.6.4	Prissatte konsekvenser.....	21
4.6.5	Ikke-prissatte konsekvenser	21
4.6.5.1	Landskapsbilde.....	23
4.6.5.2	Friluftsliv/by-og bygdeliv	24
4.6.5.3	Naturmangfold	24
4.6.5.4	Kulturarv	26
4.6.5.5	Naturressurser/reindrift	26
4.6.6	Øvrige temaer som behandles.....	27
4.6.6.1	Masselager	27
4.6.6.2	Grunnforhold og geoteknikk	27
4.6.7	ROS-analyse.....	28
4.7	Tema som skal behandles i planbeskrivelsen	28
4.8	Sammenstilling av utredningstema og utredningsmetodikk.....	29

1 Kontaktinformasjon og høringsfrister

Forslag til planprogram legges ut til høring og offentlig ettersyn i perioden 25.02.2022–13.04.2022. Når høringsperioden er over vil Statens vegvesen gå gjennom og eventuelt korrigere planprogrammet. Planprogrammet vil deretter bli behandlet av Sørfold kommune som formelt fastsetter planprogrammet.

Planprogrammet er digitalt tilgjengelig på:

- Statens vegvesen sin nettside <https://www.vegvesen.no/Europaveg/e6sorfold>
- Sørfold kommune sin nettside www.sorfold.kommune.no.

Papirutgaver finner du:

- I lokalene til Statens vegvesen, Dreyfushammarn 31/33 i Bodø, i resepsjonen
- I resepsjonen til rådhuset i Sørfold kommune.

Dersom du har innspill eller kommentarer ber vi om at disse sendes til

Postadresse: Postboks 1403, 8002 Bodø eller e-post: firmapost@vegvesen.no.

innen 13.04.2022

Åpent møte om ny E6 Megården-Mørsvikbotn

Statens vegvesen og Sørfold kommune, inviterer til åpent møte om bygging av ny E6 fra Megården til Mørsvikbotn.

Sted: Kommunestyresalen Sørfold kommune, Straumen

Tid: 14. mars 2022, kl. 18.00 – 20.00

Møtet strømmes

Møtet strømmes direkte på internett og et opptak av møtet legges ut i etterkant.

Mer informasjon om strømming ligger på prosjektets hjemmeside:

<https://www.vegvesen.no/vegprosjekter/europaveg/e6sorfold/>

Ta gjerne kontakt!

Kontaktpersoner i Statens vegvesen er:

- **Stefan Kersting**, planleggingsleder; telefon 75 58 61 30 eller e-post stefan.kersting@vegvesen.no

Kontaktperson i Sørfold kommune er:

- **Line Margrethe Hansen**, telefon 468 66 249 eller line.hansen@sorfold.kommune.no

2 Bakgrunn for planleggingen

2.1 Bakgrunn for planleggingen

Statens vegvesen ble i brev fra Samferdselsdepartementet datert 5. oktober 2020 bedt om å forberede prosjekt E6 Megården – Mørsvikbotn (Sørfoldtunnelene) «med tanke på å involvere entreprenørkompetanse ved oppstart eller underveis i reguleringsplanfasen». Arbeidsordren er senere fulgt opp i regjeringens forslag til Nasjonal transportplan 2022–2033. Formålet med tidliginvolveringen er å redusere kostnader og/eller øke nytten i prosjektet ved å optimalisere prosjektet.

Eksisterende situasjon er at det foreligger to vedtatte reguleringsplaner (detaljregulering for E6 Megården – Mørsvikbotn, vedtatt 15.11.2016 og detaljregulering for deponier E6 Sørfoldtunnelene, vedtatt 18.12.2018) for utbygging av strekningen.

For at entreprenørene skal kunne få mulighet til å optimalisere prosjektet må Statens vegvesen aktivt legge til rette for at en ny byggetillatelse kan hjemles i tråd med plan- og bygningsloven. Det medfører at Statens vegvesen må varsle planoppstart i henhold til plan- og bygningslovens bestemmelser.

Det er viktig å presisere at Stortinget p.t. ikke har besluttet at E6 Megården – Mørsvikbotn skal bygges ut da dette krever en egen stortingsproposisjon. Statens vegvesen er imidlertid av Samferdselsdepartementet bedt om å forberede prosjektet. Statens vegvesen forbereder nå prosjektet for byggestart i 2022.

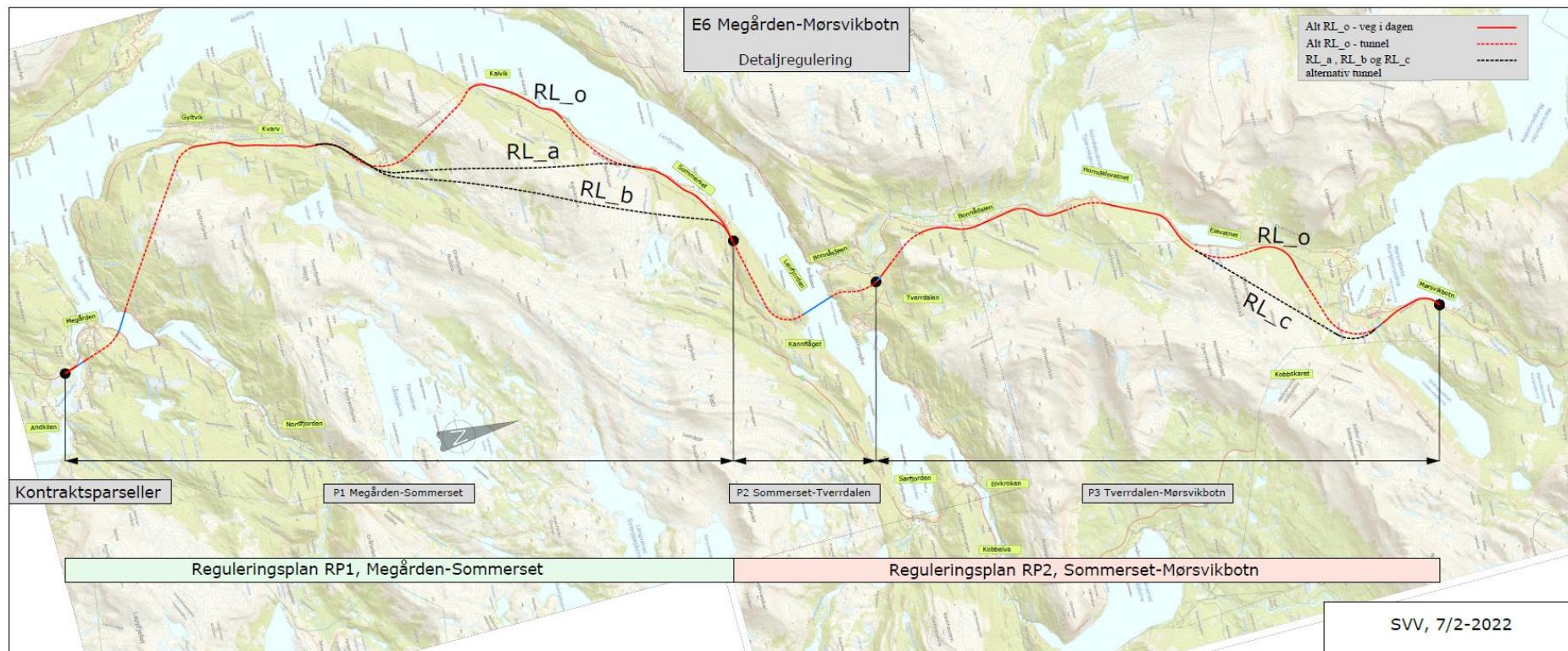
2.2 Hvordan gjennomføres utbyggingen av E6 Megården – Mørsvikbotn?

Statens vegvesen ønsker å dele utbyggingen av E6 Megården – Mørsvikbotn inn i tre kontraktparseller. Kontraktparsellene benevnes P1 Megården – Sommerset, P2 Sommerset–Tverrdalen og P3 Tverrdalen – Mørsvikbotn. Et kartutsnitt over kontraktparseller og ny reguleringsplaninndeling vises i figur 1.

Grunnet lang byggetid vil strekningen P2 Sommerset – Tverrdalen bli lyst ut først. Denne parsellen omfatter en hengebru over Leirfjorden med tilstøtende tunneler. Store høydeforskjeller og krav til kurvatur medfører at det ikke er store muligheter for justeringer på dette partiet. P2 vil derfor bli bygd i henhold til vedtatte reguleringsplaner. En mulig anleggsstart er mulig tidlig i 2023.

Deretter vil vi starte utbygging av P1 Megården – Sommerset. Ved utbygging av denne strekningen vil entreprenør bli gitt mulighet til å optimalisere prosjektet som omtalt i forslag til Nasjonal transportplan 2022–2033.

P3 Tverrdalen – Mørsvikbotn har en byggetid på ca. 4 år og vil bli startet slik at ferdigstillingen harmonerer med ferdigstillingstidspunkt for P2 Sommerset – Tverrdalen. Ved utbygging av denne strekningen vil entreprenør bli gitt mulighet til å optimalisere prosjektet som omtalt i forslag til NTP 2022–2033. Les mer om dette senere i planprogrammet.



Figur 1: Sammenstilling av kontraktsparseller og ny reguleringsplaninndeling på strekningen Megården – Mørsvikbotn. Stiplet linje angir tunnel, heltrukken linje angir veg i dagen og heltrukken blå linje angir bru.

3 Varsel om planoppstart og forholdet til forskrift om konsekvensutredninger, E6 Sommerset – Mørsvikbotn

3.1 Varsel om planoppstart, detaljregulering for E6 Sommerset – Mørsvikbotn

Strekningen Sommerset–Mørsvikbotn har store høydeforskjeller og omfatter bl.a. kvikkleireområder, skredområder og et krevende berg å drive tunnel gjennom. Det er flere mulige løsningsalternativer for hvor og hvordan en ny E6 kan bygges.

Statens vegvesen har foretatt en grovsiling av mulige løsningsalternativer og står nå igjen med to ulike alternativer. For det ene alternativet, regulert linje, handler det om en optimalisering av den vedtatte linjen. Denne linjen kalles for RL_o. Et annet alternativ tar utgangspunkt i den regulerte linje, men det tas med en tunnel fra Eiavatnet til Sildhopen. Dette alternativet er benevnt RL_c. Det er dermed to alternative traséer som skal vurderes.

For å tilrettelegge for tidliginvolvering, sikre en effektiv prosjektgjennomføring og sikre at alle berørte parter skal få mulighet til å komme med sine innspill varsler Statens vegvesen nå planoppstart i henhold til plan- og bygningslovens §§ 3-7 og 12-8 for to ulike E6-traseer.



Figur 2: På strekningen Sommerset – Mørsvikbotn varsles det planoppstart for 2 ulike E6-traseer med tanke på å involvere entreprenørkompetanse underveis i reguleringsplanleggingen

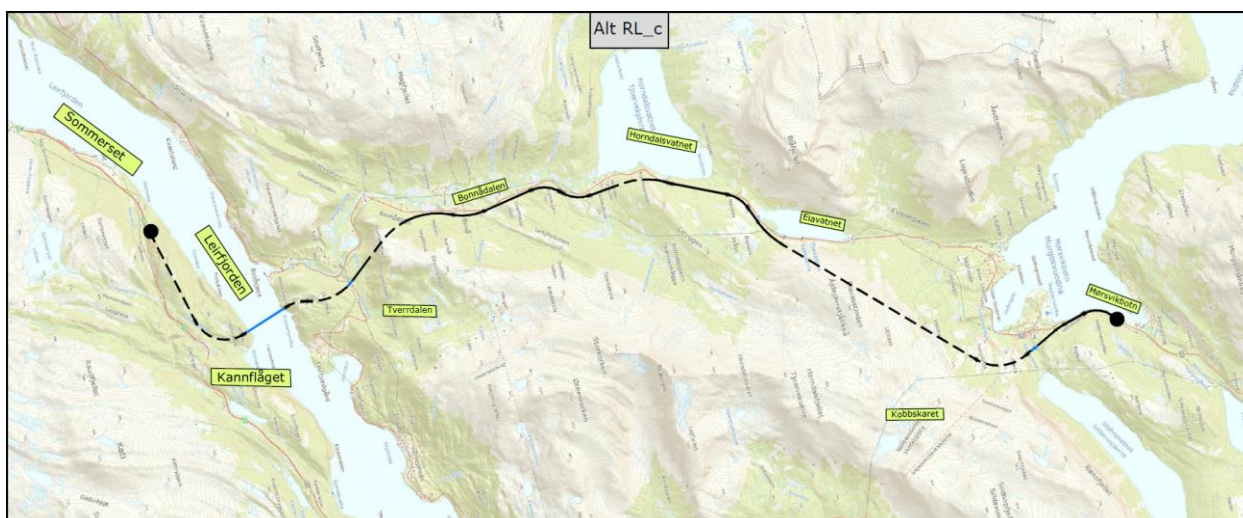
Alternativene vi varsler planoppstart for er:

1. En optimalisering (redukere kostnaden eller øke nytten) av tidligere regulerte løsninger, benevnt alternativ **RL_o**. Som vist i vedtatt reguleringsplaner vil dette alternativet medføre at ny E6 vil gå over Leirfjorden. Det vil bli tunnel fra Sommerset til Storvikhammaren der veien går over fra tunnel til bru over Leirfjorden. Så går brua over i tunnel igjen ved Kremmarvika. Ny E6 vil deretter følge Bonnådalen før den i Mørsvikbotn kobles til eksisterende E6.

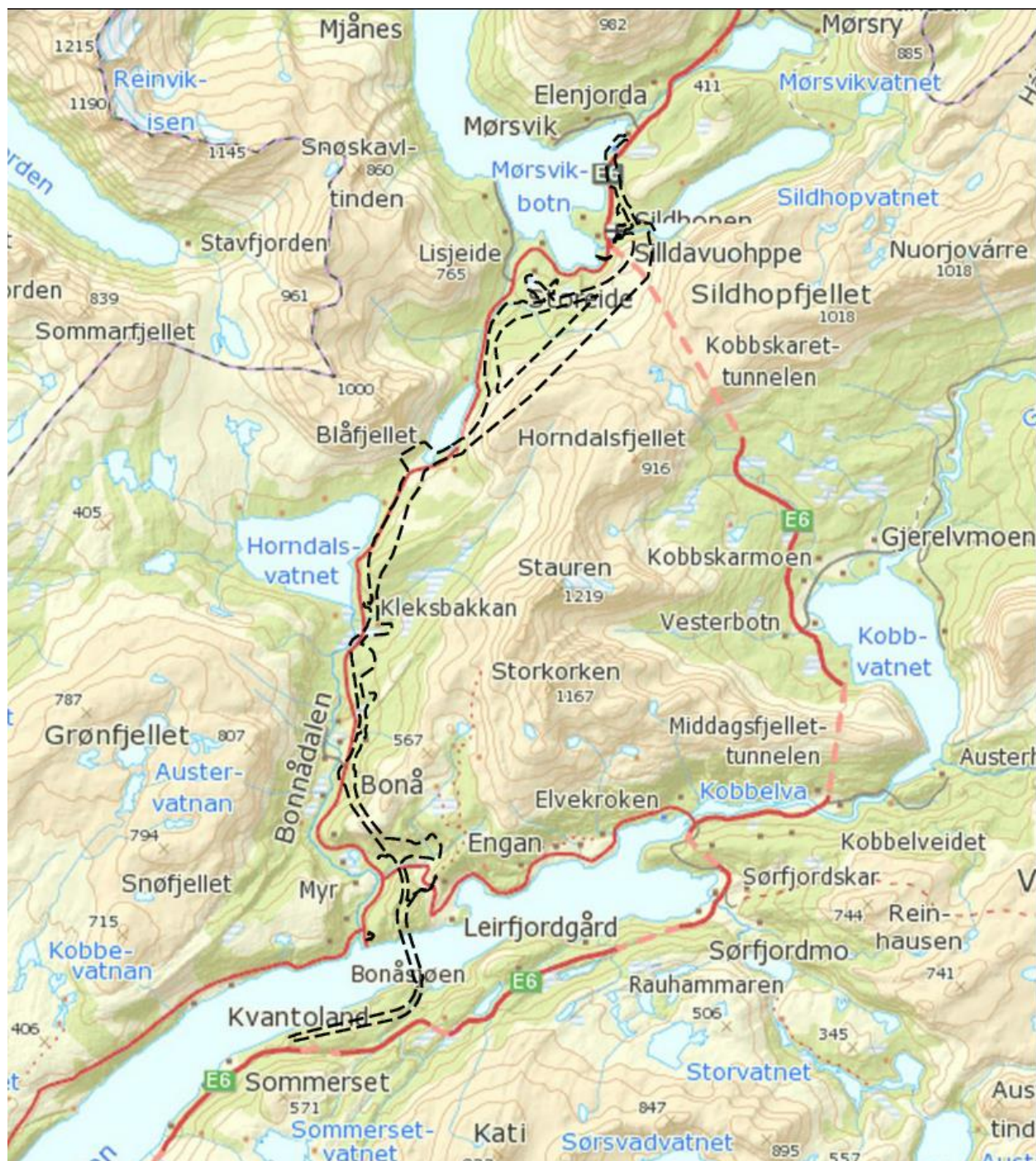


Alternativ RL_o

2. En optimalisering (redukere kostnaden eller øke nytten) av tidligere regulerte løsninger. Forskjellen er at tunnelen fra Eiavatnet kommer ut i Sildhopen. Alternativet er benevnt **RL_c**.



Alternativ RL_c



Figur 3. Det varsles planoppstart for to ulike E6-traseer. Arealet det varsles for ligger innenfor de svarte stiplede linjene. Vi gjør spesielt oppmerksom på at grunneiere også varsles selv om ny E6 planlegges bygget i tunnel under berørte eiendommer.

En varsling etter plan- og bygningslovens §§ 3–7 og 12–8 medfører at vi gir grunneiere, sektormyndigheter og andre interessenter et varsel om at Statens vegvesen har startet en planlegging innenfor de arealene vi har varslet oppstart for (se figur 2 og figur 3). **Statens vegvesen ønsker tydelige tilbakemeldinger om hvordan arealene brukes og foreløpige synspunkter knyttet til de ulike alternativene.**

For alle parter i saken (Sørfold kommune, grunneier, sektormyndigheter og andre interesserte) er det viktig å få med seg at selv om det varsles planoppstart for to ulike traseer vil det kun bli utarbeidet et reguleringsplanforslag for en av traseene, se kapittel 4.3.

3.1 Vurdering etter forskrift om konsekvensutredning

I dette kapittelet vurderes de to ulike E6-traseene det nå varsles planoppstart for opp mot forskrift om konsekvensutredninger.

Formålet med forskrift om konsekvensutredning er å sikre at hensynet til miljø og samfunn blir tatt i betraktning under forberedelsene av planer og tiltak, og når det tas stilling til om og på hvilke vilkår planer eller tiltak kan gjennomføres.

Videre skal konsekvensutredningens innhold og omfang tilpasses den aktuelle planen eller tiltaket, og være relevant for de beslutninger som skal tas. Konsekvensutredningen skal ta utgangspunkt i relevant og tilgjengelig informasjon. Hvis det mangler informasjon om viktige forhold, skal slik informasjon innhentes.

Statens vegvesen har sammen med Sørfold kommune vurdert strekningene ut fra omfangskriteriene i forskrift om konsekvensutredning. En komplett oversikt over vurderingene er vedlagt dette planprogrammet. Kort oppsummert viser våre vurderinger at:

- En optimalisering i og ved allerede vedtatt reguleringsplan på strekningen Sommerset – Mørsvikbotn vurderes av Statens vegvesen som tiltakshaver å ikke utløse omfangskriteriene i forskrift om konsekvensutredning. Bakgrunnene er at det foreligger konsekvensutredninger for *detaljregulering for E6 Megården – Mørsvikbotn*, vedtatt 15.11.2016 og *detaljregulering for deponier E6 Sørfoldtunnelene*, vedtatt 18.12.2018. Selv om en optimalisering i og ved de tidligere utredede traseene ikke kommer inn under forskrift om konsekvensutredning sitt virkeområde vil alle endringer bli utredet og omtalt i planbeskrivelsen. Sørfold kommune som ansvarlig myndighet er enig i vurderingen.
- Det nye alternativet RL_c på strekningen Sommerset–Mørsvikbotn, vurderes av Statens vegvesen som tiltakshaver å falle inn under KU- forskriftens *§ 6 Planer og tiltak som alltid skal utredes for konsekvenser og ha planprogram eller melding, bokstav b) reguleringsplaner etter PBL for tiltak etter vedlegg I, 7. e) andre vei- og jernbanetiltak med investeringskostnader på mer enn 750 millioner kr.* Det må således utarbeides en konsekvensutredning for dette alternativet. Det nye tunnelalternativet vil ha konsekvenser for miljø og samfunn ettersom det oppstår mer overskuddsmasser fra tunneldrivingen

sammenlignet med vedtatt regulert linje. Således skal disse konsekvensene belyses nærmere. Sørfold kommune som ansvarlig myndighet er enig i vurderingen.

4 Planprogram for E6 Megården – Sommerset

4.1 Hva er et planprogram?

Når en reguleringsplan skal behandles etter forskrift om konsekvensutredninger må det utarbeides et planprogram. Planprogrammet skal klargjøre formålet med planarbeidet og avklare rammer og premisser for den videre prosessen.

I dette planprogrammet foreslås det hvilke tema og problemstillinger som skal behandles i påfølgende reguleringsplanplanarbeid for *E6 Sommerset – Mørsvikbotn*, opplegg for informasjon og medvirkning, og hvilke utredninger som anses nødvendige for å gi et godt beslutningsgrunnlag.

Dersom berørte regionale og statlige myndigheter på grunnlag av forslag til planprogram vurderer at planen kan komme i konflikt med nasjonale eller viktige regionale hensyn, skal dette framgå av uttalelsen til forslaget til planprogram. Regionale og statlige myndigheter skal så langt det er mulig ta stilling til om planforslag bør fremmes, og om det er tema som bør utredes.

4.2 Aktuelle problemstillinger

Problemstillinger i planarbeidet som gjelder alternativ RL_o er knyttet til eksisterende konsekvensutredning som har vært del av planarbeidet for detaljreguleringen Megården–Mørsvikbotn. Temaene landskap, nærmiljø/friluftsliv, naturmangfold, kulturmiljø og naturressurser ble konsekvensutredet i 2016. Der en avviker fra regulert veglinje skal kunnskapsgrunnlaget vurderes og ved behov oppdateres.

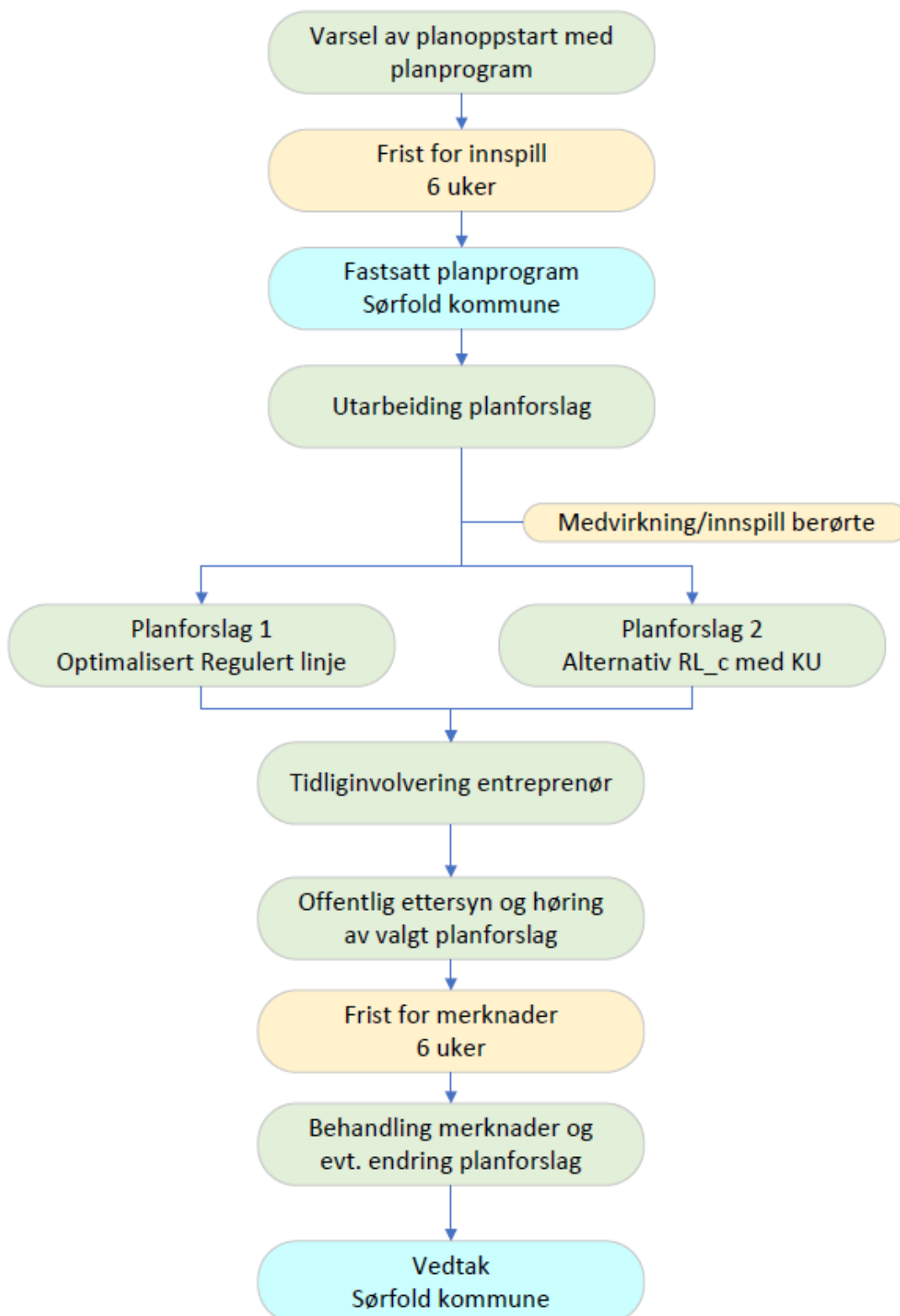
Problemstillinger i planarbeidet som er knyttet til alternativet RL_c:

- *Landskap og konstruksjoner*
Ettersom alternativet RL_c går i tunnel er konstruksjonsmessige problemstillinger ikke relevant her. Med tanke på landskap er det derimot aktuelt å se på konsekvensene som masselagringsområdene medfører.
- *Reindrift*
Den ny traséen vil komme i konflikt med flere kjente flyttleier som må ivaretas i planarbeidet. Både midlertidige inngrep ifm. anleggsarbeidene og virkninger av mulige masselagringsområder skal utredes.

4.3 Planprosess og medvirkning

Dette kapitlet gir en beskrivelse av hvordan planprosess og medvirkning vil foregå.

Et skjematisk oppsett av hvordan reguleringsplanprosessen vil gjennomføres er vist i figur 4.



Figur 3: Skjematisk oppsett av hvordan reguleringsplanprosessen vil gjennomføres.

4.3.1 Varsel om planoppstart og høring av forslag til planprogram

Første steg er at Statens vegvesen varsler planoppstart med konsekvensutredning for alternativet RL_c. Vi gir da Sørfold kommune, grunneiere, sektormyndigheter og andre interesserte beskjed om at det pågår et planarbeid. Parallelt med at det varsles planoppstart legges det ut et forslag til planprogram til høring og offentlig ettersyn. Gjennom høring av planprogrammet gis det anledning til å påvirke både hvilke spørsmål som er viktige og som bør utredes, og den videre saksgang hvor det endelige planforslaget med tilhørende konsekvensutredning skal behandles.

I et tidsrom på seks uker legges planprogrammet ut på høring. Samtidig som planprogrammet legges ut på høring vil Statens vegvesen varsle oppstart av planarbeidet. Naboer, offentlige myndigheter og andre sentrale parter i saken blir varslet gjennom brev. Varsel om oppstart annonseres også i Saltenposten og Avisa Nordland.

For å sikre at berørte parter får et realistisk bilde av hvordan situasjonen kan bli seende ut har Statens vegvesen på sin nettside lagt ved illustrasjoner av alternativ RL og RL_o. Vi gjør oppmerksom på at illustrasjonene viser nåværende planstadium og at endringer vil skje.

I denne fasen er det viktig at Sørfold kommune, grunneiere, sektormyndigheter og andre interesserte gir Statens vegvesen en tydelig tilbakemelding på hva man tenker om de ulike alternativene. I tillegg bør man vurdere og eventuelt gi en tilbakemelding på om nødvendige beslutningsrelevante utredningstemaer er tatt med i planprogrammet.

Når høringsperioden er over vil Statens vegvesen gå gjennom og eventuelt korrigere planprogrammet. Planprogrammet vil deretter bli forelagt Sørfold kommune som formelt fastsetter planprogrammet.

4.3.2 Perioden mellom at planprogrammet er fastsatt og kontrahering av entreprenør

Når planprogrammet er fastsatt vil Statens vegvesen gjennomføre nødvendige utredninger i tråd med planprogrammet, samt utredninger knyttet til geotekniske og geologiske fagområder, ROS-analyser, etc. Underveis i prosessen vil vi bl.a. kontakte Sørfold kommune, sektormyndigheter og grunneiere for å innhente og dele kunnskap, samt diskutere mulige løsningsalternativer.

Når kunnskapsgrunnlaget er etablert vil Statens vegvesen invitere med entreprenør inn i reguleringsplanleggingen. Måten det skjer på er at Statens vegvesen gjennomfører en kontraheringsprosess hvor flere entreprenører deltar i en konkurransesituasjon. Når vi står igjen med en entreprenør (vinneren av konkurransen) vil vi sammen med entreprenør fullføre reguleringsplanleggingen for valgt alternativ.

4.3.3 Offentlig ettersyn og høring av ny reguleringsplan

Ved høring og offentlig ettersyn av detaljregulering med konsekvensutredning for ny E6 på strekningen Sommerset – Mørsvikbotn vil kun vegalternativet som er kontraktsfestet mellom Statens vegvesen og entreprenør presenteres.

Når forslag til detaljregulering med konsekvensutredning er utarbeidet, legges planforslaget ut til offentlig ettersyn og høring med frist for merknader, minimum i 6 uker. Naboer, offentlige myndigheter og andre sentrale parter i saken blir varslet gjennom brev. Varsel om offentlig ettersyn og høring annonseres også i Saltenposten, Avis Nordland og kommunens hjemmeside.

Det vil bli arrangert et åpent informasjonsmøte den 14.03.2022. Statens vegvesen vil også på vanlig måte gjennomføre åpne kontordager, gjennomføre befaringer ute sammen med grunneiere/interessenter og besvare muntlige og skriftlige henvendelser.

I denne fasen er det viktig at Sørfold kommune, grunneiere, sektormyndigheter og andre interesserte gir Statens vegvesen en tydelig tilbakemelding på hva man tenker om den løsningen som presenteres.

Når høringsperioden er over vil Statens vegvesen gå gjennom og eventuelt korrigere forslaget til reguleringsplan. Reguleringsplanen vil deretter bli oversendt Sørfold kommune til endelig behandling og vedtak.

4.3.4 Hva skjer etter at reguleringsplanen er vedtatt?

Etter at reguleringsplanen er vedtatt vil Statens vegvesen gjennomføre selve grunnervvervsprosessen. Berørte grunneiere blir da kontaktet av grunnervververe fra Statens vegvesen. Når grunnervvet er gjennomført vil byggingen starte.

4.4 Rammer og premisser for planarbeidet

I dette kapittelet gis det en oversikt over relevante lover, retningslinjer og planer etc. som inneholder arealpolitiske føringer som vil stå sentralt i utarbeidelsen av detaljregulering for E6 Sommerset – Mørsvikbotn.

4.4.1 Aktuelle lovverk

De mest relevante lovene og forskriftene for planarbeidet:

- Lov om planlegging og byggesaksbehandling (Plan- og bygningsloven)
- Lov om forvaltning av naturens mangfold (Naturmangfoldloven)
- Lov om vern mot forurensninger og om avfall (Forurensningsloven)
- Lov om vassdrag og grunnvann (vannressursloven)
- Forskrift om rammer for vannforvaltning
- Lov om kulturminner (Kulturminneloven)
- Lov om jord (Jordlova)
- Lov om reindrift (Reindriftsloven)
- Lov om vegar (Vegloven)
- Lov om oreigning av fast eiendom (Oreigningslova)
- Lov om friluftslivet (Friluftslivsloven)
- Lov om likestilling og forbud mot diskriminering (likestillings- og tilgjengelighetsloven)

- Forskrift om konsekvensutredning for planer etter plan- og bygningsloven

4.4.2 Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging

De nasjonale forventningene (2019–2023) peker på mål, oppgaver og interesser som regjeringen mener det er viktig at fylkeskommunen og kommunene legger vekt på i sin planlegging etter plan- og bygningsloven. Målene som er nedfelt i nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging gjelder i samme grad for Statens vegvesen. Følgende tema er relevant for dette planarbeidet:

Planprosess

Regjeringen forventer at kommunene utnytter de mulighetene for forenkling og effektivisering som det de senere år er åpnet for i plan- og bygningsloven. Konsekvensutredninger og risiko- og sårbarhetsanalyser er viktige verktøy for planprosesser og valg av løsninger. Et godt planprogram sikrer at utredningene og opplegget for medvirkning er tilpasset behov og plannivå. Kostnadseffektivitet skal vektlegges i den samlede vurderingen. Gode planprosesser reduserer ofte omfanget av innsigelser. Tidlig involvering av statsforvalteren, andre statlige myndigheter, fylkeskommunen og Sametinget er viktig for å avklare nasjonale og vesentlige regionale interesser. Regjeringen har styrket regionalt planforum ved å gjøre det obligatorisk i alle fylker. Forumet er en viktig arena for klargjøring og samordning av interesser i regionale og kommunale planer og skal brukes aktivt.

Transportsystem

Regjeringen vil utvikle et transportsystem som bedrer framkommelighet og reduserer reisetid for personer og gods i hele landet. Utforming av transportsystemet skal også bidra til å redusere transportulykkene i tråd med nullvisjonen og reduserer klimagassutslippene og andre negative miljøkonsekvenser.

Reindrift

Der endringer i arealbruk får konsekvenser for reindrift ønsker regjeringen at reindriften interesser skal veies opp mot andre samfunnsinteresser, og at man søker å komme fram til løsninger som begrenser varig reduksjon av arealer og økte forstyrrelser for reindriften.

Planforslaget skal følge opp nasjonale forventninger knyttet til planprosessen, utvikling av transportsystemet og gode løsninger for reindriftnæringen.

4.4.3 Nasjonal transportplan

Planarbeidet settes i gang med bakgrunn i ny Nasjonal transportplan (NTP) 2022–2033 (Melding til Stortinget Meld. St. 20 2020–2021). Ny NTP ble lagt fram den 19.03.2021 og behandlet den 15.06.2021. Gjeldende nasjonal transportplan har følgende mål for planperioden: Vi skal få et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i 2050 som

overordnet og langsiktig mål for transportsektoren. For å oppnå det er det utviklet fem likestilte mål:



Prosjekter er omtalt slik i NTP 2022–2033: «Eksisterende E6 mellom Megården og Mørsvikbotn har 16 veitunneler og generelt lav standard. Tunneler er trange og tilfredsstillende ikke tunnelsikkerhetsdirektivet. Strekningen har bratte stigninger og ved stengninger er omkjøringstiden elleve timer. Formålet med prosjektet er redusert reisetid, økt tunnelsikkerhet og økt samfunnsikkerhet. Ny E6 (45 km) vil redusere reisetiden med 25 minutter og redusere omkjøringstid ved stengninger til under en time. Kostnadsanslag for prosjektet i planperioden er 9,6 mrd. kroner, og netto nytte er –5,8 mrd. kroner. Netto nytte pr. investerte krone er –0,6. Utover økt forutsigbarhet og redusert reisetid bidrar prosjektet til økt trafiksikkerhet og reduksjon i klimagassutslipp. Prosjektet inngår i konseptvalgutredning/KS1 for E6 Megården–Mørsvikbotn som ble ferdigbehandlet av Samferdselsdepartementet i 2016. Reguleringsplan med konsekvensutredning er i henhold til føringer gitt av regjeringen og ble vedtatt i 2016».

Prosjektet ligger i NTP i første seksårsperioden, noe som gjør at dette vegprosjektet kan prioriteres for oppstart. Samferdselsdepartementet har samtidig åpnet for å ta i bruk tidlig involvering av entreprenør for strekningen E6 Megården–Mørsvikbotn. Dette innebærer blant annet at Stortinget vil bli invitert til å gjøre vedtak om kostnadsramme, med nødvendige forbehold, før Statens vegvesen inngår kontrakt med entreprenøren om tidlig involvering. Statens vegvesen får dermed mulighet til å involvere entreprenørkompetanse ved oppstart eller underveis i reguleringsplanleggingen.

Det er knyttet en stram fremdrift til prosjektet og på bakgrunn av mulighetene å involvere entreprenøren tidlig legges planprogrammet ut selv om NTP 2022–2033 ikke er sluttbehandlet enda.

4.4.4 Planstatus for området

Overordnede planer

- Kommuneplanens arealdel 2009–2021, vedtatt 30.09.2010

Reguleringsplaner i området

- Detaljregulering for E6 Megården–Mørsvikbotn, vedtatt 15.11.2016
- Deponier E6 Sørfoldtunnelene, vedtatt 18.12.2018

Ellers foreligger det ikke noen vedtatte reguleringsplaner for det området som det skal utarbeides reguleringsplan for.

Det er varslet planoppstart for utvidelse av smoltanlegget i Sildhopen. Statens vegvesen er i dialog med tiltakshaveren allerede.

4.4.5 Andre rammer og føringer

- Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen
- Rikspolitiske retningslinjer for universell utforming
- Rikspolitiske retningslinjer for samordnet bolig, areal- og transportplanlegging
- Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442)
- Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging i kommunene
- Statlige planretningslinjer for differensiert forvaltning av strandsonen langs sjøen
- Oppdatert nasjonal jordvernstrategi (Prop. 1 S (2018–2019, vedlegg 1)
- Stortingsmelding (Meld. St.) 18: Friluftsliv (2015–2016)
- Samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging (DSB, 2017)
- Stortingsmelding (Meld. St.) 33 Klimatilpasning i Norge

4.5 Beskrivelse av prosjektet

4.5.1 Bakgrunn for planarbeidet

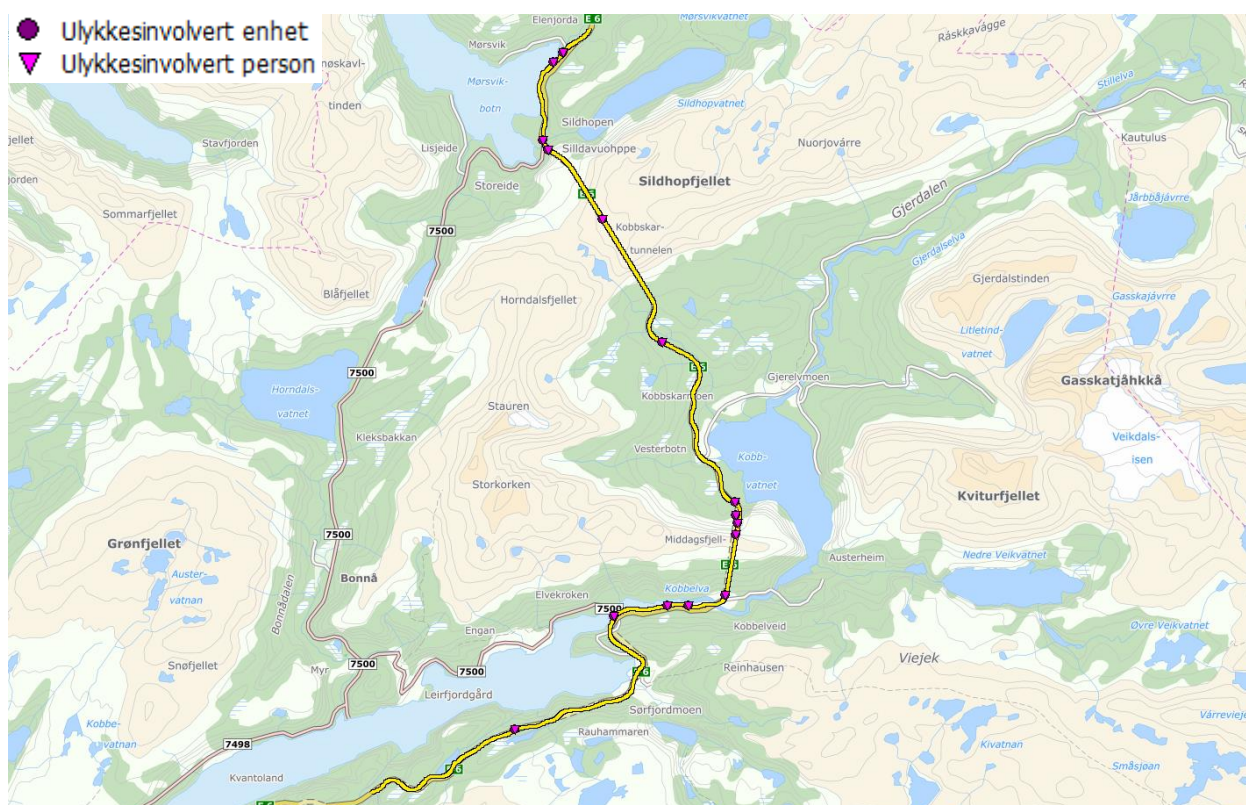
Veggeometrien, både horisontal og vertikal, samt tunneller med en ikke tidsriktig standard gjør at store deler av strekningen har økt risiko for trafikkulykker. Tunnelene oppfyller ikke krav til tunneldirektivet og innebærer således en sikkerhetsrisiko. Tunnelprofilene er utilstrekkelig med tanke på dagens trafikk, både i høyden og bredden. Tunge kjøretøy må kjøre med redusert fart ved møting, eller stoppe helt på grunn av risiko for sammenstøt eller å berøre tunneltaket. Veggeometrien og for smale tunneller gir ut over trafikksikkerhetsproblemet dårlig fremkommelighet og lengre kjøretid.

Spesielt vinterstid er vertikalgeometrien en utfordring for tyngre kjøretøy. Uakseptable stigningsforhold for tungtrafikken gjør at vegstrekningen ofte er stengt med tilsvarende konsekvenser for fremkommelighet.

Det var fra 2010–2020 registrert 15 ulykker med personskade på strekningen mellom Sommarset og Mørsvikbotn. Det er følgende fordeling etter ulykketype:

- 8 Utforkjøringsulykker
- 2 påkjøringsulykker bakfra
- 3 møteulykker
- 1 fotgjengerulykke

1 ulykke med uklart forløp



Figur 5: Politiregistrerte trafikkulykker i tidsrommet 2010–2020.

4.5.2 Tunnelsikkerhetsforskriften

Tunnelsikkerhetsforskriften er ikke oppfylt på strekningen. E6 Megården – Mørsvikbotn er besluttet bundet iht Samferdselsdepartementets retningslinjer for arbeidet med NTP pga forskriftskrav. Bindingen gjelder følgende direktiver og forskrifter:

- EUs tunnelsikkerhetsdirektiv (Directive 2004/54/EC of the European Parliament and of the council of 29 April 2004 on minimum safety requirements for tunnels in the trans-European road network)
- Tunnelsikkerhetsforskriften (FOR 2007–05–15 nr. 517 Forskrift om minimum sikkerhetskrav til visse vegtunneler)
- Forskrift om elektriske lavspenningsanlegg (FOR-1998–11–06–1060)

EU direktiv fra 2007 «Tunnelsikkerhetsforskriften» stiller krav til bl.a. sikkerhetsutstyr. De vesentligste manglene i forhold til forskriften er:

- Utilstrekkelig tunnelprofil
- Havarinisjer mangler
- Utilstrekkelig eller manglende brannventilasjon
- utildekket PE-skum og manglende slokkevann er kritisk med tanke på brannsikkerhet
- Belysningsnivå er for lavt

- Nødstasjoner mangler, avvik i alle tunneler over 500 meter
- Ledelys/evakueringslys i en avstand av 25 meter pr lyspunkt mangler
- Avløp for farlig væsker mangler i alle tunneler over 500 meter.

Strekningen E6 gjennom Sørfold kommune er veldig sårbar pga. tunnelene som ikke tilfredsstiller kravene i nevnte direktiver og forskrifter. Dette viser blant annet Fylkes-ROS, Scenario 9, Tunnelbrann på E6 i Sørfold kommune. Analysen ble gjennomført av statsforvalteren (tidligere fylkesmannen) i Nordland.

4.5.3 Valg av vegstandard

Veg

Standardklasse for regulert linje:	H1 – 90 km/t
Vegbredde:	8,5m (samme som vedtatt reguleringsplan fra 2016)
Dimensjonerende kjøretøy:	Modulvogntog
Maksimal tillatt stigning:	6%
Tilknytninger:	Kanaliserde kyss og enkelte avkjørsler

Tunnel

Tunnel:	T 9,5/T10,5
Maksimal tillatt stigning:	5%

4.5.4 Trafikkutvikling

4.5.4.1 Dagens trafikk

Det finnes to tellepunkter på strekningen i dag. Ett tellepunkt er mellom ytre og indre Kalvik, og ett ved Kråkmotunnelen. Det er tatt tellinger fra 2018 som utgangspunkt ettersom dataene fra 2019 hadde dårlig kvalitet. Tall fra 2020 og 2021 er ikke representativ på grunn av at korona pandemien gir et feil bilde av trafikkmengden.

I 2018 var det registrert en ÅDT på 1 300, derav var 22 prosent tunge kjøretøy. Tunge kjøretøy er definert som kjøretøy lengre enn 7,5 meter. Andel kjøretøy mellom 5,5 meter og 7,5 meter er rundt 9 %, men det ansees at dette i hovedsak er campingbiler m.m. Trafikkmengden om sommeren er avvikende fra den gjennomsnittlige ÅDT og lå i 2018 på 2 200.

4.5.4.2 Trafikkvekst

Det legges til grunn fylkesindeks for Nordland for trafikkvekst. Denne er på 0,7 % årlig vekst for lette kjøretøy og 1,9 % årlig vekst for tunge kjøretøy i analyseperioden.

	År		
	2018	2030	2050
ADT	1300	1500	1800
%tunge	22 %	25 %	29 %
SDT	2200	2400	2900
%tunge	20 %	22 %	26 %

4.6 Utredningstema og problemstillinger

4.6.1 Alternativer

Planarbeidet omfatter E6 fra Sommerset til Mørsvikbotn.

I en konsekvensutredning skal man alltid omtale 0-alternativet. 0-alternativet går i dagens trasé uten at det gjøres noen tiltak. Forslag til NTP 2022–2033 ble behandlet i Stortinget, og arbeidet med prosjektet E6 Megården–Mørsvikbotn skal prioriteres og er påbegynt. 0-alternativet er dermed ikke noe reelt alternativ, og det videre planarbeidet omhandler alternativ RL_o og RL_c som tidligere er beskrevet i dette dokumentet.

4.6.2 Vurdering av gjeldende konsekvensutredning

I forbindelse med planarbeidene i 2016 og 2018 ble det gjort konsekvensanalyser for temaene landskapsbilde, nærmiljø og friluftsliv, naturmangfold, kulturmiljø og naturressurser. Utredningene er vurdert å være gyldig for mange tema, men også å ha noen behov for oppdateringer ettersom det har vært endringer i lover, forskrifter og forutsetninger.

4.6.3 Metode

V712 gir veiledning om hvordan konsekvensanalyser bør utføres på prosjektnivå. En fullstendig konsekvensanalyse med samfunnsøkonomisk analyse etter metoden i håndboka er normalt mer omfattende enn kravene som stilles til en konsekvensutredning etter plan- og bygningsloven. Der metoden for konsekvensanalyse i denne håndboka benyttes fullt ut, vil kravene til konsekvensutredning etter plan- og bygningsloven normalt innfris. I håndboka benyttes begrepet konsekvensanalyse om hele analysen mens en konsekvensanalyse etter kravene i plan- og bygningsloven kalles konsekvensutredning.

Planbeskrivelsen inneholder et kapittel om resultatene fra samfunnsøkonomisk analyse. Andre tema omtales i planbeskrivelsen i eget kapittel om *virkningene av planforslaget*. Eventuelle

skadereduserende tiltak skal vurderes og foreslås. Anleggsperioden skal også omtales, med konkrete skadereduserende tiltak for fasen.

V712 ble vesentlig revidert i 2018 og metodikken såpass endret at det er krevende å tilpasse eldre konsekvensanalyser til nye. Gjeldende metodikk for analysen vil benyttes for alternativ RL_c. For å kunne sammenstille RL med øvrige alternativer vil Statens vegvesen vurdere å utrede alle fire alternativer etter gjeldende metodikk.

4.6.4 Prissatte konsekvenser

De prissatte konsekvenser inngår i samfunnsøkonomisk analyse. Det skal gjøres nye utredninger av de prissatte konsekvensene for prosjektet. De prissatte konsekvensene vurderes samlet i en nytte–kostnadsanalyse.

Statens vegvesens standardprogram for nytte–kostnadsanalyser, EFFEKT, skal brukes til vurderingen av prissatte konsekvenser. I EFFEKT beregnes endringer i samfunnsøkonomiske nytte– og kostnadskomponenter.

Hovedkonsekvenser som prissettes og beregnes av EFFEKT er:

- TRAFIKANTNYTTE
 - trafikanters tidskostnader
 - kjøretøyers driftskostnader
 - direkteutgifter (kollektiv- og fergebilletter)

- NYTTE FOR SAMFUNNET FORØVRIG
 - ulykkeskostnader
 - luftforurensning

- DET OFFENTLIGE
 - Anleggskostnader
 - Drifts- og vedlikeholdskostnader
 - Skattekostnader

De prissatte konsekvensene blir beregnet som endringer i forhold til alternativ 0. Den samfunnsøkonomiske lønnsomheten blir beregnet i form av netto nytte. Netto nytte (nåverdi) av ett prosjekt er summen av diskontert nytte og kostnad for hvert enkelt år i analyseperioden. Netto nytte skal vise hva samfunnet får igjen målt i kroner når kostnadene ved å gjennomføre prosjektet er trukket fra nytten. Netto nytte pr. budsjettkrone er et relativt mål på lønnsomheten og sier noe forenklet hva samfunnet får igjen for hver krone av offentlige midler som brukes i prosjektet.

4.6.5 Ikke–prissatte konsekvenser

De ikke–prissatte temaene inngår i den samfunnsøkonomiske analysen. Tema blir omtalt som ikke–prissatte fordi konsekvensene ikke blir regnet i kroneverdier, men blir vurdert etter en ni–delt skala som går fra *kritisk negativ konsekvens* til *stor positiv konsekvens*.

Formålet med konsekvensanalysen er å bringe fram kunnskap om utredningsområdet og virkninger av tiltaket. Utredning i samsvar med håndbok V712 Konsekvensanalyser (2018), tilfredsstillende utredningsplikten gitt av forskrift om konsekvensutredning for planer etter plan- og bygningsloven (PBL).

Det er fem ikke-prissatte temaer som omhandler ulike aspekter ved miljøet innen utredningsområdet:

- Landskapsbilde
- Friluftsliv/by- og bygdeliv
- Naturmangfold
- Kulturarv
- Naturressurser

Metoden for konsekvensanalyse for ikke-prissatte tema går over tre trinn. I Trinn 1 står disse tre begrepene sentralt og er knyttet til vurdering av *det enkelte delområde*:

- **Verdi** er en vurdering av hvor stor betydning et område har i et nasjonalt perspektiv.
- **Påvirkning** er en vurdering av hvordan det samme området påvirkes som følge av et definert tiltak. Påvirkning vurderes i forhold til referansesituasjonen.
- **Konsekvens** framkommer ved sammenstilling av verdi og påvirkning. Konsekvensen er en vurdering av om et definert tiltak vil medføre bedring eller forringelse i et område.

I Trinn 2 gjøres en samlet konsekvensvurdering av *hvert alternativ*. Trinn 3 omhandler samlet vurdering av konsekvens og rangering av alternativene for *alle de ikke-prissatte temaene*.

Trinn 1 og trinn 2 inngår i den enkelte fagrapport, trinn 3 omtales kun i planbeskrivelsen. Konklusjoner fra trinn 3 avleveres til sammenstillingen med prissatte konsekvenser i den samfunnsøkonomiske analysen.

Fagtemavis gjøres det greie for beslutningsrelevant usikkerhet i prosjektet, og forslag til skadereduserende tiltak som kan redusere de negative virkningene. Skadereduserende tiltak deles i to: Tiltak som er en del av investeringskostnadene, og tiltak som det kan være aktuelt å gjennomføre i tillegg for å redusere negative virkninger ytterligere.

Det er kun tema som antas å ha beslutningsrelevans som utredes i planarbeidet. Det skilles mellom tema som skal utredes særskilt gjennom planbeskrivelsens kapittel «Konsekvensutredningen», og tema som skal behandles gjennom planbeskrivelsens kapittel «Virkninger av planforslaget».

4.6.5.1 Landskapsbilde

Fagtema landskapsbilde omhandler landskapets romlige og visuelle egenskaper og hvordan landskapet oppleves som fysisk form. Landskapsbilde omfatter alle omgivelser, fra det tette bylandskap til det uberørte naturlandskap.

Landskapsøkologi inneholder både en landskaps- og en økologisk dimensjon. I håndbok V712 omhandles landskapsdimensjonen i fagtema landskapsbilde, og den økologiske dimensjonen i fagtema naturmangfold. Romlige- og visuelle strukturer i landskapet kan utgjøre viktige (større) sammenhenger, som linjer, korridorer og mosaikk. De kan være (særlig) sårbare for fragmentering, eller for dannelse av nye barrierer ved tiltak.

Fokus for utredningen	Optimal visuell landskapstilpasning skal vektlegges. I dette ligger en helhetsvurdering av inngrep som følger av vegtiltaket, samt av vegtiltaket som ny terreng- og landskapsform. Tilpasning av nye elementer og ivaretagelse av eksisterende, skal vurderes opp mot landskapets kvaliteter. Valg av tekniske løsninger med vekt på stedstilpasset arkitektur skal vurderes, og ses i en helhet.
Metode	<ul style="list-style-type: none"> • Håndbok V712 Konsekvensanalyser • 3D-visualisering benyttes, særlig til vurdering av (ikke uttømmende): <ul style="list-style-type: none"> ○ Veglinjer og kryss med tilpasning til sideterreng ○ Vertikal- og horisontal tilpasning av skjæringer og fyllinger ○ Tunnelpåhugg og -portaler med tilpasning til sideterreng ○ Særlig utfordrende strekninger og punkter, støy- og sikringstiltak ○ Fjern- og nærvirkning av vegtiltaket, inkl. bru- og tunnelkonstruksjoner, masselager/ -uttak ○ Lokalisering og landskapsmessig utforming og forankring i terreng, av alle områder tiltenkt å være masselager og/ eller masseuttak ○ Landskapsøkologiske vurderinger av sentrale landskapselementer, og knyttet til mulige barrierevirkninger som kan oppstå som følge av nytt vegtiltak • Landskapsbilde skal inngå i tverrfaglig modell • Illustrasjoner fra modellen brukes inn i fagrapporten
Kunnskapsgrunnlag	<ul style="list-style-type: none"> • NiN Landskap, klassifiseringsystem for landskap i Norge • Tidligere konsekvensutredninger i området • Gjennomgang av eksisterende kunnskap lokalt og regionalt

	På bakgrunn av eventuell ny kunnskap om verdier, eller endret påvirkning i område dekket av tidligere konsekvensutredning, kan det være behov for ytterligere kartlegging.
--	--

4.6.5.2 Friluftsliv/by-og bygdeliv

Friluftsliv defineres som opphold og fysisk aktivitet i friluft med sikte på miljøforandring og naturopplevelse. Begrepet by og bygdeliv defineres i V712 som opphold og fysisk aktivitet i byer og tettsteder og kommenteres ikke videre her. Støy håndteres som prissatt virkning, men for tema friluftsliv skal utredes hvilken virkning støy har på bruk og opplevelsen av dette.

Verdivurdering, omfang og konsekvens av alternativ 1 som er del av den vedtatte planen med konsekvensutredning for E6 Megården-Mørsvikbotn vurderes som gyldige for temaet.

Mulige skadereduserende tiltak skal beskrives i planbeskrivelsen.

Fokus for utredningen	Hvordan vil tiltak kunne innvirke på folks opplevelse av Bonådalen og bruk av nærområdene.
Metode	Det skal lages en konsekvensutredning i henhold til Statens vegvesens veileder om konsekvensanalyser, V712.
Kunnskapsgrunnlag	<p>Verdivurdering, omfang og konsekvens av alternativ 1 som er del av den vedtatte planen med konsekvensutredning for E6 Megården-Mørsvikbotn vurderes som gyldige for temaet.</p> <p>Kunnskap innhentes ved</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gjennomgang av eksisterende kunnskap (i databaser, hos forvaltningsmyndigheter etc.) • Tidligere konsekvensutredninger i området. • Kontakt med kommunen og lokalkjente for opplysninger om bruk av området.

4.6.5.3 Naturmangfold

Temaet naturmangfold omhandler bl.a. naturtyper og artsforekomster som har betydning for dyrs og planter livsgrunnlag slik det er beskrevet i naturmangfoldlovens §§ 4-5, samt spesielle geologiske elementer. Begrepet naturmangfold omfatter alle forekomster på landjorda, i ferskvann, brakkvann og saltvann, og biologisk mangfold knyttet til disse.

Fokus for utredningen	Naturmangfold skal utredes med vekt på viktige naturtyper, rødlistede naturtyper, landskapsøkologiske funksjonsområder, funksjonsområde for arter og forekomster av arter på norsk rødliste for arter 2015 med
-----------------------	--

	<p>truethetskategori nær truet (NT) og sjeldnere. Det skal også vurderes arter som i forslag til ny Norsk rødliste for arter 2021 har fått slik rødlistestatus. Det skal samles tilstrekkelig informasjon til å oppfylle naturmangfoldloven §8 om kunnskap, både med tanke på verdier og inngrepets påvirkning.</p> <p>Det skal innhentes nødvendig kunnskap om planen/tiltakets virkning på vassdrag for å kunne gjøre faglig vurdering etter vannforskriftens bestemmelser, herunder vurderinger av forskriftens § 12.</p> <p>Det skal redegjøres for hvordan de miljørettslige prinsippene for offentlig beslutningstaking i §§ 8–12 i naturmangfoldloven er vurdert og fulgt opp. Anleggsperioden skal omtales. Mulige avbøtende eller kompenserende tiltak, samt eventuelt behov for oppfølgende undersøkelser skal foreslås.</p>
Metode	<p>Det skal lages en konsekvensutredning i henhold til Statens vegvesens veileder om konsekvensanalyser, V712. Konsekvensutredningen skal oppfylle krav i Miljødirektoratets veileder om konsekvensutredninger for klima og miljø, M-1941.</p>
Kunnskapsgrunnlag	<p>Verdivurdering, omfang og konsekvens av RL som er del av den vedtatte planen med konsekvensutredning for E6 Megården–Mørsvikbotn vurderes som gyldige for temaet.</p> <p>Kunnskap innhentes ved</p> <ul style="list-style-type: none"> • Tidligere konsekvensutredninger i området. • Gjennomgang av eksisterende kunnskap (i databaser, hos forvaltningsmyndigheter etc.) • Kontakt med Statsforvalteren i Nordland i forhold til opplysninger som ikke ligger i offentlige databaser. • Kontakt med kommunen og lokalkjente som kan ha supplerende opplysninger om naturmangfold i planområdet, blant annet viktige beite- og trekkområder for elg, samt viktige områder for rovfugl, ender og vadefugl. Det tas også kontakt med fylkesavdeling Nordland av Norsk Ornitologisk Forening for eventuelle nye opplysninger som ikke ligger inne i artskart (artsobservasjoner.no). • Nærmere feltundersøkelser og kartlegging av ikke tidligere kartlagt areal innenfor planområdet. Nykartlegging av terrestriske naturtyper skal skje etter Miljødirektoratets kartleggingsinstruks for NiN, M-1930/2021. • Det vil bli gjort kartlegging av flora, og da særskilt lavfloraen med tanke på naturmiljøer med forekomster av rødlista arter.

4.6.5.4 Kulturarv

Kulturminner og kulturmiljøer er kilder til kunnskap om fortidens samfunn og levevilkår. Temaet kulturmiljø tar utgangspunkt i den kulturhistoriske verdien av berørte områder, og vurderer om tiltaket vil redusere eller styrke verdien av disse.

Verdivurdering, omfang og konsekvens av RL som er del av den vedtatte planen med konsekvensutredning for E6 Megården–Mørsvikbotn vurderes som gyldige for temaet.

Fokus for utredningen	Utredningen skal omhandle automatiske fredede kulturminner (kulturminner eldre enn 1537) og nyere tids kulturminner og kulturmiljøer. Omfang og konsekvens av tiltaket skal vurderes med hensyn til arealbeslag av kulturminner eller kulturmiljø og nærføring som reduserer verdien av kulturmiljø.
Metode	Det skal lages en konsekvensutredning i henhold til Statens vegvesens veileder om konsekvensanalyser, V712.
Eksisterende materiale	<p>Datainnsamling skjer ved:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gjennomgang av eksisterende kunnskap, deriblant aktuelle databaser, planer, utredninger, kulturhistoriske kilder etc. • Tidligere konsekvensutredninger i området. • Kulturhistoriske undersøkelser. Innhenting av mer detaljert kunnskap ved kontakt med kommunen og lokalkjente. • Kontakt med fylkeskommunen og Sametinget for supplerende kunnskap. • Befaringer i området og supplerende feltarbeid. • Regional kulturminneforvaltning skal vurdere behov for arkeologiske registreringer etter kulturminneloven § 9. Kulturminner som blir funnet ved disse undersøkelsene skal tas hensyn til i planleggingen.

4.6.5.5 Naturressurser/reindrift

Naturressurser er i V712 definert som ressurser fra eller ressurser som grunnlag for jordbruk, reindrift, utmark, fiskeri, vann og mineralressurser. Skog håndteres under prissatte konsekvenser.

Her avgrenses konsekvensutredningen til tema reindrift. De øvrige temaene anses ikke å være av slik karakter at de må utredes på KU-nivå. Øvrige tema blir likevel omtalt i planbeskrivelsen.

Verdivurdering, omfang og konsekvens av RL som er del av den vedtatte planen med konsekvensutredning for E6 Megården–Mørsvikbotn vurderes som gyldige for temaet.

Fokus for utredningen	Anleggsperioden skal omtales. Mulige avbøtende eller kompensierende tiltak, samt eventuelt behov for oppfølgende undersøkelser skal foreslås.
-----------------------	---

Metode	Det skal lages en konsekvensutredning i henhold til Statens vegvesens veileder om konsekvensanalyser, V712. Utredningen skal oppfylle kapittel 4 og 5 i Landbruks- og matdepartementets veileder Reindrift og plan- og bygningsloven, utgitt 2021 (M-0758 B).
Kunnskapsgrunnlag	<p>Verdivurdering, omfang og konsekvens av alternativ 1 som er del av den vedtatte planen med konsekvensutredning for E6 Megården-Mørsvikbotn vurderes som gyldige for temaet.</p> <p>Kunnskap innhentes ved</p> <ul style="list-style-type: none"> • Tidligere konsekvensutredninger i området. • Gjennomgang av eksisterende kunnskap (i databaser, hos forvaltningsmyndigheter etc.) • Kontakt med Statsforvalteren i Nordland i forhold til opplysninger som ikke ligger i offentlige databaser. • Kontakt med kommunen og lokalkjente som kan ha supplerende opplysninger om naturmangfold i planområdet, blant annet viktige beite- og trekkområder for elg • Nærmere feltundersøkelser og kartlegging av ikke tidligere kartlagt areal innenfor planområdet. Ny kartlegging av terrestriske naturtyper skal skje etter Miljødirektoratets kartleggingsinstruks for NiN, M-1930/2021. • Vurdering av behov for ytterligere kartlegging av areal som er dekket opp av tidligere konsekvensutredning, på bakgrunn av nye krav og evt ny kunnskap om verdier eller mulig påvirkning.

4.6.6 Øvrige temaer som behandles

4.6.6.1 Masselager

Det er behov for å finne gode arealer til lagring av overskuddsmasser. Primært etableres slike masselagre i nærheten av veglinja for å redusere transportbehov. Gjennomgang av behovet for masselagringsområder, og å finne nødvendige arealer til masselagre skal gjøres i planleggingsfasen og reguleres inn på plankartet. Masselagre vil bli vurdert i forhold til om steinmaterialene på et senere tidspunkt skal kunne gjenbrukes. Arealene som masselagre berører vil bli konsekvensutredet på samme måte som andre deler av vegen og berørte arealer i planforslaget, herunder landskap, naturmangfold, kulturminner, naturressurser m.m.

4.6.6.2 Grunnforhold og geoteknikk

I forbindelse med arbeidet med reguleringsplan for E6 vedtatt i 2016, ble det gjennomført en rekke grunnundersøkelser og ingeniørgeologiske undersøkelser. Statens vegvesen vil i 2022 gjennomføre geotekniske og geologiske vurderinger for å fremskaffe et godt kunnskapsgrunnlag.

Det utarbeides egne fagrapporter der utfyllende sammendrag innarbeides i planbeskrivelsen.

4.6.7 ROS-analyse

Det skal utarbeides ROS-analyse for planen jf. plan- og bygningsloven §4-3. En risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse) er en systematisk metode for beskrivelse og vurdering av uønskede hendelser og forhold som kan påvirke risikoen. En ROS-analyse etter Statens vegvesen håndbok V712 (2018) skal vurdere hvorvidt og på hvilken måte den planlagte utbyggingen påvirker risikobildet, sårbarhet og samfunnsikkerhet.

Risiko er et uttrykk for kombinasjon av sannsynlighet for, og konsekvens av, en gitt hendelse. Robusthet er et uttrykk for den evne et system har til å motstå virkningene av en gitt hendelse og til å gjenoppta sin opprinnelige tilstand eller funksjon etter hendelsen. Sårbarhet er fravær av robusthet og manglende evne til å motstå påvirkning. Samfunnsikkerhet er den evnen samfunnet har til å opprettholde viktige funksjoner under ulike former for påkjenninger.

ROS-analyser i Statens vegvesen skal knyttes opp mot risikostyringsprosessen etter NS-ISO 31000:2018. Hoveddelen av metoden er risikovurderingen, som består av identifisering av risiko, risikoanalyse (vurdering av sannsynlighet, konsekvens, usikkerhet og kunnskapsstyrke) og risikoevaluering. For utdypende veiledning om denne prosessen vises det til V712 Konsekvensanalyser (2018).

ROS-analysen skal belyse hvordan omgivelsene påvirker risikoen på vegen og hvordan vegen påvirker risikoen i omgivelsene. Både naturfarebasert risiko og sårbarhet, og menneskeskapt risiko og sårbarhet skal vurderes. Uønskede hendelser og forhold knyttet til følgende temaer skal omtales i ROS-analysen:

- Naturfare
- Tilgjengelighet
- Samfunnsviktige objekter
- Trafikksikkerhet
- Farer i omgivelsene

Oppsummeringen av risiko- og sårbarhetsforhold vil munne ut i anbefalinger om tiltak i den fasen/de faser hvor det er aktuelt. Selv om en risiko blir vurdert som lav kan det likevel foreslås risikoreduserende tiltak, hvis tiltaket for eksempel er enkelt å gjennomføre og ikke utgjør noen stor kostnad.

ROS-analysen vil være vedlegg til reguleringsplanen. I planbeskrivelsen vil det være et sammendrag av ROS-analysen. Det skal fremgå av rapporten hvilken avgrensning ROS-analysen har i forhold til andre dokumenter i planprosessen, som for eksempel trafikksikkerhetsrevisjon (TS-revisjon), ytre miljøplan (YM-plan).

4.7 Tema som skal behandles i planbeskrivelsen

I tillegg til de særskilte utredningstemaer som er beskrevet i kapittel om prissatte og ikke-prissatte konsekvenser, er det behov for en nærmere vurdering og beskrivelse av en rekke andre problemstillinger. Disse temaene vil ikke bli underlagt en konsekvensutredning, men

drøftet og ivaretatt gjennom utarbeidelse av planbeskrivelsen. Aktuelle temaer er blant annet følgende:

- Trafikksikkerhet
- Vegteknologi, konstruksjoner (bru over Nordfjorden), teknisk infrastruktur (slik som vann og avløp, el-kraft, fiber etc.)
- Støy
- Grunnforhold (geoteknikk og geolog)
- Hydrologi og overvannshåndtering
- Ytre miljø
- Drift og vedlikehold
- Berørte grunneiere og naboer til prosjektet
- Universell utforming
- Kollektiv
- Omklassifisering og bruk av dagens E6
- Anleggsperiode (SHA- og YM-plan)

4.8 Sammenstilling av utredningstema og utredningsmetodikk

I tabellen nedenfor gis en sammenstilling av fagtema og hvordan disse vil bli behandlet i den videre planprosessen. Sammendrag av alle konsekvensutredningene og fagrapportene vil i tillegg inngå i planbeskrivelsen.

Tema	Planbeskrivelse	KU V712	Annen fagrapport
Støy	X		
Landskapsbilde		X	
Friluft-, by- og bygdeliv		X	
Naturmangfold		X	
Kulturarv		X	
Naturressurser		X	
ROS-analyse	X		
Grunnforhold og geoteknikk			X
Masselagrer	X		



Statens vegvesen
Pb. 1010 Nordre Ål
2605 Lillehammer

Tlf: (+47) 22 07 30 00

firmapost@vegvesen.no

vegvesen.no

Tryggere, enklere og grønnere reisehverdag