

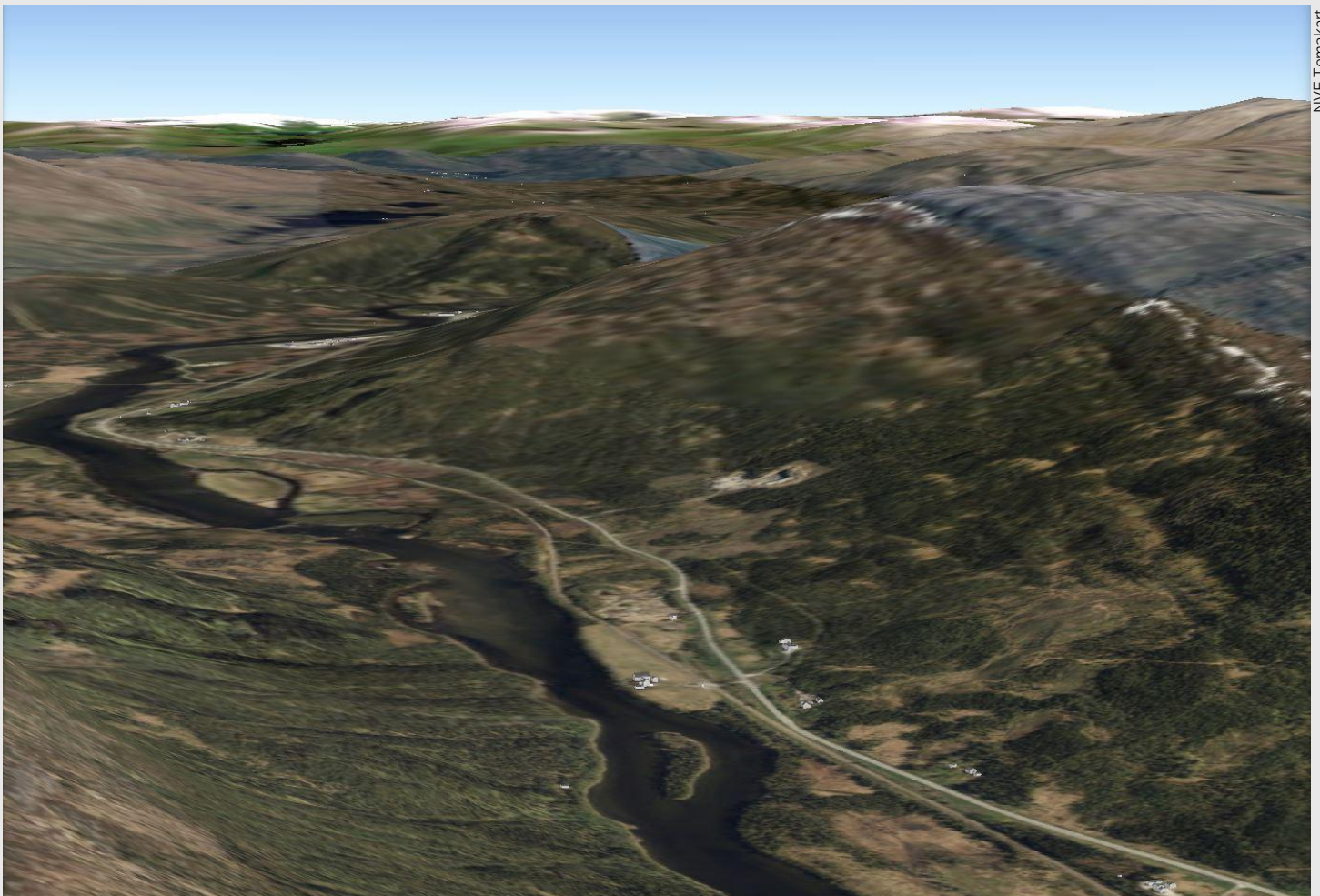


Ved høring



E6 Fossheim-Namsskogan S

Innspill etter varsel om planoppstart



Det kom inn 32 innspill i forbindelse med varsel om planoppstart. Planområdet som ble varslet var større enn reguleringsplanområdet som nå blir fremmet. Varslet gjaldt strekningen Brekkvasselv til Namsskogan sør. I tillegg ble det varslet utvidet planområde ved Bjørhus, det vil si det planområdet dette planforslaget gjelder for. Planstrekningen som reguleringsplanen dekker går mellom Fossheim og opp til den sørlige delen av Namsskogan sentrumsområde.

Fra regionale myndigheter kom det 10 innspill til det opprinnelige varslet og 6 til utvidet planområde. 16 innspill kom fra private personer og organisasjoner. Innspillene er fordelt på delstrekningene Brekkvasselv – Fossheim og Fossheim – Namsskogan S. Noen har sendt flere innspill.

De offentlige ivaretar sine ansvarsområder som naturmiljø, støy, klima, vassdrag og dyre- og plantehelse. Alle ber om at sine tema blir godt utredet. Kommentarene til innspillene er ikke vurdert på nytt, og teksten her vil i hovedsak være den samme som for strekningen Brekkvasselv – Fossheim. Der konkrete strekninger/forhold som angår planområdet er omtalt er det gjort nye vurderinger/kommentarer.

De private innspillene omhandler i hovedsak negative synspunkter til forslaget om å legge vegen på østsiden av bebyggelsen på Bjørhus. Statens vegvesen har gått bort fra det østlige alternativet og planforslaget viser at vegen i hovedsak følger dagens plassering.

Alle innspillene som gjelder reguleringsplanen, er satt inn i en tabell med Statens vegvesen sine kommentarer til hvordan temaet er forsøkt tatt hensyn til. Alle innspillene er lagt ved som vedlegg i egen rapport.

MERKNAD	KOMMENTAR
Regionale myndigheter etc.	
06_ Forsvarsbygg	
Forsvarsbygg uttaler seg på vegne av forsvarssektoren i saker som behandles etter plan- og bygningsloven, og er gitt innsigelsesmyndighet for å ivareta Forsvarets interesser.	
Vi forutsetter at veitraseen bygges til minimum BK12/100 standard.	Alle bruene på strekningen tilfredsstiller dimensjoneringskravet for Sv 12/100 som vi antar er det Forsvarsbygg mener med BK12/100. Der vi bygger nye bruer, er dette dimensjoneringskravet ivaretatt direkte.
Forsvaret vil i ulike situasjoner ha transporter langs E6 i militærkolonner som med jevne mellomrom har behov for å stanse. Hvis det langs traseen bygges rasteplass, så ønsker vi at den utformes slik at det er mulig å parkere minst én militær kolonne bestående av 12 kjøretøy som er opptil 19,5 meter lange.	Det skal ikke bygges ny rasteplass langs den planlagte traseen. Dersom eksisterende rasteplass på Brekkvasselv skal rustes opp kan innspillet tas inn i planleggingen av denne.
10_ Direktoratet for mineralforvaltning	
DMF er statens sentrale fagmyndighet ved forvaltning og utnytting av mineralske ressurser. DMF skal bidra til økt verdiskaping gjennom å legge til rette for en langsiktig ressurstillgang basert på en forsvarlig og bærekraftig utvinning og bearbeiding av mineraler.	

MERKNAD	KOMMENTAR
<p>Sentrale mål i mineralforvaltningen er å sikre tilgangen til mineralressursene i framtida og å hindre at viktige forekomster gjøres utilgjengelig av arealbruk som utelukker framtidig utnyttelse</p>	
<p><u>Steinbrudd</u>: Det er viktig at adkomsten til Namstad pukkverk ikke blir påvirket negativt. DMF ber om at planen beskriver hvordan avkjøringen ivaretas i planen, både i anleggsperioden og etter fullført utbygging. Steinbruddet har reguleringsplan og fikk tildelt driftskonsesjon av DMF 04.01.2022. Pukk fra steinbruddet brukes til byggeråstoff og forekomsten har lokal betydning.</p>	<p>Dagens avkjørsel blir flyttet, men steinbruddet vil få tilsvarende avkjørsel som i dag. Adkomst vil bli sikret gjennom anleggsperioden.</p>
<p><u>Grusforekomster</u>: Planområdet kommer i berøring med sand- og grusforekomstene Namskogan og Namstad og som NGU har vurdert til å ha lokal betydning som byggeråstoff. Planen må beskrive hvordan planlagte tiltak påvirker tilgangen til de mineralressursene i forekomstene. I forekomsten Namstad er det to registrerte uttak ifølge DMF sitt uttaksregister. DMF er ikke kjent med at det er tatt ut masser i disse uttakene de siste årene. Området er avsatt til råstoffutvinning i kommuneplanens arealdel for Namsskogan kommune. Det bør gjøres en vurdering i planarbeidet om det skal være mulig med videre uttak og eventuelt tilpasse planen deretter.</p>	<p>Namsskogan grusforekomst – blir ikke påvirket</p> <p>Namstad grusuttak er planlagt brukt som deponi av overskuddsmasser fra anlegget. Hvor omfattende dette blir er ikke avklart og vil gjelde bare for den delen som ikke drives. Grusreservene vil bli tatt ut før området tilbakefylles og istandsettes jf. konsesjonsvilkårene.</p>
<p>12_Statsforvalteren i Trøndelag</p>	
<p>Landbruk</p> <p><u>Skog</u>: Når det gjelder beslag på skogsområder, er det viktig at konsekvenser for skogbruket og karbonbinding i skog vurderes og synliggjøres. Omfanget og kvaliteten på skogen som berøres midlertidig og permanent bør begrenses, og dette må synliggjøres i det videre planarbeidet. Avskoging medfører store utslipp og inngrepene bør derfor søkes minimert. Eventuelle deponi og riggområder bør søkes lagt til mindre produktive områder og tilbakeføres til produktiv skog etter anleggsperioden. Det er videre viktig at eventuelle adkomster til skogarealene sikres. Dersom de berøres må kompensierende tiltak, herunder bygging av nye skogsbilveier, lastelommer og lignende, planlegges og redegjøres for.</p>	<p>Som en del av planarbeidet vil det bli laget et arealregnskap der også skogsareal inngår. Opplysningene om arealet hentes fra kartgrunnlag AR5. Arealregnskapet viser både permanent beslag av areal og areal som blir midlertidig beslaglagt.</p> <p>Beslaglagt areal inngår i klimaregnskapet som følger planforslaget.</p> <p>Det er ikke planlagt verken deponi eller riggområde på produktivt areal.</p> <p>Der tiltaket berører, eller på annen måte påvirker, adkomst til skogsarealer vil dette bli ivaretatt.</p>

MERKNAD	KOMMENTAR
<p>Planavgrensningen berører så vidt en nøkkelbiotop av liggende død ved. Vi legger til grunn at denne blir ivaretatt.</p> <p><u>Jordbruk:</u> Vi legger til grunn at omfang og kvalitet på dyrka jord som foreslås omdisponert, både permanent og evt. midlertidig, kommer frem i det videre planarbeidet. Videre må driftsmessige konsekvenser komme frem. Det er viktig at eventuelle jordressurser som berøres tas vare på og gjenbrukes i området. Slik vi ser det er det beste kompensierende tiltaket å ivareta hele jordressursen, både A- og B-sjikt, gjennom en jordflytting til udyrkbart areal. Da unngår man å redusere det totale ressursgrunnlaget. Dersom det ikke er mulig, kan jorda brukes i forbindelse med nydyrking av dyrkbart areal. Ved behov for anlegg- og riggområder, er det viktig at det søkes løsninger som ikke berører dyrka mark. Statsforvalteren har erfaring med at bl.a. kjøreskader, jordpakking og iblanding av pukk i matjorda kan vanskeliggjøre tilbakeføring til landbruksproduksjon. Dersom det er nødvendig å ta i bruk noe jordbruksareal til anlegg- eller riggformål, er det viktig at disse håndteres og tilbakeføres på en måte som gir samme kvalitet som før tiltaket. Matjordplan må også beskrive hvordan midlertidig omdisponerte jordressurser ivaretas. Matjordplanen bør følge planen når den sendes på høring, slik at den blir en del av beslutningsgrunnlaget. Man vil da kunne ha en reguleringsbestemmelse som viser til en konkret/ datert matjordplan, noe som gjør det lettere for eksempelvis oss som sektormyndighet å se om jordressursene blir ivaretatt på en best mulig måte.</p>	<p>Alle naturtyper er kartlagt og noen må berøres på grunn av krav til kurvatur etc. Vi unngår å legge anleggsbelte på naturtypene, slik at disse kan bevares i størst mulig grad.</p> <p>Arealregnskap, omtalt ovenfor, er en del av planarbeidet. Det samme gjelder for driftsmessige konsekvenser for landbruket.</p> <p>Arealberegningene viser at det er 14.700 m² dyrkajord som blir permanent berørt og ytterligere 19.673m³ som blir berørt av midlertidig anleggsbelte. Det stilles krav om å utarbeide egen «matjordplan» som en del av plan for ytre miljø (YM-plan).</p>
<p>Reindrift</p> <p>Tiltaket ligger innenfor distriktsgrensen til Østre Namdal reinbeitedistrikt, men gjeldende område er lite benyttet av reindriften og fungerer som en buffersone mellom to reinbeitedistrikter. Reindriftsavdelingen vurderer at tiltaket ikke vil påvirke reindriften i området da tiltaket omfatter opprustning av allerede etablert vei og opprettelse av ny vei i samme område.</p>	<p>Tatt til orientering.</p>
<p>Klima og miljø</p>	

MERKNAD	KOMMENTAR
<p>Det er viktig at det tas hensyn til kantskog, fisk og elvemusling både i forhold til valg av trase, løsninger og i forhold til anleggsgjennomføring. Det bør settes strenge bestemmelser i planen som sikrer minimale inngrep og påvirkninger i og ved Namsen og andre vassdrag. Dette kan for eksempel være krav når det gjelder å minimere partikkelforurensning, krav om at samme trase skal brukes for anleggsarbeid ved elv og bekk og at minimalt med kantskog skal hogges. Vi anbefaler at det vurderes om kantskog langs elver og bekker og myrarealer innenfor planområdet skal reguleres med formål natur.</p> <p>Planen vil innebære nedbygging av natur og kan påvirke både Namsen som økosystem, kantskog, myr, skog og elver og bekker. Innenfor området er det dårlig kunnskap om naturtyper og arter og vi forventer at naturtyper på land kartlegges. Der vassdrag berøres så forventer vi at det gjennomføres fiskeundersøkelser, kartlegging av bunndyr og kartlegging av gyte- og leveområder for fisk (og elvemusling der det er aktuelt).</p> <p>Vi forventer at det lages et klimaregnskap for prosjektet, at det redegjøres for hvordan utslippene skal begrenses og at dette legges ved planen når den sendes på høring. Hvis det er myr i området så bør myrdybder undersøkes, for å kunne si noe om hvor store klimagassutslipp prosjektet medfører.</p> <p>Kunnskapsgrunnlag: Det skal vurderes om kunnskapsgrunnlaget er godt nok før man iverksetter tiltak som kan skade naturen eller gi andre klima, helse- eller miljøkonsekvenser. Det er et viktig prinsipp etter flere lovverk at saken skal være tilstrekkelig opplyst og kunnskapsgrunnlaget skal være godt nok. Det skal derfor vurderes om det skal kartlegges for naturtyper og arter innenfor planområdet uavhengig av en eventuell konsekvensutredning eller ikke. Naturtyper på land skal kartlegges etter Natur i Norge (NiN). Trua naturtyper og naturtyper som er leveområde for mange trua arter skal kartlegges etter Miljødirektoratets kartleggingsinstruks (M- 2209 2022 eller senere utgaver). Kartlegging av Naturtyper i ferskvann skal eventuelt kartlegges etter DN- Håndbok 13 inntil NiN-metodikk er</p>	<p>Anlegget kommer ikke i berøring med hovedelva Namsen.</p> <p>Flere mindre bekker registrert som fiskeførende og noen må legges om. Se rapport fra Sweco.</p> <p>Alle tiltak som skal utføres i bekker og tilstøtende areal blir omsøkt etter aktuelt regelverk.</p> <p>Mindre stikkrenner får økt dimensjon og blir neddykket for ikke å hindre fiskens vandring. Bestemmelser om tilslamming videreføres fra tilgrensende plan, E6 Brekkvasselv – Fossheim.</p> <p>Det er utført NiN-kartlegging som en del av planarbeidet.</p> <p>Som en del av planarbeidet er det gjennomført fiskeundersøkelser, kartlegging av bunndyr og kartlegging av gyte- og leveområder for fisk.</p> <p>Klimaregnskap er utarbeidet for anlegget og omtalt i eget kapittel i planbeskrivelsen. Grunnlaget for å si noe om myrdybden er hentet fra Geoteknisk rapport. Det er utført enkeltmålinger av myrdybden. I tillegg er Miljødirektoratets Naturbasekart lagt til grunn.</p> <p>Naturtyper er kartlagt ved hjelp av NiN-metoden.</p> <p>Miljødirektoratets kartleggingsinstruks er lagt til grunn.</p>

MERKNAD	KOMMENTAR
<p>ferdigutviklet. Arter som kartlegges skal legges inn i artskart.</p> <p>Det er viktig at utbygging av arealer ikke øker presset på naturtyper og arter og at tiltakshierarkiet og prinsipper for økologisk kompensasjon følges. Økologisk kompensasjon innebærer at den ansvarlige for en utbygging som ødelegger eller skader verdifull natur, kompenserer for denne ødeleggelsen eller skaden. Kjernen i økologisk kompensasjon er at økologiske funksjoner som går tapt, erstattes. Kompensasjonen gjennomføres ved å restaurere, etablere eller beskytte natur av samme type på et annet sted enn det som direkte berøres av utbyggingen. Økologisk kompensasjon er siste utvei for å avbøte tap av natur.</p> <p><u>Ta hensyn til vassdrag:</u> Inngrep og tiltak i vann, elver, bekker kan føre til at leveområder for arter ødelegges og at den kjemiske tilstanden i vassdraget endres. Forskrift om rammer for vannforvaltningen § 4 innebærer at tilstanden i ferskvann ikke skal forverres. Tilstanden skal forbedres og gjenopprettes slik at vannforekomstene har minst god økologisk og kjemisk tilstand. Dette innebærer blant annet at elver og bekker ikke skal legges i rør og at alle eksisterende kulverter skal vurderes utbedret. Miljødirektoratets håndbok 22-2002 «Slipp fisken fram» og «Tiltakshåndbok for bedre fysisk vannmiljø» (NORCE) har råd om hvordan tiltak og inngrep i vassdrag skal gjennomføres for å ta vare på leveforhold for fisk og andre ferskvannarter. Disse skal følges. I den grad det kan gjøres tiltak uten tillatelser etter sektorlovverk, er det viktig at de gjøres på en måte som blant annet bevarer det naturlige bunnssubstratet i vassdraget, sikrer at fisk og andre dyr fremdeles kan bevege seg fritt i vassdraget og at kantskog langs vassdraget bevares som leveområde for planter og dyr (jf. vannressursloven § 11). Vi minner om at det ikke er tillatt å fjerne kantskog uten en egen tillatelse fra statsforvalteren til dette.</p> <p>Fiskeinteresser, fisk og andre ferskvannsorganismers økologiske funksjonsområder skal tas vare på jf. laks- og innlandsfiskeoven § 7. Forskrift om fysiske tiltak i vassdrag innebærer at det er forbudt å sette i verk fysiske tiltak som medfører eller kan medføre fare for forringelse av</p>	<p>Tiltaket følger i all hovedsak dagens veg, med unntak av mindre kurveutrettinger. Området er derfor påvirket i utgangspunktet. Økologisk kompensasjon er ikke vurdert å være nødvendig i dette prosjektet. Se også omtale i planbeskrivelsen.</p> <p>Tiltakene skal ikke påvirke den økologiske tilstanden i ferskvatn. Bekkene som krysser E6 er små og blir ført gjennom vegen i mindre stikkrenner. Disse skal utformes slik at fisk ikke hindres i vandring. Bunnssubstrat skal ikke fjernes.</p> <p>Dersom det blir nødvendig å ta vekk noe av kantvegetasjonen vil det bli søkt tillatelse etter gjeldende regelverk til rette myndigheter (vannressursloven §11). Det gjelder også dersom det blir nødvendig med tiltak i vassdraget (laks- og innlandsfiskeoven § 7 med tilhørende forskrift).</p> <p>Fiskeførende bekker vil bli vist i plankartet med arealformål BSV.</p>

MERKNAD	KOMMENTAR
<p>produksjons-mulighetene for fisk eller andre ferskvanns-organismer uten en tillatelse fra statsforvalteren eller fylkeskommunen.</p> <p><u>Fremmede arter:</u> Det skal sikres at det ikke blir spredt eller tilført nye fremmede arter i forbindelse med tiltak jf. forskrift om fremmede organismer.</p> <p><u>Klimagassutslipp og klimatilpasninger:</u> Det er et mål å redusere ikkekvotepålagte klimagassutslipp med minst 50 prosent innen 2030 sammenlignet med 1990-nivå. Det skal derfor i planen innarbeides tiltak og virkemidler for å redusere utslipp av klimagasser og ivareta klimatilpasning som hensyn. Det bør ikke planlegges hverken bygging, grøfting, lagring eller andre tiltak i eller i kanten av myr og annen våtmark.</p> <p><u>Avrenning fra veien:</u> Det bør ved bygging av veien utarbeides løsninger som hindrer avrenning av næringsstoffer og annen forurensning til omgivelsene.</p> <p><u>Terrenginngrep og påvirkning av naturen:</u> Planen bør inneholde vurderinger om hvordan deler av naturen i området kan tas vare på og hvordan byggingen kan gjennomføres med minst mulige terrenginngrep. Vi anbefaler at det lages bestemmelser som sørger for at stedege trær, planter og vegetasjon tas vare på så langt det er mulig i prosjektet og at det ikke kjøres unødvendig eller i sårbar natur, at det ikke hogges, sprenges, fylles ut osv. i forbindelse med tiltaket mer enn det som er nødvendig og at det sikres at dette formidles til alle som er involvert i prosjektet.</p> <p><u>Rigg og anleggsområder:</u> Planforslaget skal synliggjøre hvor midlertidige rigg- og anleggsområder skal være, hva de påvirker og hvordan disse områdene skal se ut når anleggsperioden er avsluttet. Vi anbefaler ikke å ha rigg og anleggsområder i og ved elv, vann eller myr.</p> <p><u>Bruk og håndtering av masser:</u> Planforslaget skal synliggjøre hvordan og hvor jord- og steinmasser skal mellomlagres og brukes til slutt. Overskudds-masser av jord- og stein som oppstår i forbindelse med anleggsarbeid, er næringsavfall, selv om massene ikke er forurenset av helse- eller miljøfarlige stoffer. Næringsavfall skal leveres til godkjent mottak hvis det ikke kan gjenvinnes (forurensningsloven § 32). Tiltakshaver skal</p>	<p>Det blir tatt inn bestemmelser om hvordan fremmede arter skal kartlegges og håndteres.</p> <p>Det kan ikke legges inn konkrete klimamål eller virkemidler i reguleringsplanen. Det kan vi først gjøre i konkurransegrunnlaget. Der vil klimatiltak være ett av tildelingskriteriene som skal tillegges vekt.</p> <p>Tiltaket berører i liten grad myr som ikke er berørt fra tidligere. Veggen går der i dag og den skal i hovedsak bare breddeutvides litt. Krav til kurvatur gjør det vanskelig å unngå myr i sin helhet.</p> <p>Avrenning fra veggen skal samles enten i åpne eller lukkede grøfter. Åpne grøfter har en naturlig filtrering i grunnen, mens det lukka systemet har andre filtreringsløsninger.</p> <p>Berørt område skal revegeteres med størst mulig bruk av stedlige masser og vegetasjon. Disse massene skal mellomlagres på egnet sted og med minst mulig transport. Bestemmelser er tatt inn. Forholdet vil også bli behandlet i Ytre Miljø-plan.</p> <p>Berørt område skal revegeteres med størst mulig bruk av stedlige masser og vegetasjon. Områdene som er tenkt brukt er omtalt i planbeskrivelsen og kommer ikke i berøring med myrområder eller elver/bekker.</p> <p>Det skal lages en egen rigg- og marksikringsplan som en del av Ytre Miljøplan. Tatt inn som et krav i bestemmelsene. Det forventes at masser fra skjæringer kan gjenbrukes i linja. Det forventes noe underskudd av stein innenfor planområdet, men underskuddet blir dekt av tilliggende strekning i sør E6 Brekkvasselv-Fossheim og ev. noe hentet utenfra. Arealer for mellomlagring/deponi er vist i plankart og omtalt i planbeskrivelsen.</p>

MERKNAD	KOMMENTAR
<p>vurdere om det er forurensning i grunnen der det skal bygges og graves.</p> <p><u>Utfylling i vassdrag:</u> Å fjerne eller flytte masser fra bunnen av vassdrag, eller å dumpe/fylle ut i vassdrag er ikke lov. Hvis dette er nødvendige tiltak i prosjektet så kreves det en egen tillatelse fra Statsforvalteren etter at arealbruken er planavklart. Gjelder også mellomlagring av masser og utfylling på andre lokaliteter.</p> <p>Sprengstein som eventuelt skal fylles ut i vassdrag skal inneholde minst mulig plast. Det bør i hovedsak brukes elektriske- eller elektroniske tennsystemer (ledninger som synker). Det skal gjennomføres en miljøtekniske undersøkelser av forholdene på tiltaksområdet. Undersøkelsene skal gjennomføres av kvalifisert personell og i henhold til veiledning fra Miljødirektoratet, jf. Sedimentveileder, M350</p>	<p>Det forventes ingen forurensede masser.</p> <p>Det skal ikke fjernes masser eller tilføres masser til vassdrag.</p> <p>Legger inn bekker som det skal gjøres tiltak i på plankartene, BSV – fiskeførende.</p>
<p>Klima og miljø og Helse og omsorg</p> <p><u>Støy og utslipp til luft:</u> Retningslinjene for støy T-1442, veileder (M-2061) og retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging T-1520 skal legges til grunn for planforslaget. Grenseverdier skal overholdes. Det må foreligge en støyutredning som viser at det er mulig å ivareta kvalitetskriterier i T 1442/21, tabell 2. Det må gjøres en vurdering av luftforurensning, ved overlapp mellom støy og redusert luftkvalitet må det foreligge en medisinskfaglig vurdering. Kvalitetskriterier i T 1520 må ligge til grunn.</p> <p><u>Bygge og anleggsfasen:</u> Det bør stilles krav om at det skal utarbeides en plan for bygge- og anleggsfasen hvor støy og støv blir ivaretatt i henhold til grenseverdier og avbøtende tiltak som beskrevet i kapittel 6 i T-1520 og kapittel 6 i T-1442/2021. I tillegg bør det stilles krav om at planen også må vise hvordan trafikksikkerhet og universell utforming/tilgjengelighet skal ivaretas i bygge- og anleggsfasen.</p>	<p>T-1442/21 legges til grunn for arbeidet med støy. Det blir utarbeidet både støysonekart og støyrapport som skal følge planforslaget.</p> <p>Det er ikke forventet økt trafikkmengde som følge av prosjektet, ut over den vanlige trafikkveksten. Fartsøkningen vil ikke påvirke mengde støv.</p> <p>Krav om anleggsstøy tas inn i retningslinjene til bestemmelsene. Samme gjelder for støv.</p> <p>Blir ivaretatt i YM-plan.</p>
<p>Barn og unge og Helse og omsorg</p> <p>Ny E6 kan gi både fordeler og ulemper for folkehelse og oppvekstvilkår. Visuelle virkninger og støy kan medføre at friluftsliv – leke – og rekreasjonsområder påvirkes i negativ retning, samtidig som økt trafikk kan medføre utrygge ferdselsårer og kryssningspkt. Bedre trafikksikkerhet for de som kjører er en</p>	<p>Barn kjøres med buss til skole på Namsskogan. E6 blir ikke å regne som skoleveg pga. avstanden til skoleanlegg.</p> <p>«Barn og unge» har eget kapittel i beskrivelsen.</p>

MERKNAD	KOMMENTAR
<p>sannsynlig gevinst ved ny vei, samtidig som ny vei gir også muligheter for utvikling av trafikksikre løsninger for myke trafikanter. Fordeler og ulemper for folkehelse og barn og unge må belyses godt når planen kommer på høring.</p>	
<p>Samfunnsikkerhet Det må gjennomføres en risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse) som er i tråd med plan- og bygningsloven § 4-3. Statsforvalteren vurderer innsigelse (JF. DSBs retningslinjer for Statsforvalterens bruk av innsigelse) når:</p> <ul style="list-style-type: none"> • det kun er en sjekklister med avkryssning uten beskrivelser, kilder og vurderinger. • det brukes beskrivelser som «området er ikke spesielt utsatt for XXX» uten at det videre grunngis eller vises til kilde • grunnleggende tema, som et endret klima, eller ras/flom og lignende som tydelig er avmerket i kart, ikke er vurdert • det er identifisert risiko og sårbarhet i området, men planforslaget ikke beskriver hvordan dette skal følges opp med avbøtende tiltak som sikres igjennom arealformål, hensynssoner eller generelle bestemmelser • det planlegges tiltak av nasjonal/regional viktighet og det er forhold i området som kan ha innvirkning på dette, som ikke er vurdert eller har manglende vurdering 	<p>Det blir laget en egen ROS-analyse for planområdet basert på DSB's veileder. Resultatene blir omtalt i planbeskrivelsen.</p> <p>ROS-analysen er felles for hele strekningen E6 Brekkvasselv – Namsskogan S.</p>
<p>Videre arbeid Statsforvalteren gjør oppmerksom på at dette er en veiledende uttalelse basert på de opplysningene som fremkommer av oppstartsvarselet. Statsforvalteren vil komme tilbake med en endelig uttalelse når planen sendes på høring. Statsforvalteren oppfordrer kommunene til å benytte seg av regionalt planforum som en arena for tidlige avklaringer av nasjonale og regionalt viktige tema. Kartverket tilbyr kvalitetssikring av arealplaner etter plan- og bygningsloven og ved høring sendes ett eksemplar av SOSI-fil og pdf-fil til Kartverket Trøndelag på epost: plantrondelag@kartverket.no</p>	<p>Tas til orientering.</p>
<p>13_Mattilsynet</p>	
<p>Mattilsynet er sektormyndighet for planter, fisk, dyr, mat og drikkevann.</p>	
<p>Drikkevann</p>	

MERKNAD	KOMMENTAR
<p>Vi forventer at eksisterende drikkevannskilder og vanntilsigsområder blir kartlagt. Eksisterende infrastruktur (distribusjonssystem) for drikkevann må kartlegges. Krav til byggeavstand til drikkevannsledninger og andre installasjoner knyttet til drikkevann må overholdes. Alternativt må nødvendige tiltak iverksettes for å sikre at vannverkseier fortsatt har tilgang til sin infrastruktur. Manglende kartlegging og vurdering av drikkevannsforhold kan være grunnlag for innsigelse.</p>	<p>Både private og offentlige drikkevannskilder og forsyninger blir kartlagt senest i forbindelse med byggeplanleggingen. Dersom tiltaket kommer i berøring med disse vil det bli iverksatt avbøtende tiltak.</p>
<p>Fiskehelse og dyrevelferd Det er en særlig aktsomhetsplikt med tanke på å forebygge og forhindre risiko for spredning av smittsomme sykdommer på dyr, herunder akvatiske dyr. Særlig aktuelt er overføring av Gyrodactylus salaris mellom vassdrag. Parasitten vil kunne overleve en tid i fuktig miljø uten at det er fisk til stede. Tiltak kan være vask og desinfeksjon av anleggsmaskiner og annet utstyr før det benyttes i og nært vassdrag. Det er ikke tillatt å flytte masser direkte mellom vassdrag. Tiltak i lakseførende vassdrag må gjennomføres så skånsomt som mulig / dyrevelferdsmessig forsvarlig for ikke å forstyrre fisken i elva. Det innebærer at tiltaket bør gjøres utenom typisk vandrings sesong.</p>	<p>Mindre småbekker vil bli berørt når det skal etableres nye stikkrenner. Renhold av tilførte maskiner er en forutsetning.</p> <p>Det skal ikke flyttes masser mellom vassdrag.</p>
<p>Plantehelse Det må gjennomføres en kartlegging når det gjelder floghavre og andre planteskadegjørere. Ut fra kartleggingen forventer vi at det etableres nødvendige rutiner for å redusere faren for spredning av disse. I tillegg til floghavre, ringråte, PCN mm. er Phytophthora en skadegjører som det er viktig å kartlegge.</p>	<p>Planområdet ligger i en del av Namdalen der det er grasproduksjon. Vesentlig potet eller jordbærproduksjon er det ikke, bortsett fra kjøkkenhager. Med unntak av Phytophthora, som også kan forekomme i mindre kjøkkenhager, er de nevnte planteskadegjørerne ikke særlig aktuelle.</p>
<p>Vannmiljø Forurensende avrenning til vannmiljøet vil kunne få direkte eller indirekte konsekvenser for blant annet drikkevann, enten som akutt eller akkumulert forurensning. Det er derfor viktig å tenke på hva slags masser man bruker i og i nærheten av vassdrag / vannforekomster, slik at disse ikke kan avgi tungmetaller eller andre giftige stoffer til vannforekomster.</p>	<p>Bestemmelser om forurensing av vannmiljø tas inn i planen. Inngår også i YM-planen.</p>
<p>14_Norges vassdrags- og energidirektorat</p>	<p>NVE</p>
<p>Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) er nasjonal sektormyndighet med innsigelseskompetanse innenfor saksområdene flom-,</p>	

MERKNAD	KOMMENTAR
<p>erosjons- og skredfare, allmenne interesser knyttet til vassdrag og grunnvann, og anlegg for energiproduksjon og framføring av elektrisk kraft. NVE gir råd og veiledning om hvordan nasjonale og vesentlige regionale interesser innen disse saksområdene skal tas hensyn til ved utarbeiding av arealplaner etter plan- og bygningsloven (pbl).</p>	
<p>Grunnforhold og erosjon Planområdet ligger på cirka 200 meter over havet, og er da over marin grense. Dersom grunnforholdene krever erosjonssikring ved elva, må tiltakene beskrives. Tiltak i elva kan være konsesjonspliktig. Saken må være så godt opplyst at NVE kan ta stilling til om tiltaket er konsesjonspliktig.</p>	<p>Det skal ikke gjøres sikringstiltak i elv.</p>
<p>Naturfare – flom og skred i bratt terreng Deler av planområdet er avmerket på NVEs aktsomhetskart for flom og på NVEs aktsomhetskart for skred i bratt terreng. Tilstrekkelig sikkerhet skal dokumenteres i plandokumentene.</p>	<p>Aktsomhetsområde for flom og skred er lagt inn på plankartet. Sikkerhetsvurderinger framgår av notat om naturfare.</p>
<p>Vassdrag NVE anbefaler generelt at det holdes god avstand til vassdragene både av hensyn til fare for flom og erosjon, og av hensyn til vassdragsmiljø og biologisk mangfold. Det er positivt at bru over Brekkvasselva planlegges slik at den ikke kommer i berøring med elvestrengen Vassdragstiltak må være godt beskrevet og potensiell skade/ulempe for allmenne interesser i vassdraget må være godt belyst. Det bør gjøres greie for mulige kompensierende tiltak for å redusere negative konsekvenser for allmenne interesser. Langs bredden av vassdrag med årssikker vannføring, skal det opprettholdes et avgrenset naturlig vegetasjonsbelte (vrl § 11) som motvirker avrenning og gir leveområde for planter og dyr. Bredden på vegetasjonsbeltet kan fastsettes i reguleringsplanen.</p>	<p>Det skal ikke gjøres tiltak i større vassdrag.</p> <p>Beskrivelse av alle vassdragene, og det som skal gjøres, er tatt inn i planbeskrivelsen.</p> <p>Det er bare mindre bekker i dette planområdet.</p>
<p>Overvann Det er viktig å sette av areal til håndtering av overvann. Ta alltid utgangspunkt i overvannets naturlige vannveier. Helhetlig forvaltning forutsetter at planen og utbygging tar hensyn til hvor vannet renner og tilpasser seg nedbørfeltets kapasitet til å infiltrere, fordrøye og lede vekk vann.</p>	<p>I planarbeidet, og arealavsettet, er det tatt høyde for håndtering av overvann. Stikkrenner blir dimensjonerte slik at det ikke skal oppstå oppstuvning av vann.</p>

MERKNAD	KOMMENTAR
<p>Anlegg for energiproduksjon og framføring av elektrisk kraft Vi gjør oppmerksom på at det er gitt konsesjon til et vannkraftverk (Brekkvasselv kraftverk), som berører en mindre del av planområdet.</p>	<p>Etableringen av verket blir ikke påvirket av veganlegget.</p>
<p>16_Bane Nor SF</p>	
<p>Nordlandsbanen ligger langs med planområdet. Nordlandsbanen er av nasjonal betydning for gods- og persontransport. Rammebetingelsene for jernbanen er i endring, og det kan være vanskelig å forutse hvilke behov som kan oppstå. Vi er derfor opptatt av å sikre mulighetene for videre utvikling.</p>	
<p>Bane NOR er avhengig av å ha tilstrekkelig med areal langs jernbanen for å kunne utføre rasjonell drift og vedlikehold av jernbaneanleggene, i tillegg til muligheter for å utvikle jernbanen. Vi viser til at det iht. vårt tekniske regelverk er krav om avstand mellom veg og jernbane på minst 9 meter + evt. høydeforskjell.</p>	<p>Lengst sør i planområdet er det liten avstand mellom veg og jernbane. I profilområdet 4400 – 4600 ligger dagens E6 nært inntil banen. Her foreslås det å flytte E6 lenger mot øst, dvs. vekk fra banen. I profilområdet ca.7280 til ca. 7500 er igjen avstanden liten. Her foreslås det å breddeutvide dagens E6 mot øst, det vil si på motsatt side enn der jernbanen går.</p>
<p>Det må dokumenteres om tiltakene planen legger til rette for kan utsette jernbanen for økt fare for naturskader.</p>	<p>Vil gå fram av ROS-analysen.</p>
<p>Ut fra oversendte dokumenter kommer det frem at E6 skal legges om i ny trasé over tunnelen ved Brekkvasselv. Arbeidene som utføres må ikke medføre rystelser eller på andre måter skade jernbanetunnelen. Jernbanens interesser og utviklingsmuligheter må ivaretas.</p>	<p>Arbeid i nærhet av jernbanelinjen vil bli avtalt med Bane NOR.</p>
<p>Areal innenfor Bane NORs eiendom må reguleres til baneformål, dersom det skal inngå i planen. Bane NOR har behov for at arealene innenfor vår eiendom ivaretas som baneformål slik at vi kan utføre drift, vedlikehold og utvikling av jernbane-infrastrukturen.</p>	<p>Planavgrensningen settes i eiendomsgrensen til jernbanen der E6 ligger inntil. Der anleggsbeltet ligger inntil jernbanen vil det lages egne bestemmelser om hvilket arbeid som kan utføres i sikkerhetsområdet.</p>
<p>Løsningene for E6 og tilhørende sideveger o.l. må ikke føre økt trafikk over planovergangene. Vi ber om at mulige løsninger for nedleggelse av planoverganger vurderes i forbindelse med planarbeidet.</p>	<p>Eksisterende planoverganger på strekningen forblir uendret. Trafikkmengden her blir ikke påvirket av E6-utbedringen. Ved overgangen ved Bjørhusdalsveien er krysset mellom Bjørhusdalsveien og E6 flyttet slik at det skal være mulighet for å kunne lage en planfri kryssing i fremtiden.</p>
<p>Anleggsarbeidene må ikke begrense fremkommelighet eller sikkerhet på jernbanen. Anleggsarbeider som berører jernbanen, vil måtte tilpasses kun korte opphold i togtrafikken. Dersom anleggsarbeider vil betinge perioder med stopp i togtrafikken, må</p>	<p>Anleggsarbeidet skal ikke påvirke sikkerheten eller fremkommeligheten på jernbanen. Behov for stopp i togtrafikken vil bli avtalt med Bane NOR i god tid.</p>

MERKNAD	KOMMENTAR
dette meldes inn i god tid før anleggsarbeidene starter opp.	
Vi minner om at alle tiltak nærmere jernbane enn 30 meter forutsetter tillatelse fra Bane NOR gjennom en egen søknad, iht. jernbaneloven § 10.	Dersom det skal gjøres tiltak nærmere banen enn 30 meter vil nødvendige tillatelser bli innhentet.
Bane NOR som grunneier har følgende merknader: Eiendomsgrensene mot Bane NORs eiendom bør måles inn før utbygging, da de har lav nøyaktighet.	Temaet «kvalitet i eiendomsgrenser» tilhører ikke selve planarbeidet.
17_Samediggi/Sametinget	
Vi finner det sannsynlig at det kan være ukjente, freda samiske kulturminner i deler av området. Sametinget må derfor befare de delene av området som ansees relevante før endelig uttalelse kan gis.	Avtale er signert og det er utført befaring i 2023. Ingen funn ble gjort og området er frigitt med tanke på samiske kulturminner. Det er likevel en aktsomhetsplikt som skal videreformidles til utførende. Bestemmelser om dette tas inn til planen.
18_Trøndelag fylkeskommune	
Tiltaket vil berøre kryss med fv. 773 som er hovedvegen mot Steinfjellet/Røyrvik kommune. I det øvrige berører vegutbedringen i liten grad fylkeskommunen som vegmyndighet. Vi forventer at vegkrysset til fv. 773 utbedres/oppgraderes med venstresvingefelt og at krysset for øvrig gis en god utforming der sikt og geometri ivaretas iht. vegnormalene.	Håndbøker og normaler følges i planleggingen.
Som en del av planleggingen av nytt kryss fv. 773 bør det forberedes for skilting ved kryss E6/fv. 773 som kan fjernstyres og varsle om eventuell omkjøring/stengt veg – ta kontakt med vegavdelingen hos Trøndelag fylkeskommune for å avklare dette.	Det er gjennomført et møte med fylkeskommunen om dette temaet. Svv setter ikke opp skilt for fylkeskommunen, men det kan legges til rette med trekkerør.
Vannforvaltning Tiltak eller aktivitet i og nært vann, og avrenning til vann, skal legge regional vannforvaltningsplan med miljømål etter vannforskriften til grunn. Iht. vannforskriften § 4 skal overflatevann beskyttes mot forringelse, forbedres og gjenopprettes med sikte på at vannforekomstene skal ha minst god økologisk og god kjemisk tilstand. I praksis betyr det en prinsipiell tilnærming i planlegging og gjennomføring med ivaretagelse av vannmengde og vannkvalitet, naturlig vassdragsbredde og -bunn samt beltet med kantvegetasjon. Ved kryssing av bekker, eks. anleggelse av bru eller kulvert, skal konstruksjonen etableres slik	Overflatevann blir samlet og gjennomgår en naturlig renseprosess før det slippes ut i vassdraget. Ved noen tilfeller vil etablert kantvegetasjon langs blant annet åpne veggrøfter bli berørt. Bestemmelser skal sikre at kantvegetasjonen blir reetablert med stedegne arter og at bunnsstrat blir tatt vare på.

MERKNAD	KOMMENTAR
<p>at den ivaretar naturlig eller naturlig hermende bekkeløp, -bredde og -bunn og slik at det unngås vandringshindrende anlegg for blant annet vannlevende arter, jf. vannforskriften og regional vannforvaltningsplan. For ordens skyld bør stedege arter, også på land, inngå i kartlegging og planlegging ved nærføring, kryssing og inngrep i vassdrag.</p>	
<p>Innlandsfisk Vi legger til grunn at hensynet til fisk og andre ferskvannsorganismer blir ivaretatt i planarbeidet og at konsekvenser for fisk og andre ferskvannsorganismer blir beskrevet. Vi minner også generelt om at fysiske tiltak i vassdrag som kan medføre fare for forringelse av produksjonsmulighetene for fisk eller andre ferskvannsorganismer, skal omsøkes etter Forskrift om fysiske tiltak i vassdrag.</p>	<p>Det er utført en kartlegging av både fisk og andre ferskvannsorganismer innenfor planområdet. Det vil bli søkt tillatelse etter omtalte forskrift for de bekkene som er registrert som fiskeførende.</p>
<p>Kulturminner Vi vurderer at det er liten risiko for at planen vil komme i konflikt med automatisk fredete kulturminner, og har derfor ingen særskilte merknader til planforslaget. Det er kjent flere steder i området der fangeleir ble etablert under siste verdenskrig. Mange av leirene fungerte i kun kort tid, og er en del av den smertefulle kulturarven i regionen. Disse leirene har kulturhistorisk verdi og bør hensyntas i det videre arbeidet.</p>	<p>Tas til orientering. Den omtalte fangeleiren besto av telt, og det er ingen fysiske rester etter anlegget, med unntak av en del piggråd.</p>
<p>Vi foreslår at følgende tekst settes inn i reguleringsplanens generelle bestemmelser: <i>Dersom man i løpet av bygge- og anleggsarbeid i marka oppdager gjenstander eller andre spor som viser eldre aktivitet i området, må arbeidet stanses og melding sendes fylkeskommunen og/eller Sametinget omgående, jf. lov 9. juni 1978 nr. 50 om kulturminner (kml) § 8 annet ledd. Kulturminnemyndighetene forutsetter at dette pålegget videreføres til dem som skal utføre selve arbeidet.</i></p>	<p>Tilsvarende bestemmelse tas inn.</p>
<p>Høstbare viltarter Trøndelag fylkeskommune som regional myndighet for høstbare viltarter anbefaler at vilt tas inn som del av naturmangfoldvurderingen. Strekningen av E6 mellom Brekkvasselv og Namsskogan er ikke den mest belastede strekningen, men det forekommer påkjørsler med ujevne mellomrom. En hastighetsøkning til 90 km/t kunne øke både sannsynligheten for og</p>	<p>Tatt til etterretning. Viltarter er omtalt i planbeskrivelsen. En fartsøkning som det her er snakk om, kombinert med trafikkmengden, utløser ikke krav om viltgjerde langs vegen. Dagens skilting vil bli videreført.</p>

MERKNAD	KOMMENTAR
konsekvensen av påkjørsler. Vi oppfordrer til at det tas inn vurderinger og hensyn rundt dette, slik at sjansen for påkjørsler reduseres. Ved siden av bruk av fallviltstatistikk på hjorteviltregisteret, vil innhenting av lokalkunnskap også være nyttig for å gjøre disse vurderingene.	
30_Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap	
DSB har dessverre ikke kapasitet til å gå inn i alle mottatte plansaker og sender derfor automatisk ut dette generelle svaret på slike saker. Det er Statsforvalteren som skal følge opp at hensynet til samfunnssikkerhet er ivaretatt i plansaker.	Tas til orientering
31_Mattilsynet	
Vår vurdering er at utvidelsene ikke medfører noen endring i de innspillene vi allerede har gitt i denne saken.	Tas til orientering.
34_Direktoratet for mineralforvaltning	
Utvidelsen av planområdet berører grusforekomsten Brekkvasselv. DMF forventer at virkningen planlagt arealbruk vil ha for forekomsten blir vurdert på lik linje med de øvrige forekomstene som vi viste til ved varsel om oppstart.	Varsel om utvidet planområde ble sendt før det ble besluttet å dele området i to. Berøres ikke av planområdet E6 Fossheim – Namsskogan S.
36_Bane Nor SF	
Ingen ytterligere kommentarer ut over det som er sendt inn	Tas til orientering. Gjelder varsel om utvidet planområde.
38_Statsforvalteren i Trøndelag	
Statsforvalteren har ut fra sine øvrige fagområder ingen ytterligere merknader til saken.	Gjelder varsel om utvidet planområde. Tas til orientering.
<u>Landbruk</u> : som tidligere. Vi legger til grunn at det velges løsninger som i minst mulig grad berører dyrka jord. <u>Klima og miljø</u> : Vi forutsetter at kartlegginger og utredninger omfatter det utvida planområdet og at det velges løsninger som i minst mulig grad berører våre interesser. <u>Samfunnssikkerhet</u> : Den eksisterende ROS analysen må oppdateres dersom endringen av reguleringsplanen vil få betydning for risiko og sårbarhet i området.	Tas til etterretning. Kartleggingene som er gjort omfatter både opprinnelig og utvidet område. ROS-analysen vil omfatte planområdet, og er felles for hele strekningen E6 Brekkvasselv – Namsskogan S.
39_Trøndelag fylkeskommune	
Gjelder varsel om utvidet planområde. Viser til tidligere uttalelse. Minner om hensynet til nyere kulturminne som leirområder fra andre verdenskrig.	Tatt til orientering. Viser til tidligere kommenter til uttalelse fra Trøndelag fylkeskommune (_18).

MERKNAD	KOMMENTAR
41_Samediggi/Sametinget	
Bekrefter at det etter befarng ikke er indikasjoner på at det finnes samiske kulturminner i planområdet.	Tatt til orientering. Se også punkt 17_Sametinget
AtB	
Etter henvendelse fra Statens vegvesen har AtB besvart disse punktene for hele strekningen Grong – Nordland grense: <ul style="list-style-type: none"> - Informasjon om eksisterende busslommer - skal holdeplassene videreføres - er det behov for nye holdeplasser - utforming Vi har gjort en vurdering ut fra dagens situasjon/ trase, men om det planlegges samleveger som gjør at flere boliger vil samles i en avkjørsel fra E6 kan det være vi ønsker holdeplass ved nytt kryss.	
Vi ser for oss at noen holdeplasser på strekningen kan få et litt utvidet tilbud, som parkeringsplasser og sykkelparkering. E6 Fjerdingsgen – Grøndalselv planlegges det med parkeringsplasser på Grøndalselv. Tilsvarende kunne vært en god løsning på Trones, Brekkvasselv og Namsskogan.	
Fredvang: Ikke holdeplass i dag og vurderer at det ikke er behov for å etablere. Reisende kan bruke fleksibel transport.	
Bjørtun: Det er en ensidig toveis holdeplass her med 512-skilt. Vurdering: Ikke skoleskyss herifra i dag og ingen registrerte reisende. Ev. reisende kan bruke fleksibel transport. Ikke behov for holdeplass.	
Syrstad: Det er holdeplasser her i dag, lomme på hver side av veien og 512-skilt. Mangler plattform og tilrettelagt kryssing. Vurdering: Få som sogner til holdeplassen, men ønskelig å beholde denne og at den oppgraderes iht. håndbok.	
Bjørhusdal vegdele: Vegkryss uten holdeplassinfrastruktur eller belysning. Vurdering: Ønsker ensidig toveis holdeplass her for elever vest for elva. Tilbakemelding fra kommunen: Det har kommet innspill fra kommunens trafikksikkerhetsutvalg at det bør utarbeides en holdeplass.	Det er planlagt kollektivholdeplass, ensidig tovegs slik ønsket. Det er også planlagt noen parkeringsplasser i området. Se for øvrig plankart R007.
Vintermyra: Vurdering: Ikke behov for holdeplass her.	

MERKNAD	KOMMENTAR
Private	
04_Statsskog SF	
Statsskog driver skogproduksjon på begge sider av europaveg 6 på strekning, og er helt avhengig å kunne laste opp disse ressursene med vogntog for transport videre på veg. Det må derfor være tilgang på avkjøringer /parallellveger tilpasset formålet. Høyere fart stiller større krav til utforming og beliggenhet av avkjøringer/ lasteplasser enn i dag. Tilstrekkelig antall slike avkjøringer evt med parallellveger må inn i planen. Nylig brukte og tidligere brukte avkjøringer og lasteplasser er markert på vedlagte kart.	Det er lagt inn driftsavkjørsler ca. pr 1 km, hvor det kan ligge til rette for senere etablering av lunneplasser. Resten inngår i erstatningsoppgjøret.
03_Stig Hellem	Gnr. 59 bnr. 14 / Nsv 880
Opplyser om at det er grunnboret etter vann ned til en dybde på 69 m på eiendommen, koordinater 64,88440°N 13,07257°Ø	Alle grunnvannsbrønner/private vannforsyninger og offentlig vannforsyning blir registrert i forbindelse med planarbeidet. Berørte anlegg vil bli erstattet.
Ber om at det blir foretatt støymålinger utendørs boligen og at støyreducerende tiltak blir vurdert.	Det blir beregnet støy fra vegen langs hele strekningen, jf. Støyretningslinjene T-1442, etter anerkjente metoder. Ved behov blir støyreducerende tiltak lagt inn.
Observasjon av åkerrikse (Crex crex) på jordet mellom boligen og E6. Denne fuglen er kategorisert som kritisk truet i artsdatabankens rødliste.	Opplysningen er registrert og blir tatt inn i planarbeidet. Trolig er dette en streiffugl som har vært på matsøk, og indikerer verken hekkeområde eller at det er et fast matsøk-område.
21, 35, 42 og 61 Birgit Johansen og Jogeir Bjørhusdal	Gnr. 59 bnr. 10 /Nsv 544
29.03.2023: Positiv til standarden på veg slik det legges opp til.	
Alternativet med å legge vegen øst for dagens boliger er helt uaktuelt. Det vil ødelegge og forringe flere eiendommer i området.	Opplysningene er registrert og blir tatt med i planarbeidet. Når planforslaget legges ut til høring er det østlige alternativet gått bort fra og vegen planlegges langs dagens trase.
Omlaggingen som skjedde for 12 år siden var til gunst for boligene, og ber om at dagens veg blir utbedret. Det vil være nødvendig med både breddeutvidelse og heving av veglinja.	
Forutsetter at alle avtaler vedrørende grunnerverv, støyreducerende tiltak m.m. avklares underveis i planprosessen. Dersom vannanlegg, avløpsanlegg og avkjørsel berøres av tiltaket skal disse forholdene også avklares og avtales.	Etter at reguleringsplanen er vedtatt starter prosessen med grunnerverv. I Statens vegvesen er det ikke hjemmel for å starte før dette tidspunktet. Avtaler som berører vannforsyning, avkjørsler etc. vil være en del av byggeplanleggingen.
29.08.2023: Etterlyser tilbakemelding på uttalelsen og også at det ikke har vært dialog med grunneierne angående utvidelsen av	Det er ikke vanlig prosedyre å gi tilbakemelding på innspill ved planvarsel direkte. Svarene blir

MERKNAD	KOMMENTAR
<p>planområdet. Ber om at det blir holdt et orienteringsmøte om planarbeidet og om hvilke rettigheter grunneiere har.</p>	<p>gitt i planforslaget som legges til offentlig ettersyn og sendes på høring.</p>
<p>Opprettholder tidligere uttalelse og tillater ikke at det blir gjort flere grunnundersøkelser på eiendommen.</p>	<p>Tas til orientering.</p>
<p>14.09.2023: Det kan for oss synes som om at disse innsigelsene ikke er lest. Vi ønsker tilbakemelding om hva vi kan forvente, vil Statens Vegvesen lytte til våre råd, innspill og uttalelser, eller skal dette være en ensidig prosess og beslutning. Etter oppfordring ble det holdt orienteringsmøte 06.09.2023. Erfaringsmessig har tidlig involvering av berørte parter vist seg å være gunstig for å finne hensiktsmessige løsninger. Det er avgjørende for å opprettholde tillit til prosessen og de involverte parter. hht Vegvesenets egne premisser for dette planarbeidet skal det avholdes åpent møte/folkemøte i perioden april – oktober i forbindelse med utarbeidelse av planforslag. Dette kan vi ikke se at er gjennomført. Premissene for planarbeidet, som Namsskogan kommune har uttalt seg til i samrådsmøte den 07.02.23, er eksisterende E6 benyttet forbi Syrstad og Bjørtun. Vi kjenner ikke til at det er avholdt nytt samrådsmøte etter dette hvor de nye planene er fremlagt for kommunens uttalelse. Vurdering av KU-forskriften var også et ledd i denne prosessen.</p>	<p>Opplysningene er registrert og blir tatt med i planarbeidet. Når planforslaget legges ut til høring er det østlige alternativet gått bort fra og vegen planlegges langs dagens trase.</p>
<p>Problematikken med 200-års-flom gjelder i den sørligste delen av E6 over eiendommen Bjørtun. Her er det gode muligheter til heving av E6. I tillegg er det også muligheter til å se på å fjerne terskel i Namsen og evt. sprengte ut for større elveløp på dette punktet.</p>	<p>Opplysningene er registrert og blir tatt med i planarbeidet. Når planforslaget legges ut til høring er det østlige alternativet gått bort fra og vegen planlegges langs dagens trase.</p>
<p>Samling av avkjørsler er også mulig ved utbedring av dagens veg.</p>	
<p>Grunnforhold: Det er fullt mulig å få til en kurvatur på ny E6 hvor eksisterende trase benyttes til nordenden av vår eiendom, og hvor man deretter legger seg øst for eksisterende for å unngå dårlige grunnforhold.</p>	<p>Tas til orientering.</p>
<p>Eventuelle overskuddsmasser kan trolig deponeres i et steinbrudd som ligger i nærheten. Ønsker å se regnskapet for massebalanse i prosjektet. Ønsker også en oversikt over grunnboringer som allerede er utført på eiendommen og på eiendommen Bjørtun.</p>	<p>Masseoversikt er en del av planforslaget. En oversikt over hvor det er tatt grunnboringer følger den geotekniske rapporten, vedlegg til planforslag som fås på forespørsel.</p>

MERKNAD	KOMMENTAR
<p>Støy: Vi ønsker at det blir utført støytiltak på boligen, noe det også er fullt ut mulig å gjøre på nabohusene. Eksisterende støyvoll kan også med fordel utbedres.</p>	<p>Det er utført støyberegninger langs hele veglinjen. Støysonekart følger planforslaget. Støyreducerende tiltak er lagt inn på plankartene. Det beste tiltaket for å redusere støy er å legge tiltakene så nært inntil støykilden som mulig. Støyvoller krever minst vedlikehold, så dette er lagt inn som hovedprinsipp for støyskjerming. På deler at strekningen er det planlagt voll i kombinasjon med skjerm på toppen for ytterligere skjerming. Viser til omtale i planbeskrivelsen.</p>
<p>Selv om fortsatt bruk av eksisterende trase vil innebære ytterligere nedbygging av skog, utmark og dyrkbart areal, vil det ikke være i nærheten så ødeleggende og begrensende for eiendommen og bruken av den, som en løsning øst for bebyggelsen. Miljømessig vil det østlige alternativet sette større fotavtrykk enn å benytte eksisterende trase.</p>	<p>Opplysningene er registrert og blir tatt med i planarbeidet. Når planforslaget legges ut til høring er det østlige alternativet gått bort fra og vegen planlegges langs dagens trase.</p>
<p>Det listes opp 13 pkt. som det vil bli krevd erstatning for dersom det østlige alternativet opprettholdes. Tar samtidig forbehold om at listen ikke er uttømmende.</p>	<p>Forhold som angår grunnervervet, det østlige alternativet og forhold som vil bli løst i forbindelse med byggeplanleggingen.</p>
<p>Skulle Statens Vegvesen gå videre med alternativ øst, ønsker vi å delta aktivt i alle faser av prosjekteringen, inkludert miljøvurderinger, tekniske spesifikasjoner, og de kompensasjonstiltak som blir foreslått.</p>	<p>Tas til orientering.</p>
<p>Legger ved forslag til løsninger langs dagens E6.</p>	<p>Tas til orientering. Adkomst er løst via lokalveg.</p>
<p>07.11.2023: Følgende innspill etter møte og befarig: - Veglinjen må flyttes lenger mot vest ved Åsli slik at adkomstvegen ikke kommer så nært bolighuset - flytting av veilinjen lenger vest og litt annen kurvatur tar mindre dyrkamark - driftsavkjørsel til dyrkamark vest for E6 ved ca. ved pel 8050. Bruken er minimal. - det må etableres nok driftsavkjørsler fra adkomstveg, ny lunneplass må også opparbeides - ny tilførselsvei forutsettes som kommunal veg og må være asfaltert - det synes påfallende at de 3 mulige avkjøringene på strekningen ved en 90-km vei er lagt på en kort strekning lenger sør, her har 4 fastboende og 1 fritidsbolig fått til sammen 3 avkjørsler, mens vi på strekningen Bjørtun - Åsli ikke får noen avkjørsler. Her er det 4 fastboende og 2 fritidseiendommer.</p>	<p>- topografi, krav geometri som f.eks. stigningsforhold og kurvatur (spesielt i kryssområder) sammen med avstand til jernbanen gjør at vegen ikke kan flyttes lenger mot vest. - Tatt til etterretning for lokalveg nord for Åsli - driftsavkjørsel er plassert fra lokalvegen nord for undergangen - I profil 1290 på lokalveg er det lagt inn avkjørsel til skogsbilveg og lunneplass - forholdet avklares ikke i reg-planen, vegen reguleres som offentlig/kommunal - innspillet tas til orientering. Bestemmes av Hb. N100? Det ligger til rette for samling av avkjørsler, som ikke er på de andre. Lokalvegen blir offentlig.</p>

MERKNAD	KOMMENTAR
<p>- vi ønsker å være med på utforming av støytiltak, dvs. støyvoll, evt. støygjerde og andre tiltak</p> <p>- gammel E6 må tilbakeføres i størst mulig grad</p> <p>- det må være praktiske løsninger for fremføring av tømmer, og evt. transport som krever høyde</p> <p>- vi må ha mulighet til å komme over støyvold for å ha tilgang til egen eiendom vest for E6</p> <p>- for oss synes det unødvendig å etablere en egen overgang/undergang for kryssing, dette legger beslag på mye areal, er det ikke mulig å løse dette med avkjøring i samme plan (se kommentar om antall avkjørslers ovenfor)</p>	<p>- innspillet tas til orientering</p> <p>- tatt til orientering, endelig utforming skjer i byggeplanen</p> <p>- tatt til etterretning. Deler er brukt til lokalvegen.</p> <p>- undergangen har normal fri høyde, alternativ vil være å bruke driftsavkjørsel i sør-enden av lokalvegen.</p> <p>- Åpning i støyvoll vil gi dårligere effekt og det er ikke lagt opp til åpning. Kan eventuelt sees nærmere på i byggeplanen.</p> <p>- innspillet tas til orientering</p>
19 og 37 Jon Olav Bjørhusdal	Nsv 640 /gnr. 59 bnr. 27 og 49
<p>Viser til uttalelse fra Birgit Johansen/Jogeir Bjørhusdal og Ove R Bjørhusdal og støtter de forholdene disse har tatt opp. Ny veg øst for husene kan ikke aksepteres.</p>	<p>Tas til orientering.</p>
<p>Er eier av eiendommen Namsskoganveien 642 informert? Her vil det være et eierskifte i løpet av 2023. Ber om at dagens plassering av husene blir ivaretatt.</p>	<p>Grunneier er varslet i brev datert 23.3.2023 og gitt utvidet frist for å gi uttalelse til planarbeidet.</p> <p>Adkomst og støyforhold er ivaretatt.</p>
<p>Oppgradering av dagens E6 er det beste alternativet, da dette være minst ødeleggende og begrensende for eiendommen. Først når det er klart hvor veien vil gå, og med hvilken høyde og bredde etc., den får vil det være mulig å sette fram økonomiske erstatningskrav og kompenserende løsninger. Det vil være aktuelt å engasjere advokat, gjerne felles med andre berørte.</p>	<p>Opplysningene er registrert og blir tatt med i planarbeidet.</p> <p>Når planforslaget legges ut til høring er det østlige alternativet gått bort fra og veggen planlegges langs dagens trase.</p> <p>Kostnader til bruk av advokat dekkes ikke i planarbeidet, men når grunnervervet/erstatningsarbeidet starter.</p>
<p>Oppfordrer til å gi felles informasjon samtidig og så tidlig som mulig. Kommunikasjon/ informasjon bør være fullstendig og reflektere realiteter i utbyggingen.</p>	<p>Når planarbeidet blir varslet har vi ikke de endelige opplysningene som etterspørres. Det blir først når planen sendes ut på høring og legges til offentlig ettersyn. Samme informasjon blir da sendt til alle berørte. Oftest holdes det også et åpent informasjonsmøte i forbindelse med denne delen av prosessen.</p>
<p>Har opplevd dårlig informasjon og dialog angående prøveboringer som er foretatt på eiendommen.</p>	<p>Tas etterretning og det blir tatt en gjennomgang av prosedyrene for grunnundersøkelser.</p>
<p>Bestrider dette med maks 0,3 avkjørslers pr.km, kan ikke finne at er et absolutt krav. Mener at det ikke ivaretar lokale behov og gir upraktisk kjøremønster. Har foreslått åpen avkjørsel sør for Bjørtun som mener må være tilfredsstillende og god løsning.</p>	<p>Premissene for utbedringen av strekningen er H1-vegstandard med mest mulig 90 km/t. Kravet om maks 0,3 avkjørslers pr. km er i N100, KRAV 3.3.1—5. Det presiseres at det vil være mulig å bruke avkjørsel sør for Bjørtun som driftsavkjørsel, bom kan ev. aksepteres åpen i kortere perioder i forbindelse med intenst sesongarbeid, f.eks. slått.</p>

MERKNAD	KOMMENTAR
	Det ligger til rette for samordning av avkjørsler her ved Bjørhusdal via en lokal veg. Ved Fredvang, hvor de boligavkjørslene som opprettholdes i ny plan og inngår i antallet for maks avkjørsler, ligger på hver sin side av E6 og tett oppi jernbanesporet som begrenser mulighetene for samordning.
15 og 63 Ove Bjørhusdal	Nsv 638 /gnr. 59 bnr. 65
I likhet med flere naboeiendommer er det motstand mot forslaget om å flytte vegen på østsiden av boligen. Eiendommene Bjørtun, Syrstad og Åsli blir da liggende mellom E6 og jernbanen og vegen blir liggende nærmere boligene enn i dag. Alle har skogeiendommer, beite og jakt øst for eiendommene.	Opplysningene er registrert og blir tatt med i planarbeidet. Når planforslaget legges ut til høring er det østlige alternativet gått bort fra og vegen planlegges langs dagens trase.
Ny veg på østsiden planlegges i sidebratt terreng og som medfører store masseforflytninger og skjæringer i løse masser/leire.	Opplysningene er registrert og blir tatt med i planarbeidet. Vegen følger i hovedsak dagens linje forbi eiendommene.
NVE sitt aktsomhetskart for 200-årsflom kan være grunnlaget for planen om å flytte vegen øst for eiendommene. Antar at beregningene baseres på simulering og ikke etter innhenting av hydrologiske data. Vegen kan løftes slik at flomsikring blir ivaretatt. Det er også god plass mot jernbanen for breddeutvidelse mellom Russerleiren og Bjørtun.	Opplysningene er registrert og blir tatt med i planarbeidet. Vegen følger i hovedsak dagens linje forbi eiendommene.
Positiv til utbedring av strekningen av E6 Brekkvasselv – Namsskogan S. Det er lurt å bruke mest mulig av dagens veg for å redusere meterprisen, og for å gjøre flomsikring skånsomt og med minst mulig inngrep i natur og miljø.	Tas til orientering.
Den aktuelle strekningen forbi Bjørhusdal ble kurveutbedret i 2009 i h.h.t. gjeldende handbøker på det tidspunktet. Nytt nå er at vegen må heves pga hensynet til 200-årsflom og breddeutvidelse til H1-standard med fartsgrense 90 km/t. Forskjellen i byggekostnadene kan beregnes til å være ca. 10 000,-/m for utbedring av dagens veg til ca. 50 000 – 100 000,-/m for ny veg. Det rimeligste alternativet med breddeutvidelse og heving av dagens E6 er godt nok i uoverskuelig framtid.	Synspunktet tas til orientering. Sv går ikke inn på vurdering av regnestykket som er satt opp. Planforslaget som er lagt fram til høring og offentlig ettersyn viser i hovedsak utbedring av dagens E6.
28 Geir Bjørhusdal	Nsv 560 / Gnr. 59 bnr. 39
Boligen (Voll) har vannkilden fra en brønn som muligens kan komme innenfor planområdet.	Dersom tiltaket kommer i berøring med vannkilde skal vannforsyningen ivaretas. Avklares i byggeplan.

MERKNAD	KOMMENTAR
20 Hans Alfred Hattmyr	Nsv 882 / Gnr. 59 bnr. 36
Ber om vurdering av flytting av bolighus lengre inn på tomta.	Tatt til orientering. SVV har vært i dialog med grunneier i prosessen. Boligen er krysset ut på plankartet.

Uttalelser:

Flere uttalelser fra samme person/myndighet er slått sammen.

1. Forsvarsbygg
2. Direktoratet for mineralforvaltning
3. Statsforvalteren i Trøndelag
4. Mattilsynet
5. Norges vassdrags- og energidirektorat, NVE
6. Bane NOR SF
7. Sametinget/Samediggi
8. Trøndelag fylkeskommune
9. Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap, DSB
10. AtB
11. Statsskog SF
12. Stig Hellem
13. Birgit Johansen og Jogeir Bjørhusdal
14. Jon Olav Bjørhusdal
15. Ove Bjørhusdal
16. Geir Bjørhusdal
17. Hans Alfred Hattmyr



Til
STATENS VEGVESEN

Vår saksbehandler
Øystein Løvli

Vår dato
17.03.2023

Vår referanse
2023/1228-2/315

Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Tidligere dato

Tidligere referanse
22/227408-2

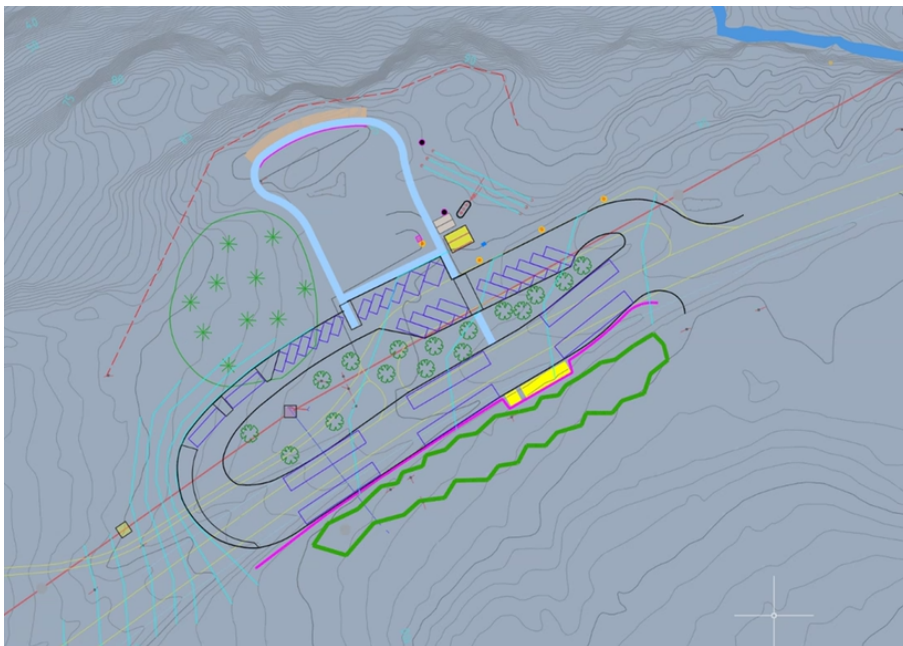
Innspill til oppstart av planarbeid for reguleringsplan E6 Brekkvasselv-Namsskogan S

Viser til høring av oppstart planarbeid på E& Brekkvasselv-Namsskogan S.

Forsvarsbygg uttaler seg på vegne av forsvarssektoren i saker som behandles etter plan- og bygningsloven, og er gitt innsigelsesmyndighet for å ivareta Forsvarets interesser.

Vi forutsetter at veitraseen bygges til minimum BK12/100 standard.

Forsvaret vil i ulike situasjoner ha transporter langs E6 i militærkolonner som med jevne mellomrom har behov for å stanse. Hvis det langs traseen bygges rasteplass, så ønsker vi at den utformes slik at det er mulig å parkere minst én militær kolonne bestående av 12 kjøretøy som er opptil 19,5 meter lange. Se skisse under fra tilsvarende rasteplass planlagt/utformet langs E6 i Sørfold, Nordland.



For øvrig har vi ingen merknader.

Bjørn Bergesen
Leder Arealplan
Forsvarsbygg Eiendomsforvaltning

Dette dokumentet er elektronisk godkjent og derfor ikke signert.

Kopi til:
FORSVARETS OPERATIVE HOVEDKVARTER FOH Postboks 800 Postmottak 2617 LILLEHAMMER



Statens vegvesen
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Dato: 23.03.2023
Vår ref: 23/01084-2
Deres ref: 22/227408-2

Uttalelse til varsel om oppstart av planarbeid for reguleringsplan for E6 Brekkvasselv–Namsskogan S i Namsskogan kommune

POST- OG BESØKSADRESSE

Ladebekken 50
7066 Trondheim

TELEFON + 47 73 90 46 00

E-POST post@dirmin.no

WEB www.dirmin.no

GIRO 7694.05.05883

SWIFT DNBANOKK

IBAN NO5376940505883

ORG.NR. NO 974 760 282

SVALBARDKONTOR

TELEFON +47 79 02 12 92

Direktoratet for mineralforvaltning med Bergmesteren for Svalbard (DMF) viser til ovennevnte sak, datert 1. mars 2023.

DMF er statens sentrale fagmyndighet ved forvaltning og utnytting av mineralske ressurser. DMF skal bidra til økt verdiskaping gjennom å legge til rette for en langsiktig ressurstilgang basert på en forsvarlig og bærekraftig utvinning og bearbeiding av mineraler. Vi forvalter lov om erverv og utvinning av mineralske ressurser (mineralloven), og har i tillegg som sektormyndighet et særlig ansvar for at mineralressurser blir ivaretatt i saker etter plan- og bygningsloven.

Om planen

Hensikten med planarbeidet er å legge til rette for ny bru over Brekkvasselv og utbedring av dagens E6 mellom Brekkvasselv og Namsskogan sør, inkludert tilstrekkelig sikkerhet mot flomnivå. Samtidig skal konflikter med jernbanesporet og inngrep i verdifulle områder langs vegens trasé unngås. Det skal tilrettelegges for 9 m bred veg for å kunne tillate 90 km/t.

Statens vegvesen skal i samråd med Namsskogan kommune utarbeide reguleringsplanen. Kommunen har vurdert at planen ikke faller inn under forskrift om konsekvensutredninger.

Uttalelse fra DMF

Sentrale mål i mineralforvaltningen er å sikre tilgangen til mineralressursene i framtida og å hindre at viktige forekomster gjøres utilgjengelig av arealbruk som utelukker framtidig utnyttelse

Namstad steinbrudd

Planområdet omfatter en vegstrekning som berører avkjørselen til Namstad steinbrudd. Det er viktig at adkomsten til pukkverket ikke blir påvirket negativt som følge av planlagte tiltak. DMF ber derfor om at planen beskriver hvordan avkjøringen ivaretas i planen, både i anleggsperioden og etter fullført utbygging.

Steinbruddet har reguleringsplan og fikk tildelt driftskonsesjon av DMF 04.01.2022. Det produseres pukk fra en mafisk bergart og gneis som benyttes til byggeråstoff. Norges



geologiske undersøkelser har vurdert at forekomsten¹ uttaket drives i har lokal betydning som byggeråstoff. Reguleringsplanen for uttaket trådte i kraft i 2021.

Berørte grusforekomster

Planområdet kommer også i berøring med sand- og grusforekomstene Namskogan² og Namstad³ som NGU også har vurdert til å ha lokal betydning som byggeråstoff. Planen må beskrive hvordan planlagte tiltak påvirker tilgangen til de mineralressursene i forekomstene.

I forekomsten Namstad er det to registrerte uttak ifølge DMF sitt uttaksregister⁴. Vi er ikke kjent med at det er tatt ut masser i disse uttakene de siste årene. Området er avsatt til råstoffutvinning i kommuneplanens arealdel for Namsskogan kommune. Det bør gjøres en vurdering i planarbeidet om det skal være mulig med videre uttak og eventuelt tilpasse planen deretter.

For nærmere informasjon om mineralloven med tilhørende forskrifter, se hjemmesiden vår på www.dirmin.no. Her finner du også vår digitale kartløsning, som er et nyttig verktøy for oppdatert informasjon om mineraluttak, bergrettigheter m.m., supplert med relevante kartdata fra andre etater.

Vennlig hilsen

Dragana Beric Skjøstad
seksjonsleder

Arita Eline Stene
rådgiver

Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer.

Saksbehandler: Arita Eline Stene

Mottakere:

Statens vegvesen

Postboks 1010 Nordre Ål

2605 LILLEHAMMER

Kopi til:

Namsskogan kommune

7890 NAMSSKOGAN

¹ Namstadlia: https://geo.ngu.no/api/faktaark/grus_pukk/visPukkOmr.php?objid=211885

² Namsskogan: https://geo.ngu.no/api/faktaark/grus_pukk/visGrusOmr.php?objid=42284

³ Namstad:

https://geo.ngu.no/api/faktaark/grus_pukk/visGrusPukkDeponiOmr.php?objid=42286

⁴ DMF sitt kartinnsyn: <https://minit.dirmin.no/kart/>



Direktoratet for mineralforvaltning

med Bergmesteren for Svalbard

Statens vegvesen
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Dato: 21.08.2023
Vår ref: 23/01084-5
Deres ref: 22/227408-29

Uttalelse til varsel om utvidelse av planområde - reguleringsplan for E6 Brekkvasselv–Namsskogan S i Namsskogan kommune

POST- OG BESØKSADRESSE

Ladebekken 50
7066 Trondheim

TELEFON + 47 73 90 46 00

E-POST post@dirmin.no

WEB www.dirmin.no

GIRO 7694.05.05883

SWIFT DNBANOKK

IBAN NO5376940505883

ORG.NR. NO 974 760 282

SVALBARDKONTOR

TELEFON +47 79 02 12 92

Direktoratet for mineralforvaltning med Bergmesteren for Svalbard (DMF) viser til ovennevnte sak, datert 11. august 2023.

DMF er statens fagorgan og sektormyndighet for mineralressurser og mineralvirksomhet. DMF skal bidra til økt verdiskaping gjennom å legge til rette for en langsiktig ressurstilgang basert på en forsvarlig og bærekraftig utvinning og bearbeiding av mineraler. Vi forvalter lov om erverv og utvinning av mineralske ressurser (mineralloven), og har i tillegg som sektormyndighet et særlig ansvar for at mineralressurser blir ivaretatt i saker etter plan- og bygningsloven.

Sentrale mål i mineralforvaltningen er å sikre tilgangen til mineralressursene i framtida og å hindre at viktige forekomster gjøres utilgjengelig av arealbruk som utelukker framtidig utnyttelse.

Om saken

Statens vegvesen varsler utvidelse av planområde for reguleringsplan for E6 Brekkvasselv – Namsskogan S.

Uttalelse fra DMF

DMF viser til vår uttalelse til varsel om oppstart, datert 23.03.2023. Der ga vi innspill og informasjon om avkjørselen til Namstad steinbrudd og berørte grusressurser. Utvidelsen av planområdet berører, i tillegg til ovennevnte steinbrudd og grusressurser, også grusforekomsten Brekkvasselv¹. DMF forventer at virkningen planlagt arealbruk vil ha for forekomsten blir vurdert på lik linje med de øvrige forekomstene som vi viste til ved varsel om oppstart.

For nærmere informasjon om mineralloven med tilhørende forskrifter, se hjemmesiden vår på www.dirmin.no. Her finner du også vår digitale kartløsning, som er et nyttig verktøy for oppdatert informasjon om mineraluttak, bergrettigheter m.m., supplert med relevante kartdata fra andre etater.

¹ Brekkvasselv: https://geo.ngu.no/api/faktaark/grus_pukk/visGrusOmr.php?objid=42288



Vennlig hilsen

Dragana Beric Skjøstad
seksjonsleder

Kristina Elise Krøvel
rådgiver

Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer.
Saksbehandler: Kristina Elise Krøvel

Mottakere:

Statens vegvesen

Postboks 1010 Nordre Ål

2605 LILLEHAMMER



Statens vegvesen
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Saksbehandler, innvalgstelefon
Thomas Møller, 74 16 81 26

Uttalelse til varsel om oppstart av reguleringsplan for E6 Brekkvasselv - Namsskogan S - Namsskogan kommune

Statsforvalteren har som sektormyndighet mottatt melding om igangsatt arbeid med ovennevnte reguleringsplan, og har følgende foreløpige vurdering av planen:

Landbruk

Hensikten med planarbeidet er å legge til rette for utbedring av dagens E6 mellom Brekkvasselv og Namsskogan sør. Det skal også etableres ny bru over Brekkvasselv. Den nye vegen skal stort sett følge eksisterende trase, men i de områdene hvor vegen skal bygges utenom dagens veg vil det ifølge KU-vurderingen etterstrebtes tilbakeføring av dagens veg til LNF-formål. Det opplyses at tiltakene vil kunne medføre økt arealbeslag på skogområder, men også noe dyrka jord, selv om dette er begrenset i området. Det skal utarbeides et arealregnskap som en del av planbeskrivelsen. Dette er positivt.

Når det gjelder beslag på skogsområder, er det viktig at konsekvenser for skogbruket og karbonbinding i skog vurderes og synliggjøres. Vi viser i den forbindelse til «Statlige planretningslinjer for klima og energiplanlegging og klimatilpasning» som skal legges til grunn ved kommunal, regional og statlig planlegging etter plan og bygningsloven, og i enkeltvedtak som kommunale, regionale og statlige organer treffer etter plan- og bygningsloven eller annen lovgivning. Omfanget og kvaliteten på skogen som berøres midlertidig og permanent bør begrenses, og dette må synliggjøres i det videre planarbeidet. Avskoging medfører store utslipp og inngrepene bør derfor søkes minimert.

Eventuelle deponi og riggområder bør søkes lagt til mindre produktive områder og tilbakeføres til produktiv skog etter anleggsperioden. Det er videre viktig at eventuelle adkomster til skogarealene sikres. Dersom de berøres må kompensierende tiltak, herunder bygging av nye skogsbilveier, lastelommer og lignende, planlegges og redegjøres for. Planavgrensningen berører så vidt en nøkkelbiotop av liggende død ved. Vi legger til grunn at denne blir ivarettatt,

Vi legger til grunn at omfang og kvalitet på dyrka jord som foreslås omdisponert, både permanent og evt. midlertidig, kommer frem i det videre planarbeidet. Videre må driftsmessige konsekvenser



komme frem. Det er viktig at eventuelle jordressurser som berøres tas vare på og gjenbrukes i området. Slik vi ser det er det beste kompenserende tiltaket å ivareta hele jordressursen, både A- og B-sjikt, gjennom en jordflytting til udyrkbart areal. Da unngår man å redusere det totale ressursgrunnlaget. Vi viser til retningslinjer i nylig vedtatt regional plan for arealbruk. Dersom det ikke er mulig, kan jorda brukes i forbindelse med nydyrking av dyrkbart areal. Ved permanent omdisponering av mindre arealer er det en akseptabel løsning å bruke jordressursen på allerede dyrka jord med grunt jordsmonn, fortrinnsvis i nærområdet. I følge nevnte retningslinjer skal det ved permanent omdisponering av dyrka jord gjennomføres kompenserende tiltak i henhold til en plan som sikrer at jordressursen ivaretas på best mulig måte (matjordplan).

Ved behov for anlegg- og riggområder, er det viktig at det søkes løsninger som ikke berører dyrka mark. Statsforvalteren har erfaring med at bl.a. kjøreskader, jordpakking og iblanding av pukk i matjorda kan vanskeliggjøre tilbakeføring til landbruksproduksjon. Det vil kunne gi reduserte avlinger over mange år. Dersom det er nødvendig å ta i bruk noe jordbruksareal til anlegg- eller riggformål, er det viktig at disse håndteres og tilbakeføres på en måte som gir samme kvalitet som før tiltaket. Matjordplanen må også beskrive hvordan midlertidig omdisponerte jordressurser ivaretas.

Matjordplanen bør følge planen når den sendes på høring, slik at den blir en del av beslutningsgrunnlaget. Man vil da kunne ha en reguleringsbestemmelse som viser til en konkret/datert matjordplan, noe som gjør det lettere for eksempelvis oss som sektormyndighet å se om jordressursene blir ivaretatt på en best mulig måte.

Reindrift

Tiltaket ligger innenfor distriktgrensen til Østre Namdal reinbeitedistrikt, men gjeldende område er lite benyttet av reindriften og fungerer som en buffersone mellom to reinbeitedistrikter. Reindriftsavdelingen vurderer at tiltaket ikke vil påvirke reindriften i området da tiltaket omfatter opprustning av allerede etablert vei og opprettelse av ny vei i samme område.

Klima og miljø

Utvidelse av E6 på denne strekningen kan stedvis bli utfordrende i forhold til nærføring til Namsen. Det er viktig at det tas hensyn til kantskog, fisk og elvemusling både i forhold til valg av trase, løsninger og i forhold til anleggsgjennomføring. Det bør settes strenge bestemmelser i planen som sikrer minimale inngrep og påvirkninger i og ved Namsen og andre vassdrag. Dette kan for eksempel være krav når det gjelder å minimere partikkelforurensning, krav om at samme trase skal brukes for anleggsarbeid ved elv og bekk og at minimalt med kantskog skal hogges. Vi anbefaler at det vurderes om kantskog langs elver og bekker og myrarealer innenfor planområdet skal reguleres med formål natur.

Veien vil krysse mange elver og bekker og det skal for alle kryssinger vurderes om både eksisterende og nye løsninger er gode nok for å ivareta naturmangfoldet i elva/bekken. Alle kryssinger og løsninger skal redegjøres for når planen sendes på høring. Utvidelsen er stedvis også utfordrende i forhold til myrområder. Det vil være viktig å planlegge veien slik at ytterligere nedbygging og drenering av myrområder hindres eller begrenses i størst mulig grad.

Planen vil innebære nedbygging av natur og kan påvirke både Namsen som økosystem, kantskog, myr, skog og elver og bekker. Innenfor området er det dårlig kunnskap om naturtyper og arter og vi forventer at naturtyper på land kartlegges. Der vassdrag berøres så forventer vi at det gjennomføres fiskeundersøkelser, kartlegging av bunndyr og kartlegging av gyte- og leveområder for fisk (og



elvemusling der det er aktuelt). Kartleggingene bør gjennomføres så tidlig som mulig i prosjektet slik at de kan være grunnlag for å finne gode løsninger.

Vi forventer at det lages et klimaregnskap for prosjektet, at det redegjøres for hvordan utslippene skal begrenses og at dette legges ved planen når den sendes på høring. Hvis det er myr i området så bør myrdybder undersøkes, for å kunne si noe om hvor store klimagassutslipp prosjektet medfører.

Sørg for godt kunnskapsgrunnlag

I alle saker som kan påvirke og ødelegge natur og påvirke klima, så skal det vurderes om kunnskapsgrunnlaget er godt nok før man iverksetter tiltak som kan skade naturen eller gi andre klima, helse- eller miljøkonsekvenser. Det er et viktig prinsipp etter flere lovverk at saken skal være tilstrekkelig opplyst og kunnskapsgrunnlaget skal være godt nok. Det skal derfor vurderes om det skal kartlegges for naturtyper og arter innenfor planområdet uavhengig av en eventuell konsekvensutredning eller ikke.

Naturtyper på land skal kartlegges etter Natur i Norge (NiN). Trua naturtyper og naturtyper som er leveområde for mange trua arter skal kartlegges etter Miljødirektoratets kartleggingsinstruks (M-2209 | 2022 eller senere utgaver). Kartlegging av Naturtyper i ferskvann skal eventuelt kartlegges etter DN-Håndbok 13 inntil NiN-metodikk er ferdigutviklet. Arter som kartlegges skal legges inn i artskart.

Det er viktig at utbygging av arealer ikke øker presset på naturtyper og arter og at tiltakshierarkiet og prinsipper for økologisk kompensasjon følges

I forbindelse med planlegging av utbyggingstiltak står prinsippet om i størst mulig grad å unngå negative virkninger for naturmangfold sentralt. Det viktigste er å unngå negative virkninger på arter og naturtyper, deretter begrense virkningene gjennom avbøtende tiltak (jf. veileder om konsekvensutredning for planer etter plan- og bygningsloven). Hvis det ikke er mulig å unngå eller begrense virkningene, så skal tiltak gjennomføres for å istandsette eller restaurere (økologisk kompensasjon). Vi anbefaler at disse prinsippene og prinsippene for økologisk kompensasjon følges og brukes i prosjektet.

Økologisk kompensasjon innebærer at den ansvarlige for en utbygging som ødelegger eller skader verdifull natur, kompenserer for denne ødeleggelsen eller skaden. Kjernen i økologisk kompensasjon er at økologiske funksjoner som går tapt, erstattes. Kompensasjonen gjennomføres ved å restaurere, etablere eller beskytte natur av samme type på et annet sted enn det som direkte berøres av utbyggingen. Målet er å hindre/begrense netto tap av verdifull natur. Økologisk kompensasjon er siste utvei for å avbøte tap av natur. Det er viktig at planområdet er stort nok til at dette er mulig.

Ta hensyn til vassdrag

Inngrep og tiltak i vann, elver, bekker kan føre til at leveområder for arter ødelegges og at den kjemiske tilstanden i vassdraget endres. Forskrift om rammer for vannforvaltningen § 4 innebærer at tilstanden i ferskvann ikke skal forverres. Tilstanden skal forbedres og gjenopprettes slik at vannforekomstene har minst god økologisk og kjemisk tilstand. Dette innebærer blant annet at elver og bekker ikke skal legges i rør og at alle eksisterende kulverter skal vurderes utbedret. Det bør brukes bro for å krysse elver. Broer bør være så brede at de ikke påvirker elveløpet eller kantskogen. Kulverter skal være så store at fisk og andre organismer kan passere på en god måte. Miljødirektoratets håndbok 22-2002 «Slipp fisken fram» og «Tiltakshåndbok for bedre fysisk vannmiljø» (NORCE) har råd om hvordan tiltak og inngrep i vassdrag skal gjennomføres for å ta vare på leveforhold for fisk og andre ferskvannsarter. Disse skal følges.



I den grad det kan gjøres tiltak uten tillatelser etter sektorlovverk, er det viktig at de gjøres på en måte som blant annet bevarer det naturlige bunnsubstratet i vassdraget, sikrer at fisk og andre dyr fremdeles kan bevege seg fritt i vassdraget og at kantskog langs vassdraget bevares som leveområde for planter og dyr (jf. vannressursloven § 11). Vi minner om at det ikke er tillatt å fjerne kantskog uten en egen tillatelse fra statsforvalteren til dette.

Fiskeinteresser, fisk og andre ferskvannsorganismers økologiske funksjonsområder skal tas vare på jf. laks- og innlandsfiskeloven § 7. Forskrift om fysiske tiltak i vassdrag innebærer at det er forbudt å sette i verk fysiske tiltak som medfører eller kan medføre fare for forringelse av produksjonsmulighetene for fisk eller andre ferskvannsorganismer uten en tillatelse fra statsforvalteren eller fylkeskommunen. Det skal altså vurderes om tiltak i forbindelse med planen trenger tillatelse etter forskrift om fysiske tiltak i vassdrag. Statsforvalteren godkjenner tiltak på strekninger som har anadrome laksefisk eller kreps og fylkeskommunen på strekninger med andre fiskearter.

Unngå å spre fremmede arter

Det skal sikres at det ikke blir spredt eller tilført nye fremmede arter i forbindelse med tiltak jf. forskrift om fremmede organismer. Hvis det er eller oppdages fremmede arter i området så bør disse bekjempes.

Reduser klimagassutslipp og gjør klimatilpasninger

Norge skal bli et lavutslippssamfunn innen 2050. Det er et mål å redusere ikkekvotepliktige klimagassutslipp med minst 50 prosent innen 2030 sammenlignet med 1990-nivå. Det skal derfor i planen innarbeides tiltak og virkemidler for å redusere utslipp av klimagasser og ivareta klimatilpasning som hensyn.

Det er vanskelig å gjøre tiltak i og ved myr uten at vannet presses ut av myra og at hele eller deler av myra tørker ut. Naturmangfoldet på myra vil da forandres og på sikt ødelegges. Myr er i tillegg viktige karbonlagre. Drenering og ødeleggelse av myr vil derfor gi utslipp av CO₂. Myr er også leverandører av viktige økosystemtjenester som flomdemping, vannmagasinering og vannrensing. Det bør derfor ikke planlegges hverken bygging, grøfting, lagring eller andre tiltak i eller i kanten av myr og annen våtmark.

Avrenning fra veien skal håndteres slik at det ikke medfører forurensing av omgivelsene

Det bør ved bygging av veien utarbeides løsninger som hindrer avrenning av næringsstoffer og annen forurensning til omgivelsene.

Ta mest mulig vare på naturen i området og minimer terrenginngrep og påvirkning

Planen bør inneholde vurderinger om hvordan deler av naturen i området kan tas vare på og hvordan byggingen kan gjennomføres med minst mulige terrenginngrep. Vi anbefaler at det lages bestemmelser som sørger for at stedege trær, planter og vegetasjon tas vare på så langt det er mulig i prosjektet og at det ikke kjøres unødvendig eller i sårbar natur, at det ikke hogges, sprenges, fylles ut osv. i forbindelse med tiltaket mer enn det som er nødvendig og at det sikres at dette formidles til alle som er involvert i prosjektet.

Rigg og anleggsområder

Midlertidige rigg- og anleggsområder kan medføre store inngrep i naturen. Det skal derfor synliggjøres i planforslaget hvor midlertidige rigg- og anleggsområder skal være, hva de påvirker og hvordan disse områdene skal se ut når anleggsperioden er avsluttet. Vi anbefaler ikke å ha rigg og anleggsområder i og ved elv, vann eller myr.



Bruk og håndtering av masser

Dumping av masser kan gi store inngrep i naturen. Det skal derfor synliggjøres i planforslaget som sendes på høring hvordan og hvor jord- og steinmasser skal mellomlagres og brukes til slutt. Tiltakshaver skal vurdere om det er forurensning i grunnen der det skal bygges og graves. Overskuddsmasser av jord- og stein som oppstår i forbindelse med anleggsarbeid, er næringsavfall, selv om massene ikke er forurenset av helse- eller miljøfarlige stoffer. Næringsavfall skal leveres til godkjent mottak hvis det ikke kan gjenvinnes (forurensningsloven § 32). Som hovedregel skal masser (næringsavfall) utnyttes eller gjenvinnes, før deponi vurderes som en løsning. Statsforvalteren forutsetter at slike vurderinger blir gjort tidlig i et utbyggingsprosjekt, slik at deponering kan unngås. Varig lagring av masser (deponi) krever i de fleste tilfeller tillatelse etter forurensningsloven (jf. § 29 første ledd) og det må søkes om tillatelse fra Statsforvalteren etter at arealbruken er planavklart.

Utfylling i vassdrag

Å fjerne eller flytte masser fra bunnen av vassdrag, eller å dumpe/fylle ut i vassdrag er ikke lov. Dette kan påvirke kjemien og naturmangfoldet i vassdraget. Hvis dette er nødvendige tiltak i prosjektet så kreves det en egen tillatelse fra Statsforvalteren etter at arealbruken er planavklart. Det skal i en eventuell søknad redegjøres for alternative løsninger for håndtering og disponering av masser. Mellomlagring av masser krever også egen tillatelse fra oss. Hvis massene skal brukes til utfylling på annen lokalitet så er dette også søknadspliktig.

Sprengstein som eventuelt skal fylles ut i vassdrag skal inneholde minst mulig plast. Det skal stilles krav til masseleverandører om et definert lavt vektinnhold av plast i masser. Det bør i hovedsak brukes elektriske- eller elektroniske tennsystemer (ledninger som synker). Hvis det brukes plast som kan flyte, så må tiltakshaver ha systemer for å hindre spredning ut av tiltaksområdet. Det skal gjennomføres en miljøtekniske undersøkelser av forholdene på tiltaksområdet. Undersøkelsene skal gjennomføres av kvalifisert personell og i henhold til veiledning fra Miljødirektoratet, jf. *Sedimentveileder*, M350 <https://www.miljodirektoratet.no/globalassets/publikasjoner/m350/m350.pdf>

Klima og Miljø og Helse og omsorg

Støy og utslipp til luft skal begrenses

I den grad tiltaket gir støy og utslipp til luft, eller legges til et område som utsettes for dette, skal retningslinjene for støy T-1442, veileder (M-2061) og retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging T-1520 legges til grunn for planforslaget. Grenseverdier skal overholdes. Det ligger støyfølsom bebyggelse lang planområdet og det må foreligge en støyutredning som viser at det er mulig å ivareta kvalitetskriterier i T 1442/21, tabell 2. Utredningen må legge fremtidig ÅDT til grunn i støyberegningene. Vi minner om at den nye støyretningslinjen stiller krav om naturlig stille side. Dette må sikres i bestemmelsene. Videre må gjøres en vurdering av luftforurensning, ved overlapp mellom støy og redusert luftkvalitet må det foreligge en medisinskfaglig vurdering. Kvalitetskriterier i T 1520 må ligge til grunn.

Bygge og anleggsfasen

Det er viktig å sikre gode boforhold for eksisterende bebyggelse i bygge- og anleggsperioden. Det bør stilles krav om at det skal utarbeides en plan for bygge- og anleggsfasen hvor støy og støv blir ivaretatt i henhold til grenseverdier og avbøtende tiltak som beskrevet i kapittel 6 i T-1520 og kapittel 6 i T-1442/2021. I tillegg bør det stilles krav om at planen også må vise hvordan trafiksikkerhet og universell utforming/tilgjengelighet skal ivaretas i bygge- og anleggsfasen.



Barn og unge og helse og omsorg

Trafikksikkerhet er et sentralt tema både for folkehelse og barn og unges interesser. Utbedringer på E6 kan gi viktige bidrag. Samtidig kan på generelt grunnlag ny veilinje gi ulemper for friluftsliv og medføre en forverret støvsituasjon for boliger og fritidsboliger.

Ny E6 kan gi både fordeler og ulemper for folkehelse og oppvekstvilkår. Visuelle virkninger og støy kan medføre at friluftsliv – leke – og rekreasjonsområder påvirkes i negativ retning, samtidig som økt trafikk kan medføre utrygge ferdselsårer og kryssningspkt. Bedre trafikksikkerhet for de som kjører er en sannsynlig gevinst ved ny vei, samtidig som ny vei gir også muligheter for utvikling av trafikksikre løsninger for myke trafikanter. Fordeler og ulemper for folkehelse og barn og unge må belyses godt når planen kommer på høring.

Samfunnssikkerhet

Det må gjennomføres en risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse) som er i tråd med plan- og bygningsloven § 4-3. Statsforvalteren påpeker at kommunen som planmyndighet er ansvarlig for ROS-analysen. Det er viktig at kommunen er bevisst sitt ansvar for å kvalitetssikre og godkjenne analysen (jf. sivilbeskyttelsesloven § 14 2.ledd, forskrift om kommunal beredskapsplikt § 3, og plan og bygningsloven § 4-3).

Kommunens oppgave er blant annet å

- følge opp intensjonen med en ROS-analyse, som er å komme frem til om et område er bebyggbart eller ikke
- sørge for at ROS-analysen gjøres tidlig i planarbeid og senest skisseres etter oppstartsmøte (positivt om det lages et utkast til ROS som sendes på høring sammen med oppstartsvarslet, for å kunne gi hensiktsmessige tilbakemeldinger tidlig i planprosessen)
- ha klare forventninger og krav til utreder av en plansak om tema, metodikk og utforming av en ROS-analyse, og hvilke kvalitetskrav som forventes (kvalitetskrav kommunen kan sette, er foreslått i veileder fra DSB om samfunnssikkerhet i arealplanlegging (2017).)
- sørge for at avdekket risiko skal møtes med tiltak som sikres i planbestemmelsene eller gjøres juridisk gjeldende på andre måter

Som et minimum bør ROS-analyser i plansaker

- være utarbeidet med bakgrunn i DSBs veileder fra **2017** (se også liste over mulige kilder i vedlegg 5)
- inneholde en analyse med beskrivelser og ikke en ren sjekklister med kryss under «ja» eller «nei»
- inneholde en kildeliste til analysen
- ha kommunens helhetlige ROS-analyse, fylkesROS, arealplanens ROS-analyse, andre tilstøtende områders ROS-analyser og kommunens beredskapsplanverk som en naturlig del av kildegrunnlaget i tillegg til NVE og NGU med flere
- ha en vurdering av et endret klima. Ekstremvær, som styrtregn og vind vurderes, og overvannshåndtering løses i plansaken

Statsforvalteren vurderer innsigelse (JF. DSBs retningslinjer for Statsforvalterens bruk av innsigelse) når

- det kun er en sjekklister med avkryssning uten beskrivelser, kilder og vurderinger.
- det brukes beskrivelser som «området er ikke spesielt utsatt for XXX» uten at det videre grunnlegges eller vises til kilde
- grunnleggende tema, som et endret klima, eller ras/flom og lignende som tydelig er avmerket i kart, ikke er vurdert



- det er identifisert risiko og sårbarhet i området, men planforslaget ikke beskriver hvordan dette skal følges opp med avbøtende tiltak som sikres igjennom arealformål, hensynssoner eller generelle bestemmelser
- det planlegges tiltak av nasjonal/regional viktighet og det er forhold i området som kan ha innvirkning på dette, som ikke er vurdert eller har manglende vurdering

Videre arbeid

Statsforvalteren gjør oppmerksom på at dette er en veiledende uttalelse basert på de opplysningene som fremkommer av oppstartsvarselet. Statsforvalteren vil komme tilbake med en endelig uttalelse når planen sendes på høring.

- Statsforvalteren ønsker å oppnå best mulig dialog og tidlig avklaring av nasjonale og viktige regionale interesser. Statsforvalteren oppfordrer kommunene til å benytte seg av regionalt planforum som en arena for dette. Saker meldes inn til Trøndelag fylkeskommune på postmottak@trondelagfylke.no.
- Ønsker kommunen avklaringer under utarbeidelse av planforslaget er det mulig å ta kontakt med Statsforvalterens fagavdelinger eller saksbehandler på kommunal- og justisavdelingen. Se kontaktliste.
- Kartverket tilbyr kvalitetssikring av arealplaner etter plan- og bygningsloven og vi minner om at det ved høring sendes ett eksemplar av SOSI-fil og pdf-fil til Kartverket Trøndelag på e-post: plantrondelag@kartverket.no

Med hilsen

Tor Sæther (e.f.)
seniorrådgiver
Kommunal- og justisavdelingen

Thomas Møller
seniorrådgiver
Kommunal- og justisavdelingen

Dokumentet er elektronisk godkjent

Kopi til:

Namsskogan kommune	R. C. Hansens vei 2	7890	NAMSSKOGAN
Trøndelag fylkeskommune	Fylkets hus, Postboks 2560	7735	STEINKJER

Saksbehandlere:

Kommunal og justis: Thomas Møller – 74 16 81 26

Klima og miljø: Beate Sundgård – 73 19 92 61

Landbruk: Anna Dybwad Alstad – 74 16 84 35

Samfunnssikkerhet: – Tore Brønstad 74 16 83 38

Oppvekst og Velferd, Helse og omsorg: Ann Marit Kristiansen – 74 16 84 37

Reindrift: Mads Bukkvoll – 73 19 93 89



STATENS VEGVESEN
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Saksbehandler, innvalgstelefon
Thomas Møller, 74 16 81 26

Uttalelse til varsel om utvidet planområde - reguleringsplan for E6 Brekkvasselv-Namsskogan S. - Namsskogan kommune

Statsforvalteren har mottatt ovennevnte varsel til uttalelse. Under følger innspill til saken på Statsforvalterens ulike fagområder:

Landbruk

Grunnet utfordringer med flomnivå, antall avkjørsler og tilstand på dagens veg har det meldt seg et behov for å se på muligheten for å bygge veien utenfor eksisterende trase. Dette skiller seg fra varsel om oppstart, hvor det ble signalisert at ny vei i hovedsak skulle følge eksisterende trase. Utvidelsen av planområdet er i hovedsak øst for dagens vei. Statsforvalteren som landbruksmyndighet viser til vår uttalelse til varsel om oppstart, datert 27.03.2023. Våre innspill gitt til varsel om oppstart er også relevante for utvidelsen av planområdet. Vi legger til grunn at det velges løsninger som i minst mulig grad berører dyrka jord.

Klima og miljø

Vi forutsetter at kartlegginger og utredninger omfatter det utvida planområdet og at det velges løsninger som i minst mulig grad berører våre interesser. Ut ifra hensynet til naturmangfold så kan det være en fordel med et noe større planområde, blant annet fordi det kan gjøre det enklere å få til gode avbøtende og kompenserende tiltak hvis dette blir nødvendig.

Samfunnssikkerhet

Den eksisterende ROS analysen må oppdateres dersom endringen av reguleringsplanen vil få betydning for risiko og sårbarhet i området. Analysen bør også omfatte områder som allerede er utbygd og/eller regulert dersom disse områdene tidligere ikke er analysert.

I henhold til plan og bygningsloven § 12-14 gjelder de samme bestemmelser for utfylling, endring og oppheving av reguleringsplan som for utarbeiding av ny plan. I utgangspunktet skal det da utarbeides en ROS-analyse. Kravet bør imidlertid sees hen til endringens omfang. Dersom endringen er av mindre karakter kan en fornuftig løsning være å foreta en vurdering av samfunnssikkerheten i en tilpasset/mindre ROS-analyse. Det viktigste er at samfunnssikkerheten blir vurdert.

Statsforvalteren har ut fra sine øvrige fagområder ingen ytterligere merknader til saken.



Med hilsen

Trude Mathisen (e.f.)
underdirektør
Kommunal- og justisavdelingen

Thomas Møller
seniorrådgiver
Kommunal- og justisavdelingen

Dokumentet er elektronisk godkjent

Saksbehandlere:

Kommunal og justis: Thomas Møller – 74 16 81 26

Klima og miljø: Beate Sundgård – 73 19 92 61

Landbruk: Anna Dybwad Alstad – 74 16 84 35

Samfunnssikkerhet: Anette Lie – 74 16 83 03

Kopi til:

Namsskogan kommune

Trøndelag fylkeskommune

R. C. Hansens vei 2

Fylkets hus, Postboks 2560

7890

7735

NAMSSKOGAN

STEINKJER

STATENS VEGVESEN LILLEHAMMER
KONTORSTED
Postboks 10110 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Deres ref:
Vår ref: 2023/050839
Dato: 28.03.2023
Org.nr: 985399077

Statens tilsyn for planter, fisk, dyr og næringsmidler



Innspill og merknad Innspill og merknad Innspill til varsel om oppstart av planarbeid for reguleringsplan E6 Brekkvasselv- Namsskogan S

Mattilsynet har mottatt varsel om oppstart av planarbeid for reguleringsplan E6 Brekkvasselv – Namsskogan S. Frist for å komme med innspill er satt til 30.mars 2023.03.28

Mattilsynet er sektormyndighet for planter, fisk, dyr, mat og drikkevann. Formålet til Mattilsynet i plansaker er blant annet å sikre godt og trygt drikkevann til alle, sikre god dyrevelferd/dyrehelse, god fiskevelferd/fiskehelse, sikre trygge næringsmidler og å hindre smittespredning generelt.

Deres opplysninger:

Hensikten med planarbeidet er å legge til rette for ny bru over Brekkvasselv og utbedring av dagens E6 mellom Brekkvasselv og Namsskogan sør, inkludert tilstrekkelig sikkerhet mot flomnivå. I tillegg til ny bru over Brekkvasselv vil det være behov stedvis ny veg i dagens trasé eller stort sett tett innpå dagens veg, breddeutvidelser, kurveutrettinger, sanering av avkjørsler og utbedring/kanalisering av kryss. Dere skriver at det er inkludert ekstra areal innenfor planavgrensningen for fange opp aktuelle problemstillinger i området.

Det er konkludert med at det ikke er nødvendig med konsekvensutredning, men at konsekvenser for enkelte forhold likevel skal omtales. Det er nevnt en del spesifikke forhold som skal omtales. Vannforsyning er ikke nevnt her.

Innspill:

Drikkevann

Her forventer vi at eksisterende drikkevannskilder og vanntilsigsområder blir kartlagt. Eventuelle konflikter må løses slik at man unngår forurensende tilsig til drikkevannskilder. Eksisterende infrastruktur (distribusjonssystem) for drikkevann må kartlegges. Krav til byggeavstand til drikkevannsledninger og andre installasjoner knyttet til drikkevann må overholdes. Alternativt må nødvendige tiltak iverksettes for å sikre at vannverkseier fortsatt har tilgang til sin infrastruktur.

Slik vi ser ut fra kart er det både enkelthusstander og et tettsted nært planområdet. Vi antar at det dermed kan være både enkeltvannforsyninger og vannforsyningssystem som må kartlegges. Her nevner vi spesielt Brekkvasselv vannverk SA som vi er usikre på om blir berørt, men også andre berørte som vi ikke har oversikt over.

Manglende kartlegging og vurdering av drikkevannsforhold kan være grunnlag for innsigelse.

Fiskehelse og dyrevelferd

Det er en særlig aktsomhetsplikt med tanke på å forebygge og forhindre risiko for spredning av smittsomme sykdommer på dyr, herunder akvatiske dyr.

Vi forventer at der det er relevant (ut fra en risikovurdering / kartlegging) gjennomføres tiltak for å forebygge overføring av kjent og ukjent smitte til vassdrag. Særlig aktuelt er overføring av Gyrodactylus salaris mellom vassdrag. Parasitten vil kunne overleve en tid i fuktig miljø uten at det er fisk til stede.

Det kan for eksempel være vask og desinfeksjon av anleggsmaskiner og annet utstyr før det benyttes i og nært vassdrag. Det er ikke tillatt å flytte masser direkte mellom vassdrag.

Maskiner og utstyr som er brukt i ferskvann eller sjøvann skal være tørket før de benyttes i andre vassdrag.

Tiltak i lakseførende vassdrag må gjennomføres så skånsomt som mulig / dyrevelferdsmessig forsvarlig for ikke å forstyrre fisken i elva. Det innebærer at tiltaket bør gjøres utenom typisk vandringssesong.

Plantehelse

Vi forventer at det gjennomføres en kartlegging når det gjelder floghavre og andre planteskadegjørere. Ut fra kartleggingen forventer vi at det etableres nødvendige rutiner for å redusere faren for spredning av disse. I tillegg til floghavre, ringrâte, PCN mm. er Phytophthora en skadegjører som det er viktig å kartlegge.

Vannmiljø

Forurensende avrenning til vannmiljøet vil kunne få direkte eller indirekte konsekvenser for blant annet drikkevann, enten som akutt eller akkumulert forurensning. Det er derfor viktig å tenke på hva slags masser man bruker i og i nærheten av vassdrag / vannforekomster, slik at disse ikke kan avgi tungmetaller eller andre giftige stoffer til vannforekomster.

Med hilsen

John Bjarne Falch
avdelingssjef

*Dette dokumentet er elektronisk godkjent og sendes uten signatur.
Dokumenter som må ha signatur blir i tillegg sendt i papirversjon.*

Kopi: Statsforvalteren i Trøndelag

Fra: "Gunnhild Mareta Okkenhaug" <Gunnhild.Okkenhaug@mattilsynet.no>
Sendt: tirsdag 15. august 2023 09:05:28
Til: "Firmapost" <Firmapost@vegvesen.no>
Emne: saksnummer: 22/227408

Mattilsynet har mottatt varsel om utvidet planområde for det pågående planarbeidet med reguleringsplan E6 Brekkvasselv-Namsskogan.

Vår vurdering er at utvidelsene ikke medfører noen endring i de innspillene vi allerede har gitt i denne saken.

Med vennlig hilsen

Gunnhild Okkenhaug
seniorinspektør
Mattilsynet, region Midt, avdeling Sør-Innherred

Tlf: 22778196 / 47605785
Besøksadresse: Helge Ingstads vei 17, Levanger

Postadresse: Mattilsynet, region Midt, avdeling Sør-Innherred, Felles postmottak, postboks 383, 2381
Brumunddal
postmottak@mattilsynet.no

www.mattilsynet.no www.matportalen.no

Statens vegvesen
Postboks 1010
2605 LILLEHAMMER

Vår dato: 29.03.2023

Vår ref.: 202304379-2 Oppgis ved henvendelse

Deres ref.: 22/227408-2

Saksbehandler: Trine Gjessen,
22959937, trg@nve.no

NVEs innspill til varsel om oppstart - Reguleringsplan for E6 Brekkvasselv-Namsskogan S - Namsskogan kommune

Vi viser til brev datert 01.03.2023. Saken gjelder varsel om oppstart av arbeid med reguleringsplan for E6 Brekkvasselv-Namsskogan S. Formålet med planarbeidet er å legge til rette for ny bru over Brekkvasselv og utbedring av dagens E6 mellom Brekkvasselv og Namsskogan sør. Ny trasé skal i stor grad følge dagens trasé, men breddeutvides.

Om NVE

Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) er nasjonal sektormyndighet med innsigelseskompetanse innenfor saksområdene flom-, erosjons- og skredfare, allmenne interesser knyttet til vassdrag og grunnvann, og anlegg for energiproduksjon og framføring av elektrisk kraft. NVE har også ansvar for å bistå kommunene med å forebygge skader fra overvann gjennom kunnskap om avrenning i tettbygde strøk (urbanhydrologi). NVE gir råd og veiledning om hvordan nasjonale og vesentlige regionale interesser innen disse saksområdene skal tas hensyn til ved utarbeiding av arealplaner etter plan- og bygningsloven (pbl).

NVEs konkrete innspill

Grunnforhold og erosjon

Planområdet ligger på cirka 200 meter over havet, og er da over marin grense. Kommunen har i oppstartsmøtet opplyst at de kjenner til dårlig grunn like sør for Fossheim. Det er derfor bra at grunnforhold er et av temaene som skal redegjøres nærmere for i planarbeidet. Dersom grunnforholdene krever erosjonssikring ved elva, må tiltakene beskrives. Tiltak i elva kan være konsesjonspliktig. Saken må være så godt opplyst at NVE kan ta stilling til om tiltaket er konsesjonspliktig.

Naturfare - flom og skred i bratt terreng



Deler av planområdet er avmerket på NVEs aktsomhetskart for flom og på NVEs aktsomhetskart for skred i bratt terreng. Det er derfor bra at naturfare (flom og skred) er tema i ROS-analysen og at det skal utarbeides en rapport eller et notat om naturfare.

Tilstrekkelig sikkerhet skal dokumenteres i plandokumentene. For mer informasjon om flom- og skredfare og hvordan sikkerheten kan ivaretas se:

- [NVEs retningslinjer 2/2011 \(rev. 2014\) Flaum og skredfare i arealplanar,](#)
- [NVEs veileder 3/2022 Sikkerhet mot flom](#) og
- [NVEs veileder for utredning av sikkerhet mot skred i bratt terreng.](#)

Vassdrag

Planområdet strekker seg langs Namsen og krysser Brekkvasselv og en rekke andre mindre vassdrag/bekker. NVE anbefaler generelt at det holdes god avstand til vassdragene både av hensyn til fare for flom og erosjon, og av hensyn til vassdragsmiljø og biologisk mangfold.

Ny bru over Brekkvasselv planlegges oppstrøms dagens bru. Eksisterende brukar i elva skal fjernes og bru planlegges slik at den ikke kommer i berøring med elvestrengen (Brekkvasselv). Det er positivt.

Vassdragstiltak må være godt beskrevet og potensiell skade/ulempe for allmenne interesser i vassdraget må være godt belyst. Se [vannressursloven](#) (vrl) for krav til saksutredning. Det bør gjøres greie for mulige kompensierende tiltak for å redusere negative konsekvenser for allmenne interesser.

Langs bredden av vassdrag med årssikker vannføring, skal det opprettholdes et avgrenset naturlig vegetasjonsbelte (vrl § 11) som motvirker avrenning og gir leveområde for planter og dyr. Bredden på vegetasjonsbeltet kan fastsettes i reguleringsplanen.

Overvann

De generelle sikkerhetskravene i byggeteknisk forskrift (TEK17) § 7-1 gjelder for overvann. Kommunen må bestemme hva som er tilstrekkelig sikkerhet eller bruke NVEs anbefaling, se kap. 4.1.2 i [NVE Veileder 4/2022: Rettleiar for handtering av overvatn i arealplanar: korleis ta omsyn til vassmengder?](#)

Det er viktig å sette av areal til håndtering av overvann. Ta alltid utgangspunkt i overvannets naturlige vannveier. Helhetlig forvaltning forutsetter at planen og utbygging tar hensyn til hvor vannet renner og tilpasser seg nedbørfeltets kapasitet til å infiltrere, fordrøye og lede vekk vann. [NVEs overvannsveileder](#), kap. 4.5 viser hvordan temaet overvann kan innarbeides i plankart og bestemmelser.

Anlegg for energiproduksjon og framføring av elektrisk kraft

Vi gjør oppmerksom på at det er gitt konsesjon til et vannkraftverk (Brekkvasselv kraftverk), som berører en mindre del av planområdet. Vi forutsetter at dere har kontakt med eier av planlagt anlegg, og at planen tilpasser seg dette.



Generelle råd

For å få en fullstendig oversikt over hvordan dere kan ta hensyn til våre tema i reguleringsplanen anbefaler vi dere å bruke våre [internettsider for arealplanlegging](#). Her er informasjonen og veiledningen lagt opp etter plannivå. Vi vil særlig vise til [Kartbasert veileder for reguleringsplan](#). Veilederen leder dere gjennom alle våre fagområde, og gir dere verktøy og innspill til planarbeidet. Den som utarbeider planen, har ansvar for at disse interessene blir vurdert i planarbeidet.

NVEs oppfølging av planarbeidet

Dersom planen berører NVEs saksområder, skal NVE ha tilsendt planen ved offentlig ettersyn. I plandokumentene må det gå tydelig fram hvordan de ulike interessene er vurdert og innarbeidet i planen. Alle relevante fagutredninger innen NVEs saksområder må være vedlagt planer som sendes på høring til NVE. Vi ber om at alle plandokument blir sendt elektronisk til NVE.

NVE prioriterer å gi innspill og uttalelser til reguleringsplaner der det bes om faglig bistand til konkrete problemstillinger. Etter en faglig prioritering gir vi bistand til de kommunene som har størst behov.

Ta gjerne kontakt på e-post eller telefon ved konkrete spørsmål om NVEs saksområder.

Med hilsen

Øyvind Leirset
Seksjonssjef

Trine Gjessen
Seniorrådgiver

Dokumentet blir sendt uten underskrift. Det er godkjent etter interne rutiner.

Mottakere:

Statens vegvesen

Kopimottakere:

NAMSSKOGAN KOMMUNE
STATSFORVALTEREN I TRØNDELAG

STATENS VEGVESEN
Postboks 8142 Dep
0033 OSLO

Dato: 30.03.2023
Saksref: 202304620-2
Deres ref.: 22/227408-2
Side: 1 / 2

Vår saksbehandler: Britt Jorid Børset Foss
Telefon:
Mobil:
E-post: britt.jorid.borset.foss@banenor.no

Namsskogan kommune - Varsel om oppstart av planarbeid for reguleringsplan E6 Brekkvasselv - Namsskogan Sør - Bane NORs uttalelse

Vi viser til brev datert 01.03.2023.

Bane NOR som jernbanemyndighet har følgende merknader:

Det fremgår at hensikten med planarbeidet er utbedring av eksisterende E6, ved at det noen steder skal tilrettelegges for ny E6 nær dagens trasé, andre steder forutsettes opprusting av dagens veg. Nordlandsbanen ligger langs med planområdet. Nordlandsbanen er av nasjonal betydning for gods- og persontransport. Rammebetingelsene for jernbanen er i endring, og det kan være vanskelig å forutse hvilke behov som kan oppstå. Vi er derfor opptatt av å sikre mulighetene for videre utvikling.

Følgende forhold er det spesielt viktig å utrede og hensynta i det videre planarbeidet:

Jernbanen ligger langs med og på deler av strekningen lavere i terrenget enn E6. Det er tidvis kort avstand mellom eksisterende E6 og jernbane. Bane NOR er avhengig av å ha tilstrekkelig med areal langs jernbanen for å kunne utføre rasjonell drift og vedlikehold av jernbaneanleggene, i tillegg til muligheter for å utvikle jernbanen. Vi viser til at det iht. vårt tekniske regelverk er krav om avstand mellom veg og jernbane på minst 9 meter + evt. høydeforskjell.

Sikkerheten for jernbanen må være tilstrekkelig både i anleggsfasen og permanent. Anleggsarbeid, masseforflytning og endret arealbruk kan gi økt fare for flom-, erosjon-, setning- eller skredskader på jernbanen. Endret overflateavrenning kan gi økt belastning på stikkrenner under jernbanen, eller skade jernbanens fyllinger. Det må dokumenteres om tiltakene planen legger til rette for kan utsette jernbanen for økt fare for naturskader. Vi viser til plan- og bygningsloven § 28-1 og kapittel 7 i TEK17.

E6 krysser over en jernbanetunnel ved Brekkvasselv. Det er lite overdekning i denne tunnelen. Ut fra oversendte dokumenter kommer det frem at E6 skal legges om i ny trasé over tunnelen. Arbeidene som utføres må ikke medføre rystelser eller på andre måter skade jernbanetunnelen. Jernbanens interesser og utviklingsmuligheter må ivaretas.

Planområdet kommer inn på Bane NORs eiendom flere steder. Noen steder går planavgrensningen tilsynelatende helt inn til jernbanesporet. Areal innenfor Bane NORs eiendom må reguleres til baneformål, dersom det skal inngå i planen. Bane NOR har behov for at arealene innenfor vår eiendom ivaretas som baneformål slik at vi kan utføre drift, vedlikehold og utvikling av jernbaneinfrastrukturen.

Det er flere planoverganger på sideveger til E6 på strekningen. Løsningene for E6 og tilhørende sideveger o.l. må ikke føre økt trafikk over planovergangene. Vi ber om at mulige løsninger for

nedleggelse av planoverganger vurderes i forbindelse med planarbeidet.

Anleggsarbeidene må ikke begrense fremkommelighet eller sikkerhet på jernbanen. Anleggsarbeider som berører jernbanen, vil måtte tilpasses kun korte opphold i togtrafikken. Dersom anleggsarbeider vil betinge perioder med stopp i togtrafikken, må dette meldes inn i god tid før anleggsarbeidene starter opp. Bane NOR har rutiner for innmelding av arbeider som påvirker togtrafikken.

Vi minner om at alle tiltak nærmere jernbane enn 30 meter forutsetter tillatelse fra Bane NOR gjennom en egen søknad, iht. jernbaneloven § 10.

Ovennevnte er ikke utfyllende. Bane NOR har en rekke krav til planlegging i nærheten av jernbanen. Informasjon om disse finnes i vår [veileder for nasjonale jernbaneinteresser i arealplanlegging](#) samt i vårt [tekniske regelverk](#). Vi forventer at forslagsstiller setter seg inn i dette materialet før det utarbeides planforslag.

Bane NOR som grunneier har følgende merknader:

Eiendomsgrensene mot Bane NORs eiendom bør måles inn før utbygging, da de har lav nøyaktighet.

Med vennlig hilsen

Åsne Fyhri
assisterende sjef Planforvaltning
Bane, Drift og teknologi

Britt Jorid Børset Foss
arealplanlegger

Dokumentet er godkjent elektronisk og sendes uten signatur

Mottakere:

STATENS VEGVESEN

Kopi:

NAMSSKOGAN KOMMUNE

STATENS VEGVESEN
Postboks 8142 Dep
0033 OSLO

Dato: 29.08.2023
Saksref: 202304620-6
Deres ref.: 22/227408-29
Side: 1 / 1

Vår saksbehandler: Britt Jorid Børset Foss
Telefon:
Mobil: +4790579461
E-post: britt.jorid.borset.foss@banenor.no

Namsskogan kommune - Varsel om utvidet planområde - reguleringsplan for E6 Brekkvasselv - Namsskogan Sør

Vi viser til brev datert 11.08.2023.

Vi viser til vår uttalelse til varsel om oppstart av planarbeid datert 30.03.2023, og har ingen ytterligere merknader til utvidet planområde.

Vi gjør oppmerksom på at vi har fått ny link til vår veileder for nasjonale jernbaneinteresser i arealplanlegging [her](#). Vi forutsetter at forslagsstiller setter seg inn i dette materialet.

Med vennlig hilsen

Åsne Fyhri
assisterende sjef Planforvaltning
Bane, Drift og teknologi

Britt Jorid Børset Foss
arealplanlegger

Dokumentet er godkjent elektronisk og sendes uten signatur

Mottakere:
STATENS VEGVESEN
Kopi:
NAMSSKOGAN KOMMUNE

Statens vegvesen
Postboks 1010
Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

AAMHTESE/SAK
23/1874 - 2

MIJ VJESUEHT./VÅR REF.
23/15210

DIJ VJESIEHT./DERES REF.
22/227408

BIEJJIE/DATO
30.03.2023

Sametingets uttalelse og varsel om befaring - Varsel om oppstart av planarbeid for reguleringsplan E6 Brekkvasselv-Namsskogan S

Vi viser til deres brev den 28.02.2023.

Vi finner det sannsynlig at det kan være ukjente, freda samiske kulturminner i deler av området. Sametinget må derfor befare de delene av området som ansees relevante før endelig uttalelse kan gis. Befaringa må bli utført på telefri barmark, det vil si i løpet av feltsesongen 2023.

Befaring gjennomføres visuelt av en arkeolog i terrenget. Noen ganger kan det være behov for prøvestikk i grunnen. Disse vil fylles igjen. Eventuelle funn blir registrert og lagt inn i kulturminnedatabasen askeladden.

Ifølge *kulturminnelovens § 10* skal utbygger betale for Sametingets befaring ved større tiltak. Vedlagt er budsjett for undersøkelsen (jf. Klima- og miljødepartementets retningslinjer for budsjettering). Vi understreker at dette er øvre grense for utgifter.

Vi ber om retur av underskrevet akseptskjema så snart som mulig, slik at vi kan begynne planlegging av befaringa. Tiltakshaver må også varsle grunneiere/brukere om at befaring skal gjennomføres.

Sametinget har normalt 3 måneders uttalefrist, jf. *lov 9.juni 1978 nr. 50 om kulturminner (kml.) § 9 andre ledd*. Tiltaket kan ikke begynne før vi har levert vår endelige uttalelse etter befaring.

Denne uttalelsen gjelder bare Sametinget. For øvrige hensyn viser vi til egen uttalelse fra Trøndelag fylkeskommune.

Heelsegh/Med hilsen

Bjørn Berg
seniorráđdeaddi/seniorrådgiver

Audun Strøm Bakke
ráđdeaddi/rådgiver

*Tjaatsege lea elektrovneles jááhkesjamme jih seedtesávva vuelietjaalegaph/
Dette dokumentet er elektronisk godkjent og sendes uten signatur.*

Åejviedåastoje / Hovedmottaker:
Statens vegvesen

Postboks 1010

2605 LILLEHAMMER

Kopijja / Kopi til:

Trøndelag Fylkeskommune

Fylkets hus

7735

Steinkjer

Lissietjaalege / Vedlegg:

Budsjett E6 Brekkvasselv - Namsskogan

Aksept E6 Brekkvasselv - Namsskogan

Budsjett arkeologisk registrering

Saemiedigkie - Sametinget			
Saksnr.	23/1784	Saksbeh.:	Audun Strøm Bakke
Prosjektnr.			Dato: 30.03.2023
Sted/ gård, kommune	Reguleringsplan E6 Brekvasselv - Namsskogan		
Tiltakshaver	Statens Vegvesen		
Adresse	Statens vegvesen, Postboks 1010 Nordre Ål, 2605 Lillehammer		
TIMEKOSTNADER			
	timer	à kr	sum
Forarbeid	1,0	kr 903	kr 903
Feltarbeid u/overnatting	17,0	kr 903	kr 15 351
Feltarbeid m/overnatting		kr 1 206	kr -
Etterarbeid	5,0	kr 903	kr 4 515
Sum timekostnader	23		kr 20 769
REISEUTGIFTER			
Reiseutlegg	Drivstoff	kr	900
Leiebil el. tilsvarende	Leiebil	kr	3 000
Sum reiseutgifter		kr	3 900
KJØP AV TJENESTER			
Gravemaskin			
Annet teknisk utstyr			
<i>Delsum</i>		<i>kr</i>	<i>-</i>
Naturvitenskapelige analyser			
14C	1 kullprøve for datering	kr	6 000
annet			
<i>Delsum naturvitenskap</i>		<i>kr</i>	<i>6 000</i>
Andre konsulenttenester			
Sum kjøp av tjenester		kr	6 000
Håndtering av funn, prøver og dokumentasjonsmateriale (inntil 10 % av lønnskostnader)			
	2%	kr	415
SUM BUDSJETT (maksimum)		kr	31 084

Regnskap oppsummering arkeologisk registrering

Saemiedigkie - Sametinget						
Saksnr.	23/1784	Saksbeh.:	Audun Strøm Bakke			
Prosjektnr.	0		0	Dato:		
Sted/ gård, kommune	Reguleringsplan E6 Brekvasselv - Namsskogan					
Tiltakshaver	Statens Vegvesen					
Adresse	Statens vegvesen, Postboks 1010 Nordre Ål, 2605 Lillehammer					
TIMEKOSTNADER						
		timer		à kr		SUM
Forarbeid		<input type="text"/>	kr	903	kr	-
	Budsjett	1		kr	903	
<i>Differanse</i>		1		kr	903	
Feltarbeid		<input type="text"/>	kr	903	kr	-
	Budsjett	<input type="text"/>	kr	1 206	kr	-
<i>Differanse</i>		17		kr	15 351	
	Budsjett	17		kr	15 351	
Etterarbeid		<input type="text"/>	kr	903	kr	-
	Budsjett	5		kr	4 515	
<i>Differanse</i>		5		kr	4 515	
Sum timekostnader		0			kr	-
	Budsjett	23		kr	20 769	
<i>Differanse</i>		23		kr	20 769	
REISEUTGIFTER						
				Budsjett	Differanse	SUM
Reiseutlegg	<input type="text"/>	kr	900,00	kr	900,00	<input type="text"/>
Leiebil el. tilsvarende	<input type="text"/>	kr	3 000,00	kr	3 000,00	<input type="text"/>
Sum reiseutgifter		kr	3 900,00	kr	3 900,00	kr -
KJØP AV TJENESTER						
				Budsjett	Differanse	SUM
Gravemaskin		kr	-	kr	-	<input type="text"/>
Annet teknisk utstyr		kr	-	kr	-	<input type="text"/>
<i>Delsum</i>		kr	-	kr	-	kr -
Naturvitenskapelige analyser	antall			Budsjett	Differanse	
14C	<input type="text"/>	kr	6 000,00	kr	6 000,00	<input type="text"/>
annet	<input type="text"/>	kr	-	kr	-	<input type="text"/>
<i>Delsum naturvitenskap</i>		kr	6 000,00	kr	6 000,00	kr -
Andre konsulenttenester		kr	-	kr	-	<input type="text"/>
Sum kjøp av tjenester					kr	-
				Budsjett	Differanse	
Håndtering av funn, prøver og dokumentasjonsmateriale (inntil 10 % av lønnskostnader)				kr	415,38	kr
0	<input type="text"/>	kr	415,38	kr	415,38	kr -
SUM REGNSKAP			kr	31 084,38	kr	31 084,38
				kr	31 084,38	kr -

Fra: [Bakke, Audun Strøm](#)
Til: [Dröfn Helgadottir](#)
Emne: Sv: Befaring ifb. med reguleringsplan E6 Brekkvasselv-Namsskogan S
Dato: fredag 1. september 2023 09:31:29

Hei! Sliter litt her med noen systemer så sender uttalelsen over epost

Vi viser til deres brev av 28.02.2023 samt vårt befaringsvarsel av 30.03.2023.

Sametinget befarte deler av strekningen den 29.08.2023. Det ble under befaringen ikke påvist automatisk fredete samiske kulturminner som skulle være til hinder for tiltaket.

Etter befaring samt vår vurdering av beliggenhet og ellers kjente forhold kan vi ikke se at det er fare for at tiltaket kommer i konflikt med automatisk fredete samiske kulturminner. Sametinget har derfor ingen spesielle merknader til planforslaget.

Skulle det likevel under arbeid i marken komme fram gjenstander eller andre spor som viser eldre aktivitet i området, må arbeidet stanses og melding sendes Sametinget omgående, jf. lov 9. juni 1978 nr. 50 om kulturminner (kml.) § 8 annet ledd. Vi forutsetter at dette pålegg formidles videre til dem som skal utføre arbeidet i marken.

Vi minner om at alle samiske kulturminner fra 1917 eller eldre er automatisk freda ifølge kml. § 4 annet ledd. Samiske kulturminner kan for eksempel være hustufter, gammetufter, teltboplasser (synlig som et steinsatt ildsted), ulike typer anlegg brukt ved jakt, fangst, fiske, reindrift eller husdyrhold, graver, offerplasser eller steder det knytter seg sagn til. Mange av disse er fortsatt ikke funnet og registrert av kulturminnevernet. Det er ikke tillatt å skade eller skjemme fredet kulturminne, eller sikringssonen på 5 meter rundt kulturminnet, jf. kml. §§ 3 og 6.

Vi gjør forøvrig oppmerksom på at denne uttalelsen bare gjelder Sametinget, og viser til egen uttalelse fra Trøndelag fylkeskommune.

Fra: Bakke, Audun Strøm <Audun.Strom.Bakke@samediggi.no>
Sendt: tirsdag 29. august 2023 15:53
Til: Dröfn Helgadottir <drofn.helgadottir@vegvesen.no>
Emne: Sv: Befaring ifb. med reguleringsplan E6 Brekkvasselv-Namsskogan S

Hei!

Saken er befart i dag, uten funn, og uttalelse er på vei!

Mvh,
Audun Strøm Bakke

Fra: Dröfn Helgadottir <drofn.helgadottir@vegvesen.no>
Sendt: mandag 28. august 2023 08:54
Til: Bakke, Audun Strøm <Audun.Strom.Bakke@samediggi.no>
Emne: SV: Befaring ifb. med reguleringsplan E6 Brekkvasselv-Namsskogan S

Hei!

Nå har vi begynt med innspurten før vi legger planen ut på høring, men vi har fortsatt ikke hørt

noe fra dere. Kan du melde om status (og ev. funn)?

Med hilsen
Dröfn Helgadóttir

Statens vegvesen Utbygging
Fagressurser Utbygging, Plan Utbygging
Besøksadresse: Strandveien 40, Trondheim
Mobil: +4794792252 epost: drofn.helgadottir@vegvesen.no
www.vegvesen.no epost: firmapost@vegvesen.no

Fra: Dröfn Helgadóttir
Sendt: onsdag 2. august 2023 10:22
Til: Bakke, Audun Strøm <Audun.Strom.Bakke@samediggi.no>
Kopi: Harald Inge Johnsen <harald.johnsen@vegvesen.no>
Emne: SV: Befaring ifb. med reguleringsplan E6 Brekkvasselv-Namsskogan S

Ok, takk for oppdateringen.
Vi arbeider mot å sende planforslaget på høring medio september så vi håper det lar seg gjøre å få resultat fra dere ila. august slik at vi får innarbeidet og tatt hensyn til resultatene i planforslaget.

Med hilsen
Dröfn Helgadóttir

Statens vegvesen Utbygging
Fagressurser Utbygging, Plan Utbygging
Besøksadresse: Strandveien 40, Trondheim
Mobil: +4794792252 epost: drofn.helgadottir@vegvesen.no
www.vegvesen.no epost: firmapost@vegvesen.no

Fra: Bakke, Audun Strøm <Audun.Strom.Bakke@samediggi.no>
Sendt: onsdag 2. august 2023 10:09
Til: Dröfn Helgadóttir <drofn.helgadottir@vegvesen.no>
Emne: Sv: Befaring ifb. med reguleringsplan E6 Brekkvasselv-Namsskogan S

Hei! Vi har ikke fått gjennomført denne befaringsen enda. Vi har per nå ingen konkret dato for når, men det skal la seg gjøre innenfor de nærmeste ukene.

Mvh,
Audun Strøm Bakke

Fra: Dröfn Helgadóttir <drofn.helgadottir@vegvesen.no>
Sendt: mandag 31. juli 2023 13:52
Til: Bakke, Audun Strøm <Audun.Strom.Bakke@samediggi.no>
Emne: Befaring ifb. med reguleringsplan E6 Brekkvasselv-Namsskogan S

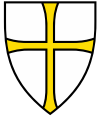
Hei

Jeg viser til Sametingets uttalelse og varsel om befaring i forbindelse med varsel om oppstart av reguleringsplan for E6 Brekkvasselv-Namsskogan S (deres ref: 23/15210, dato: 30.03.2023) samt vårt aksept av budsjett datert 28.04.2023.

Vi har ikke hørt noe angående befaringen så langt og ønsker bare en liten oppdatering om mulig.

Med hilsen
Dröfn Helgadóttir

Statens vegvesen Utbygging
Fagressurser Utbygging, Plan Utbygging
Besøksadresse: Strandveien 40, Trondheim
Mobil: +4794792252 epost: drofn.helgadoettir@vegvesen.no
www.vegvesen.no epost: firmapost@vegvesen.no



STATENS VEGVESEN
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Vår dato: 30.03.2023 **Vår referanse:** 202312062-2 **Vår saksbehandler:**
Deres dato: 01.03.2023 **Deres referanse:** 22/227408 Stian Sundsvik

Fylkeskommunens uttalelse - Varsel om oppstart av planarbeid for reguleringsplan E6 Brekkvasselv-Namsskogan S - Namsskogan kommune

Trøndelag fylkeskommune har mottatt varsel om oppstart for forslag til detaljregulering for E6 Brekkvasselv – Namsskogan S i Namsskogan kommune for uttalelse.

Hensikten med arbeidet er å legge til rette for ny bru over Brekkvasselv og utbedring av dagens E6 mellom Brekkvasselv og Namsskogan sør, inkludert tilstrekkelig sikkerhet mot flomnivå. Det skal tilrettelegges for 9m bred veg iht. H1-standard og geometri ellers i tråd med H2-standard for å kunne tillate 90km/t. I tillegg til ny bru vil det stedvis også være behov for ny veg i eller tett på dagens trasé.

Det følgende er våre råd og merknader til planarbeidet i oppstartfasen. Vi kommer tilbake med egen uttalelse til høring av planen.

Veg og trafikk

Fylkeskommunen har forståelse for at det iverksettes arbeider med standardheving/flomsikring, bruarbeid mv. på en parsell av E6 fra Brekkvasselv og ca. 10 km nordover. Tiltaket vil berøre kryss med fv. 773 som er hovedvegen mot Steinfjellet/Røyrvik kommune. I det øvrige berører vegutbedringen i liten grad fylkeskommunen som vegmyndighet.

- Vi forventer at vegkrysset til fv. 773 utbedres/oppgraderes med venstresvingefelt og at krysset for øvrig gis en god utforming der sikt og geometri ivaretas iht. vegnormalene.
- Fylkesveg (773) over Steinfjellet med lang tunnel og høgfjellsparti (mot Røyrvik) er kanskje den fjellovergang som er mest utsatt for hendelser grunnet værforhold i nordlige del av Trøndelag. Stengninger forekommer spesielt vinterstid. Det vil da ofte være behov for omkjøring (fv. 764, vegen om Skorovas). Som en del av planleggingen av nytt kryss fv. 773 bør det forberedes for skilting ved kryss E6/fv. 773 som kan fjernstyres og varsle om eventuell omkjøring/stengt veg - ta

kontakt med vegavdelingen hos Trøndelag fylkeskommune for å avklare dette.

Vannforvaltning

Planen skal ivareta hensynet til vannmiljø.

Vi minner om hva loven regner som vassdrag og grunnvann, jf. vannressursloven § 2. Som vassdrag regnes både vannforekomster med årssikker vannføring, og vannløp uten årssikker vannføring dersom det atskiller seg tydelig fra omgivelsene. Vi definerer her vassdrag med tilhørende vanddekt areal ved vanlig flom (10-årsflom) som retningsgivende.

I henhold til rundskriv T-2/16 om nasjonale og vesentlige regionale interesser på miljøområdet skal innsigelse vurderes når planforslaget vil komme i konflikt med:

- Godkjent regional vannforvaltningsplan.
- Kravene i vannforskriften § 12 for å tillate ny aktivitet og nye inngrep i strid med miljømålene.

Tiltak eller aktivitet i og nært vann, og avrenning til vann, skal legge regional vannforvaltningsplan med miljømål etter vannforskriften til grunn. Iht. vannforskriften § 4 skal overflatevann beskyttes mot forringelse, forbedres og gjenopprettes med sikte på at vannforekomstene skal ha minst god økologisk og god kjemisk tilstand. Med forringelse menes når minst ett kvalitetselement faller ned en klasse, selv om det ikke fører til at vannforekomsten i sin helhet faller ned en klasse. I praksis betyr det en prinsipiell tilnærming i planlegging og gjennomføring med ivaretagelse av vannmengde og vannkvalitet, naturlig vassdragsbredde og -bunn samt beltet med kantvegetasjon. Vi minner her om at gjeldende regelverk også gjelder grunnvann.

Iht. vannforskriften § 4 og regional vannforvaltningsplan legges til grunn at ny aktivitet, herunder utbedring av dagens vegtrase og ev. nye strekningsalternativer, ikke medfører nye inngrep eller annen negativ påvirkning til aktuelle vannforekomster. Det legges til grunn at kunnskapsgrunnlaget vurderes og ev. oppdateres for alle vannforekomster der ny aktivitet ikke er slik iht. vannforskriften § 4. For alle trasealternativer legges til grunn at miljøtilstand opprettholdes og om nødvendig forbedres jf. fastsatte miljømål for vassdrag som er innenfor planavgrensningen eller berøres av planlagt aktivitet. Vi minner om ivaretagelse av kantvegetasjonen langs vassdragene, jf. vannressursloven § 11. Ved kryssing av bekker, eks. anleggelse av bru eller kulvert, skal konstruksjonen etableres slik at den ivaretar naturlig eller naturlig hermende bekkeløp, -bredde og -bunn og slik at det unngås vandringshindrende anlegg for blant annet vannlevende arter, jf. vannforskriften og regional vannforvaltningsplan. For ordens skyld bør stedegne arter, også på land, inngå i kartlegging og planlegging ved nærføring, kryssing og inngrep i vassdrag.

Fylkeskommunen stiller seg gjerne til disposisjon dersom det er spørsmål som angår regional vannforvaltningsplan eller vannforskriften.

Innlandsfisk

Trøndelag fylkeskommune er forvaltningsmyndighet for høstbare arter av innlandsfisk og arbeider for at hensynet til fisk og andre ferskvannsorganismer blir ivaretatt ved tiltak i og ved vassdrag.

E6 krysser Brekkvasselva og flere bekker på strekningen. Vi legger til grunn at hensynet til fisk og andre ferskvannsorganismer blir ivaretatt i planarbeidet og at konsekvenser for fisk og andre ferskvannsorganismer blir beskrevet. Vi minner også generelt om at fysiske tiltak i vassdrag som kan medføre fare for forringelse av produksjonsmulighetene for fisk eller andre ferskvannsorganismer, skal omsøkes etter *Forskrift om fysiske tiltak i vassdrag*. Dette gjelder ikke hvis tiltaket krever konsesjon etter vannressursloven.

Kulturminner eldre tid

Vi vurderer at det er liten risiko for at planen vil komme i konflikt med automatisk fredete kulturminner, og har derfor ingen særskilte merknader til planforslaget. Det er imidlertid kjent flere steder i området der fangeleir ble etablert under siste verdenskrig. Mange av leirene fungerte i kun kort tid, og er en del av den smertefulle kulturarven i regionen. Disse leirene har kulturhistorisk verdi og bør hensyntas i det videre arbeidet.

Vi foreslår at følgende tekst settes inn i reguleringsplanens generelle bestemmelser:

Dersom man i løpet av bygge- og anleggsarbeid i marka oppdager gjenstander eller andre spor som viser eldre aktivitet i området, må arbeidet stanses og melding sendes fylkeskommunen og/eller Sametinget omgående, jf. lov 9. juni 1978 nr. 50 om kulturminner (kml) § 8 annet ledd. Kulturminnemyndighetene forutsetter at dette pålegget viderefremmes til dem som skal utføre selve arbeidet.

Vi gjør oppmerksom på at denne uttalelsen ikke gjelder samiske kulturminner og viser til egen uttalelse fra Sametinget.

Høstbare viltarter

Trøndelag fylkeskommune som regional myndighet for høstbare viltarter anbefaler at vilt tas inn som del av naturmangfoldvurderingen. Namsskogan kommune har årlig et betydelig antall viltpåkjørsler både på veg og jernbane. Strekningen av E6 mellom Brekkvasselv og Namsskogan er ikke den mest belastede strekningen, men det forekommer påkjørsler med ujevne mellomrom. En hastighetsøkning til 90 km/t kunne øke både sannsynligheten for og konsekvensen av påkjørsler. Vi oppfordrer derfor til at det tas inn vurderinger og hensyn rundt dette i planen, slik at sjansen for påkjørsler reduseres. Ved siden av bruk av fallviltstatistikk på hjorteviltregisteret, vil innhenting av lokalkunnskap også være nyttig for å gjøre disse vurderingene.

Trøndelag fylkeskommune
Seksjon Kommunal

Med vennlig hilsen

Anne Caroline Haugan
Seksjonsleder

Stian Sundsvik
Rådgiver

Dette dokumentet er godkjent med elektronisk signatur

Saksbehandlere:

Veg og trafikk: Geir Halvard Risvik
Vannforvaltning: Bjørn Borge skei
Innlandsfisk: Bjørn Grenne
Kulturminner eldre tid: Eirik Solheim
Høstbare viltarter: Stian Sundsvik

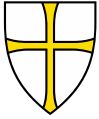
Kopimottakere:

STATSFORVALTEREN I TRØNDELAG

Fra: "noreply@trondelagfylke.no" <noreply@mail.tietoevry.com>
Sendt: mandag 4. september 2023 13:44:03
Til: "Firmapost" <Firmapost@vegvesen.no>
Emne: Dokument 202312062-6 Fylkeskommunens uttalelse - Varsel om utvidet planområde - Reguleringsplan for E6 Brekkvasselv-Namsskogan S. - Namsskogan kommune sendt fra Trøndelag fylkeskommune
Vedlegg: Fylkeskommunens uttalelse - Varsel om utvidet planområde - Reguleringsplan for E6 Brekkvasselv-Namsskogan S.pdf

Dokumentet **202312062-6 Fylkeskommunens uttalelse - Varsel om utvidet planområde - Reguleringsplan for E6 Brekkvasselv-Namsskogan S. - Namsskogan kommune** for sak **Namsskogan kommune - Varsel om oppstart av planarbeid for reguleringsplan E6 Brekkvasselv-Namsskogan S** er blitt sendt fra **Trøndelag fylkeskommune**. Se vedlegg for innhold i ekspederingen.

Dette er en systemgenerert e-postmelding som ikke kan besvares.



Trøndelag fylkeskommune

Seksjon Kommunal



STATENS VEGVESEN
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Vår dato: 04.09.2023 **Vår referanse:** 202312062-6 **Vår saksbehandler:**
Deres dato: 11.08.2023 **Deres referanse:** 22/227408-29 Sanna Elene Hanem Kavli

Fylkeskommunens uttalelse - Varsel om utvidet planområde - Reguleringsplan for E6 Brekkvasselv - Namsskogan S. - Namsskogan kommune

Vi viser til oversendelse datert 11.08.2023. Statens Vegvesen varsler om justering av grensene for det pågående planarbeidet med reguleringsplan E6 Brekkvasselv – Namsskogan. Dette ble opprinnelig varslet 01.03.2023, men det er behov for å utvide varslet planområde for å sikre tilstrekkelig areal til gjennomføring av nødvendige tiltak.

Vi viser til vår tidligere uttalelse av 20.03.2023. Når det gjelder kulturminner minner vi særlig om hensynet til områder med tidligere leirområde fra siste verdenskrig. Dette er en viktig del av nær historie som bør ivaretas for fremtidige generasjoner. Utover dette har vi ingen ytterligere merknader.

Med vennlig hilsen

Anne Caroline Haugan
Seksjonsleder

Sanna Elene Hanem Kavli
Rådgiver

Dette dokumentet er elektronisk godkjent

Saksbehandlere:
Kulturminner: Eirik Solheim

Trøndelag fylkeskommune
Seksjon Kommunal

Kopimottakere:
STATSFORVALTEREN I TRØNDELAG

Vår saksbehandler
Monica Drage ThorbjørnsenDokumentdato
15.08.2023

Deres dato

Vår referanse
2022/19236 THMODeres referanse
2022/227408

STATENS VEGVESEN

Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Automatisk tilbakemelding - Varsel om utvidet planområde - reguleringsplan for E6 Brekkvasselv-Namsskogan S.

Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB) viser til plansaken som dere har sendt på høring. DSB har dessverre ikke kapasitet til å gå inn i alle mottatte plansaker og sender derfor automatisk ut dette generelle svaret på slike saker.

Det er Statsforvalteren som skal følge opp at hensynet til samfunnssikkerhet er ivaretatt i plansaker. Statsforvalteren har også et ansvar for samordning av statlige innsigelser til kommunale planer.

DSB har innsigelseskompetanse etter plan- og bygningsloven i plansaker som berører følgende områder:

- Virksomheter som håndterer farlige stoffer herunder storulykkevirksomheter
- Transport av farlig gods
- Brannsikkerhet herunder tunneller og underjordiske anlegg
- Tilfluktsrom (sivilforsvarsdistriktene)

Siden Statsforvalteren har et overordnet ansvar for å følge opp samfunnssikkerhet i planer, vil også disse områdene kunne inngå som en del av Statsforvalterens oppfølging. DSB samarbeider med Statsforvalteren og vil gi faglig innspill til Statsforvalteren dersom det er nødvendig.

Hvis det likevel er behov for direkte involvering av DSB i plansaken, bes det om at høringen sendes inn til DSB på nytt med tydelig angivelse av hvilket forhold det bes om DSBs uttalelse til.

Dersom plansaken gjelder areal knyttet til etablert storulykkevirksomhet eller areal hvor det planlegges etablering av anlegg som sikkert eller muligens vil bli storulykkeanlegg, bes det også om at høringen sendes DSB på nytt. Det må fremgå av oversendelsen at saken gjelder plansak knyttet til anlegg omfattet av storulykkeforskriften.

Vi viser for øvrig til www.dsb.no for DSBs veileder om samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging og veileder om sikkerheten rundt storulykkevirksomheter.

Med hilsen
Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap
Arkivseksjonen

Erik Vesterhus Rasmussen
seksjonssjef

Monica Drage Thorbjørnsen
Arkivar

Dokumentet er godkjent elektronisk og sendes derfor uten underskrift.

Postadresse
Direktoratet for
samfunnssikkerhet og beredskap

Postboks 2014
3103 Tønsberg

Besøksadresse
Rambergveien 9, 3115 Tønsberg

E-post
postmottak@dsb.no

Telefon
33 41 25 00

Internett
www.dsb.no

Telefaks
33 31 06 60

Organisasjonsnummer
974 760 983

E6 Namdal, Grong - Nordland fylkesgrense

Bakgrunn

Det pågår i dag utbedring av E6 fra Grong til grensen til Nordland fylke i regi av Statens vegvesen. Arbeidet er igangsatt på deler av strekningen, og det planlegges for videre utbedring. I forbindelse med planarbeidet ønsker vegvesenet noen prinsipper for tilrettelegging for kollektivtrafikk.

Vegvesenet har en ambisjon om å utbedre E6 i Namdal til tofeltsveg (9 m) med forsterket midt-oppmerking, og med 90 km/t i skiltet hastighet hvis dette er mulig i forhold til gjeldende krav. Standard skiltet hastighet er 80 km/t på aktuell vegstandard. Det vil være en kombinasjon av utbedring av eksisterende veg og veg i ny trasé. Det pågår vurderinger av hvilke strekninger som skal planlegges.

Vegvesenet ønsker informasjon fra AtB om eksisterende busslommer langs strekningen. Det stilles spørsmål om alle eksisterende holdeplasser skal videreføres eller om det er behov for nye busslommer og fysisk utforming av busslommer. Og om det er noen holdeplasser som ikke skal videreføres.

Innspill fra AtB

AtB ønsker å være en del av dialogen for å finne gode løsninger for kollektivtrafikken. Det er viktig at vi involveres tidlig i prosessen for å sikre vår medvirkning for å kartlegge behov og se på alternative løsninger. Det er viktig med tidlig medvirkning for å få tid til å gå i dialog med kommuner. Tidlig medvirkning gjør at vi lettere kan se helheten og ikke bare løsninger for enkeltholdeplasser.

Vi har gått gjennom alle holdeplassene/stoppestedene på strekningen Grong - Nordland og vurdert behov for nye holdeplasser. Vi har vært i dialog med Grong og Namsskogan kommune og med operatør. Vi har pr. nå mottatt tilbakemelding fra Namsskogan kommune, slik at dette dokumentet gjelder holdeplasser innenfor Namsskogan. Holdeplasser i Grong vil vi oversende når tilbakemelding kommer fra Grong kommune. Forventet tilbakemelding fra kommunen er i slutten av januar 2022.

Merk. hvor vi ønsker holdeplasser vil avhenge av løsninger for ny E6. Vi har gjort en vurdering ut fra dagens situasjon/trase, men om det planlegges samleveger som gjør at flere boliger vil samles i en avkjørsel fra E6 kan det være vi ønsker holdeplass ved nytt kryss. Ber derfor om at vi får tilsendt skisser når disse foreligger slik at vi kan ta en endelig vurdering da, ettersom dette avhenger av løsningene for ny E6. Pr. nå har vi vurdert at der det er ca. 5 eller flere boliger bør det være holdeplass.

Vi og operatør stiller gjerne på befaring om dette skulle bli aktuelt.

Spørsmål til SVV er merket med **rødt** i dokumentet.

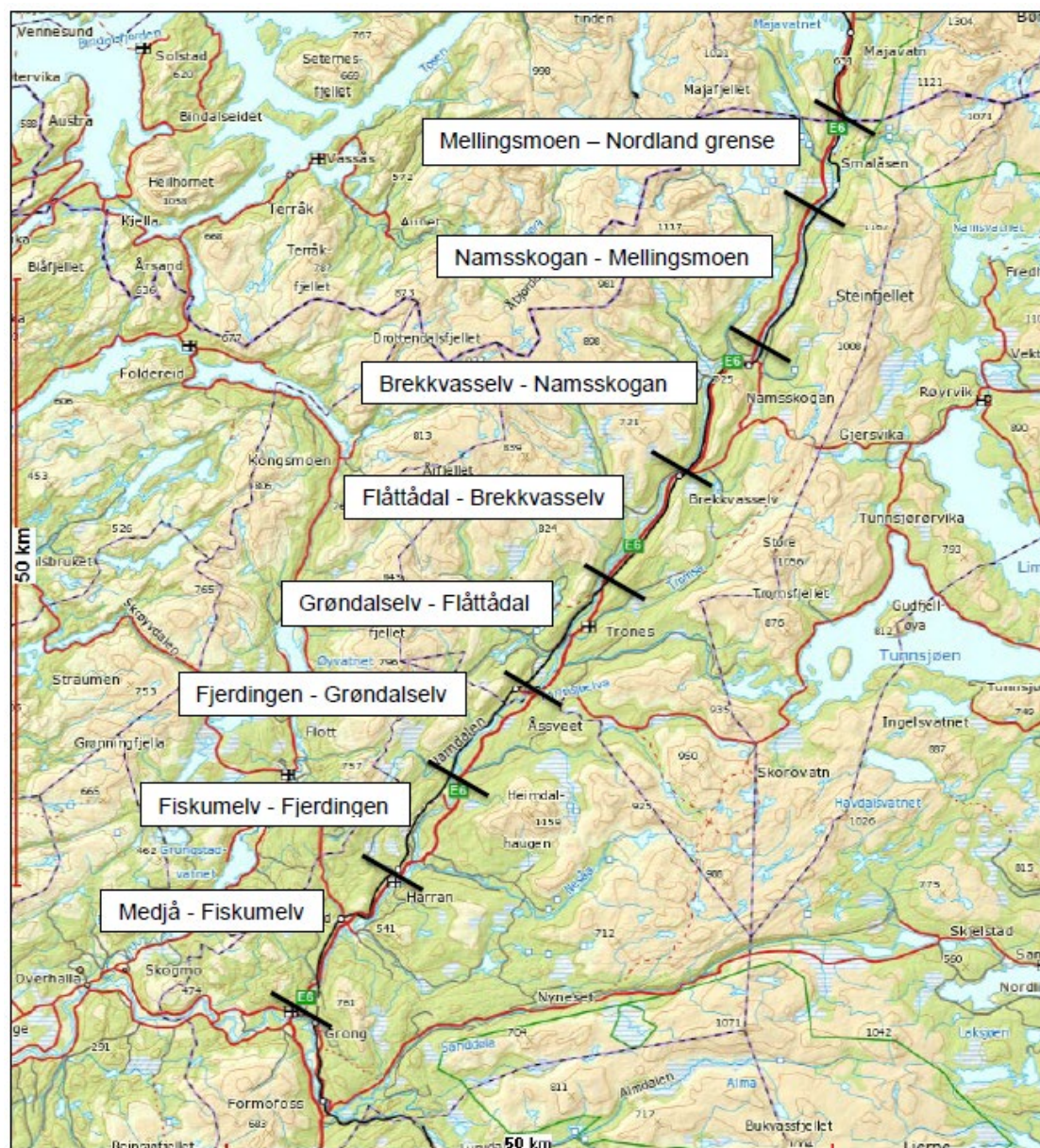
Holdeplasser med park&ride

Det er mye spredt bebyggelse på strekningen og det kan være aktuelt for flere å kjøre til holdeplass for videre transport med buss. Vi ser for oss at noen holdeplasser på strekningen kan få et litt utvidet tilbud, som parkeringsplasser og sykkelparkering. I reguleringsplan for E6 Fjerdingen – Grøndalselv som er på høring planlegges det for parkeringsplasser på Grøndalselv. Tilsvarende kunne vært en god løsning på Trones, Brekkvasselv og Namsskogan. Se illustrasjon under.



Planlagte utbygginger

AtB er ikke kjent med planlagte utbygginger langs strekningen som kan utløse behov for holdeplasser.



Figur 1: Oversiktskart med delstrekninger.

Vurdering: Ikke tilrettelegge for holdeplass her. Reisende kan benytte fleksibel transport.

Breifossen

[Breifossen, link til AtB sitt mobilitetskart](#)

[Breifossen, link til Google gatebilde](#)

I Brekkvasselv betjener vi holdeplass i Lupinvegen (stoppested uten holdeplassinfrastruktur eller 512-skilt som ikke ligger ved E6) og holdeplass i krysset Nessianveien x Namsskoganveien (holdeplass Breifossen som ligger ved E6). Ved Breifossen er det lomme kun i sørgående retning.

Det er mye skoleskyss fra Brekkvasselv-området (holdeplassene/stoppestedene Brekkvasselv, Breifossen og Finnvollidalen vegdele, disse ligger relativt tett).

Vurdering: Vi ønsker en holdeplass i «sentrum» av Brekkvasselv (kanskje ca. ved blå markør på bildet under) der 2 busser kan korrespondere som vil være både for skoleskyss og ordinære reisende. Det er korrespondanse med buss mot Røyrvik her i dag. Det gjør at dagens holdeplass Breifossen og stopp ved Finnvollidalen vegdele kan legges ned. Blir da behov for gangforbindelse fra dagens hp Breifossen (ser ut som det er en trygg gangforbindelse og undergang herifra i dag). Vi ønsker å bli involvert i utforming av holdeplass i Brekkvasselv sammen med kommunen.

Spørsmål til SVV: Skal det opprettholdes 2 kryss til E6 fra Lupinveien?



Brekkvasselv - Namsskogan

Finnvollaldalen vegdele

[Finnvollaldalen vegdele, link til AtB sitt mobilitetskart](#)

[Finnvollaldalen vegdele, link til Google gatebilde](#)

Vurdering: Ikke holdeplassinfrastruktur her i dag. Er skoleskyss tilknyttet stoppestedet/vegdeleren. Ikke behov for å etablere holdeplass her, ønskelig at det etableres holdeplassinfrastruktur lenger sør i Brekkvasselv-området ref. holdeplass Breifossen.

Fossheim Ikke en holdeplass i dag

Behov for en holdeplass i dette området? Link til AtB sitt mobilitetskart

Link til Google gatebilde

Vurdering: Operatør melder at det er hytteområde her. Ikke behov for å opprette holdeplass. Reisende kan bruke fleksibel transport.

Fredvang Ikke en holdeplass i dag

Behov for en holdeplass i dette området? Link til AtB sitt mobilitetskart

Link til Google gatebilde

Vurdering: Ikke behov for å opprette holdeplass. Reisende kan bruke fleksibel transport.

Statens vegvesen
Postboks 1010
2605 LILLEHAMMER

Vår ref.
23/1744-2

Deres ref.
Deres 22/227408

Vår dato
03.03.2023

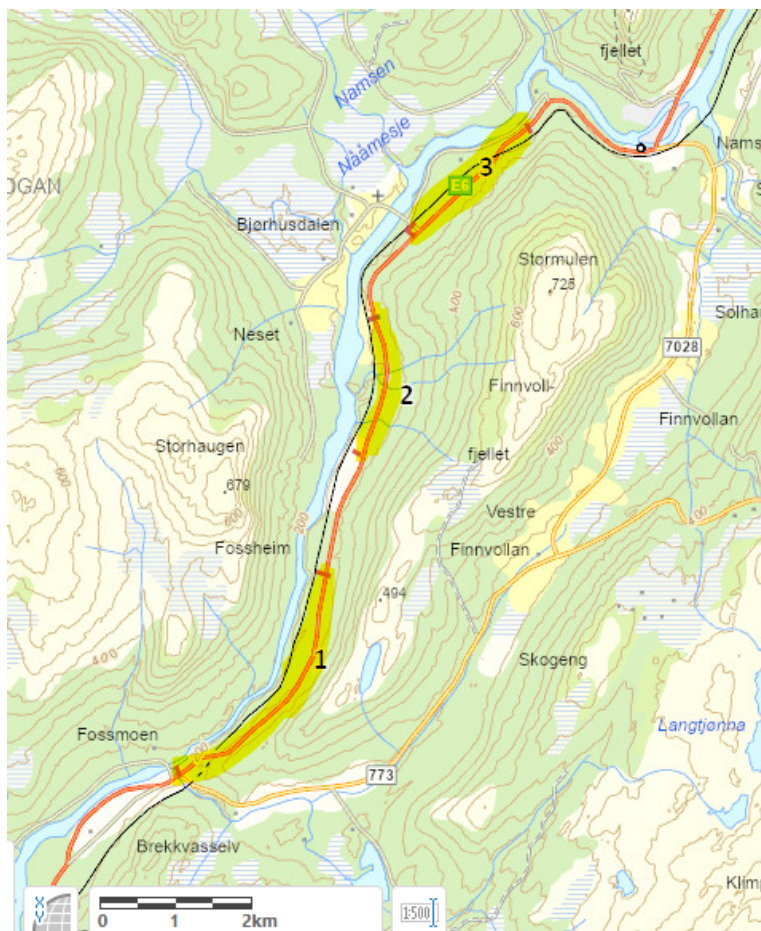
Vår saksbehandler
Morten Aasheim
907 52 395, maa@statskog.no

Innspill plan E6 Brekkvasselv-Namsskogan

Vi driver skogproduksjon på begge sider av europaveg 6 på strekning 1 og 2, og på østsida av vegen på strekning 3.

Vi er helt avhengig å laste opp disse ressursene med vogntog for transport videre på veg, og må derfor ha tilgang på avkjøringer /parallellveger tilpasset formålet.

Vi antar at målet på strekninga er fartsgrense på 90 km/t, noe som stiller større krav til utforming og beliggenhet av avkjøringer/lasteplasser enn i dag.



Skogbruk er en langsiktig næring som drives med 80-120 års syklus.
Avstand fra hogststed til opplasting ved bilveg er en kritisk faktor for økonomien i produksjonen.
(Terrengtransporen bør ikke overstige 500m)
Historisk sett har små avkjøringer med mulighet til opplasting vært det vanlige, sjøl langs offentlig veg.
Nylig brukte og tidligere brukte avkjøringer og lasteplasser er markert på vedlagte kart.
Grunnlag: egne plankart og økonomisk kartverk utarbeida ca 1972

Som følge av økt trafikk og høyere hastighet, stilles det etter hvert større krav til avkjøringer.

Tilstrekkelig antall slike avkjøringer evt med parallellveger må inn i planen.

Med hilsen

Morten Aasheim
eiendomskonsulent

Dette dokumentet er elektronisk signert

Vedlegg: 1

Statskog avkjøringer opplastingsplasser



Målestokk 1: 40 000

Utskriftsdato: 6.03.2023

Projeksjon: ETRS89 UTM33N



Statskog
vi gir deg naturen

Fra: "Stig Hellem" <shel@live.no>
Sendt: torsdag 2. mars 2023 12:15:05
Til: "Firmapost" <Firmapost@vegvesen.no>
Kopi: ""hellem@ntebb.no"" <hellem@ntebb.no>
Emne: 22/227408 Innspill til oppstart av planarbeid for reguleringsplan E6 Brekkvasselv
- Namsskogan

Hei.

Jeg er grunneier på eiendommen 5044 - 59/14 og har innspill/kommentarer til planarbeidet.

Jeg har grunnboret etter vann ned til en dybde på 69 meter på koordinater: 64,88440°N
13,07257°Ø

Ber om at dette tas hensyn til ved traseevalg og eventuelle inngripen i fjell i nærheten.

Ber også om at det blir foretatt støymålinger utendørs ved min bolig før trasee velges, og at støyreducerende tiltak vurderes.

Til informasjon kan jeg nevne at vi i august 2019 hadde observasjoner av Åkerrikse (Crex Crex) på jordet mellom boligen vår og dagens E6.

Denne fuglen er kategorisert som kritisk truet i artsdatabankens rødliste. Det ble stor ståhei i fugletitter miljøet med mye besøk på jordet.

Med hilsen
Stig Hellem

Fra: "Birgit Johansen" <bijoha@online.no>
Sendt: torsdag 30. mars 2023 08:49:57
Til: "Firmapost" <Firmapost@vegvesen.no>
Kopi: "postmottak@namsskogan.kommune.no"
<postmottak@namsskogan.kommune.no>; "bjorn.tore.nordlund@namsskogan.kommune.no"
<bjorn.tore.nordlund@namsskogan.kommune.no>
Emne: Uttalelse til oppstart planarbeid E6 Brekkvasselv - Namsskogan S
Vedlegg: Uttalelse til oppstart planarbeid.pdf

Hei.

Vedlagt følger uttalelse til oppstart planarbeid E6 Brekkvasselv - Namsskogan S.

Med hilsen

Birgit Johansen og Jogeir Bjørhusdal

Statens vegvesen
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER
firmapost@vegvesen.no

SAK 22/227408 – OPPSTART PLANARBEID FOR REGULERINGSPLAN E6 BREKKVASSELV – NAMSSKOGAN S

Viser til varsel om oppstart planarbeid for reguleringsplan datert 01.03.23.

Det er positivt at standarden på denne vegstrekningen nå planlegges utbedret.

Som eier av gnr 59, bnr 10 har vi følgende innsigelser og kommentarer til mottatt planforslag:

- 1) En løsning med alternativ øst for dagens boliger på eiendommen 59/10 er helt uaktuelt. Eiendommen vår er ikke veldig stor, og dette vil forringe og ødelegge eiendommen helt. Bebyggelsen på eiendommene Bjørtun, Leiklia, Syrstad og Åsli blir med dette alternativet liggende mellom E6 og jernbanen.
- 2) Alternativet med å beholde dagens trase med breddeutvidelse mot jernbanen og heving må være det beste alternativet. Det er ca 12 år siden E6 ble lagt om i dette området, og dette ble til det bedre for oss som bor her, da E6 ble flyttet lenger unna bebyggelsen.
- 3) Vi ber om at Statens vegvesen arbeider videre med å benytte eksisterende trase, med nødvendig heving i forhold til evt. flom og breddeutvidelse. I følge opplysninger vi har fått av NVE er de tilhenger av minst mulig inngrep i natur og miljø for å utføre flomsikring.
- 4) Vi forutsetter at alle avtaler vedr. grunnverv, støyreducerende tiltak m.m avklares underveis i planprosessen. Dersom vannanlegg, avløpsanlegg og avkjørsel berøres av tiltaket skal disse forholdene også avklares og avtales.

Namsskogan 29.03.23

Med hilsen



Birgit Johansen og Jogeir Bjørhusdal

Syrstad, Namsskoganveien 544
7890 NAMSSKOGAN
bijoha@frisurf.no

Kopi til: Namsskogan kommune v/kommunalsjef Bjørn Tore Nordlund

Fra: "Birgit Johansen" <bijoha@online.no>
Sendt: tirsdag 29. august 2023 21:40:31
Til: "Firmapost" <Firmapost@vegvesen.no>
Kopi: "bjorn.tore.nordlund@namsskogan.kommune.no"
<bjorn.tore.nordlund@namsskogan.kommune.no>; "birgit@namsskoganbygg.no"
<birgit@namsskoganbygg.no>; "jogeirbjorhusdal9@gmail.com" <jogeirbjorhusdal9@gmail.com>
Emne: Varsel om utvidet planområde - reguleringsplan for E6 Brekkvasselv -
Namsskogan S
Vedlegg: Oppstart planarbeid E6 - utvidelse av planområde - utkast.docx, Oppstart
planarbeid E6.docx
Categories: Marlene

Hei.

Vedlagt følger vår foreløpige uttalelse til deres henvendelse av 11.08.23.

Med hilsen

Birgit Johansen og Jogeir Bjørhusdal

Statens vegvesen
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER
firmapost@vegvesen.no

SAK 22/227408 – VARSEL OM UTVIDELSE AV PLANOMRÅDE- REGULERINGSPLAN E6 BREKKVASSSELV – NAMSSKOGAN S

Viser til varsel om utvidelse av planområde datert 11.08.23.

Vi vil først vise til vårt brev/uttalelse av 29.03.23. Vi har ikke fått noen tilbakemelding på dette brevet, og lurer nå på om saksbehandler har lest dette. For ordens skyld legges vår uttalelse av 29.03.23 med dette brevet.

Vi er meget overrasket over at det nå er ønskelig med utvidelse av planområde på vår eiendom, og synes det er merkelig at det ikke er en muntlig dialog med oss grunneiere i området. I det minste burde det vært et orienteringsmøte om hva vi har krav på i en slik prosess. Dette er totalt fraværende fra dere i denne saken.

Vi forventer at det snarest mulig innkalles til et orienteringsmøte slik at vi får greie på hva som er Statens Vegvesen sin plan med ny E6 og hvilke rettigheter vi som grunneiere har.

Vi vil med dette igjen vise til vår tilbakemelding og innsigelser i brev av 29.03.23.

Vi presiserer at en omlegging av E6 øst for vår eiendom er totalt uaktuelt. Dette ødelegger eiendommen, et trasevalg som gjør at vårt bolighus blir liggende mellom E6 og jernbane forringer verdien av eiendommen betydelig. Med dette alternativet ødelegger Statens vegvesen eiendommen vår, og det er uaktuelt for oss å bli boende på plassen.

Vi tar alle mulige forbehold på dette stadiet, da vi pr dags dato ikke har tilstrekkelig informasjon til å kunne ta stilling til saken. Det vil ikke bli gitt tillatelse til undersøkelser på vår eiendom før vi har fått tilstrekkelig informasjon. Vi krever et informasjonsmøte og ny frist til å uttale oss.

Namsskogan 29.08.23

Med hilsen

Birgit Johansen og Jogeir Bjørhusdal

Syrstad, Namsskoganveien 544
7890 NAMSSKOGAN
bijoha@frisurf.no

Vedlegg: Vårt brev av 29.03.23

Kopi til: Namsskogan kommune v/kommunalsjef Bjørn Tore Nordlund

Statens vegvesen
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER
firmapost@vegvesen.no

SAK 22/227408 – OPPSTART PLANARBEID FOR REGULERINGSPLAN E6 BREKKVASSELV – NAMSSKOGAN S

Viser til varsel om oppstart planarbeid for reguleringsplan datert 01.03.23.

Det er positivt at standarden på denne vegstrekningen nå planlegges utbedret.

Vi har følgende innsigelser og kommentarer til mottatt planforslag:

- 1) En løsning med alternativ øst for dagens boliger på eiendommen 59/10 er helt uaktuelt. Eiendommen vår er ikke veldig stor, og dette vil forringe og ødelegge eiendommen helt. Bebyggelsen på eiendommene Bjørtun, Leiklia, Syrstad og Åsli blir med dette alternativet liggende mellom E6 og jernbanen.
- 2) Alternativet med å beholde dagens trase med breddeutvidelse mot jernbanen og heving må være det beste alternativet. Det er ca 12 år siden E6 ble lagt om i dette området, og dette ble til det bedre for oss som bor her, da E6 ble flyttet lenger unna bebyggelsen.
- 3) Vi ber om at Statens vegvesen arbeider videre med å benytte eksisterende trase, med nødvendig heving i forhold til evt. flom og breddeutvidelse. I følge opplysninger vi har fått av NVE er de tilhenger av minst mulig inngrep i natur og miljø for å utføre flomsikring.
- 4) Vi forutsetter at alle avtaler vedr. grunnnerverv, støyreducerende tiltak m.m avklares underveis i planprosessen. Dersom vannanlegg, avløpsanlegg og avkjørsel berøres av tiltaket skal disse forholdene også avklares og avtales.

Namsskogan 29.03.23

Med hilsen

Birgit Johansen og Jogeir Bjørhusdal

Syrstad, Namsskoganveien 544
7890 NAMSSKOGAN
bijoha@frisurf.no

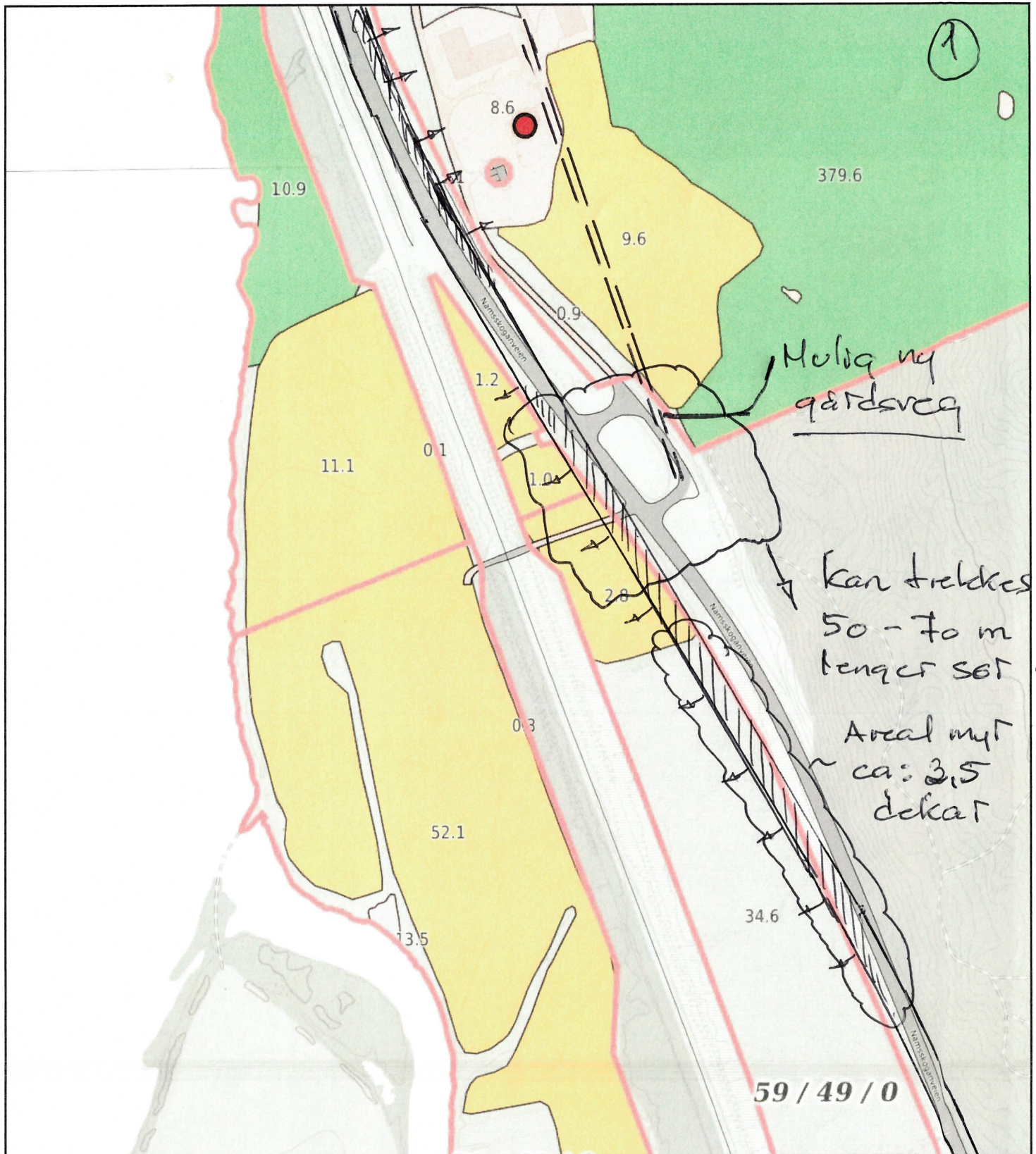
Kopi til: Namsskogan kommune v/kommunalsjef Bjørn Tore Nordlund

Fra: "Birgit Johansen" <bijoha@online.no>
Sendt: torsdag 14. september 2023 20:15:56
Til: "Firmapost" <Firmapost@vegvesen.no>; "Harald Inge Johnsen" <harald.johnsen@vegvesen.no>; "Dröfn Helgadóttir" <drofn.helgadoottir@vegvesen.no>
Kopi: "postmottak@namsskogan.kommune.no" <postmottak@namsskogan.kommune.no>; "bjorn.tore.nordlund@namsskogan.kommune.no" <bjorn.tore.nordlund@namsskogan.kommune.no>; "birgit@namsskoganbygg.no" <birgit@namsskoganbygg.no>
Emne: E6 - Brekkvasselv - Namsskogan S- uttalelse til planforslag
Vedlegg: Ny_E6_trase_forslag_Syrstad_Bjørtun (1).pdf, Uttalelse til plan for ny E6 Brekkvasselv - Namsskogan.pdf

Hei.
Viser til vedlegg.

Med hilsen

Birgit Johansen og Jogeir Bjørhusdal



0 20 40 60m
 Målestokk 1: 2500 ved A4 utskrift
 Utskriftsdato: 14.09.2023 08:52
 Eiendomsdata verifisert: 14.09.2023 08:49

GÅRDSKART 5044-59/27/0
 Tilknyttede grunneiendommer:
 59/27/0-59/49/0



Markslag (AR5) 7 klasser

TEGNFORKLARING

	Fulldyrka jord
	Overflatedyrka jord
	Innmarksbeite
	Produktiv skog *
	Annet markslag
	Bebyggd, samf., vann, bre
	Ikke kartlagt
	Sum

AREALTALL (DEKAR)

97.8	
0.0	
0.0	97.8
397.4	397.4
86.8	
9.7	96.5
0.0	0.0
591.7	591.7

* Produktiv skog er skog på fastmark og myr med skogbonitet lav eller bedre.

Kartet viser valgt type gårdskart for eiendommen man har søkt på. I tillegg vises bakgrunnskart for gjenkjennelse. Arealstatistikken viser arealer i dekar for alle teiger på eiendommen. Det kan forekomme avrundingsforskjeller i arealtallene.

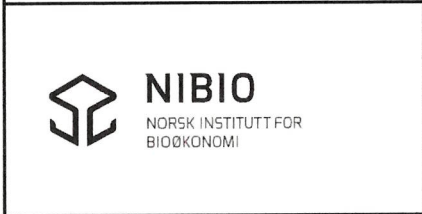
Ajourføringsbehov meldes til kommunen.

- Arealressursgrenser
- Eiendomsgrenser
- Driftssenterpunkt



0 20 40 60m
 Målestokk 1: 2500 ved A4 utskrift
 Utskriftsdato: 14.09.2023 08:56
 Eiendomsdata verifisert: 14.09.2023 08:49

GÅRDSKART 5044-59/27/0
 Tilknyttede grunneiendommer:
 59/27/0-59/49/0



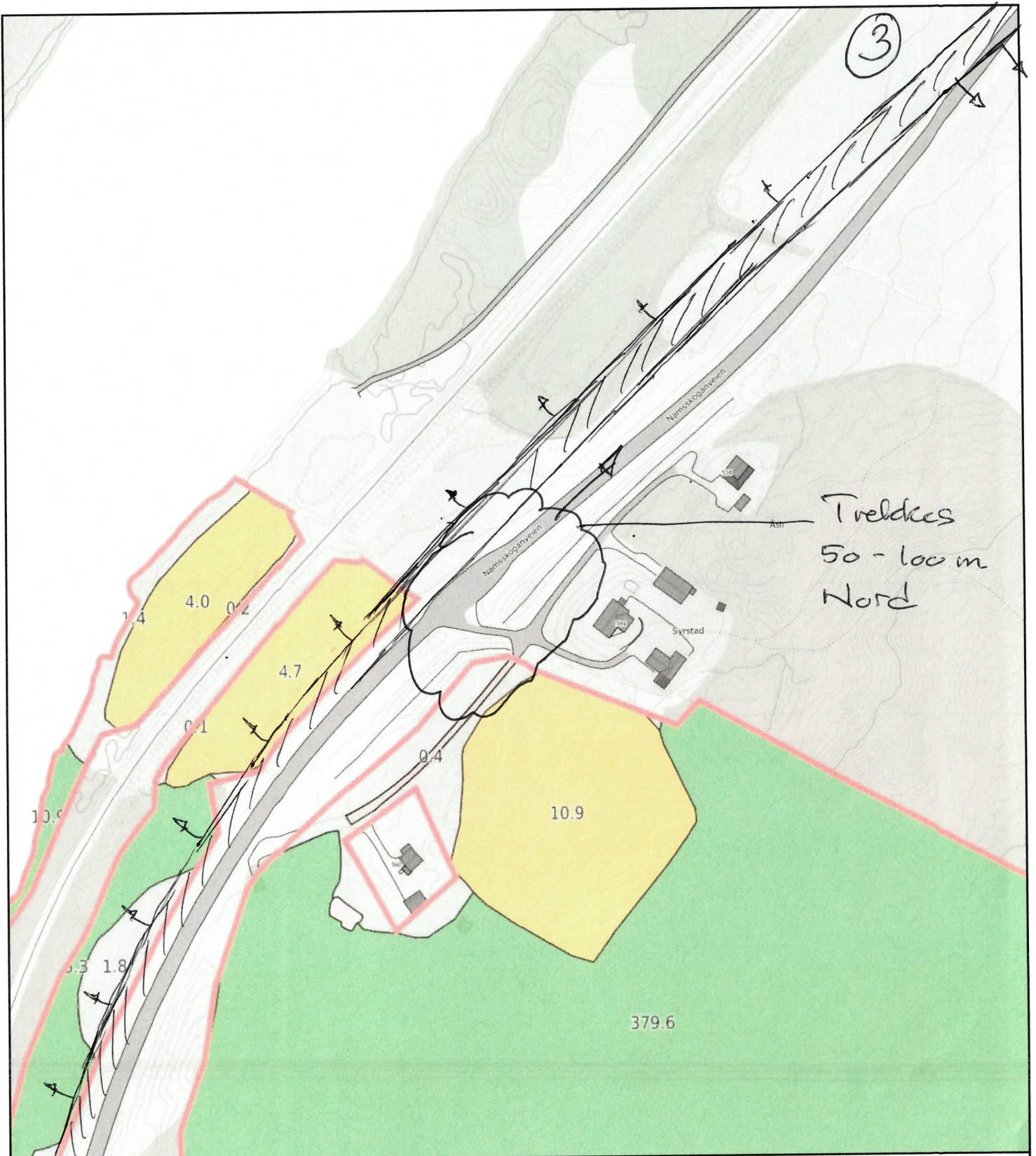
Markslag (AR5) 7 klasser		AREALTALL (DEKAR)	
TEGNFORKLARING			
	Fulldyrka jord	97.8	
	Overflatedyrka jord	0.0	
	Innmarksbeite	0.0	97.8
	Produktiv skog *	397.4	397.4
	Annet markslag	86.8	
	Bebyggd, samf., vann, bre	9.7	96.5
	Ikke kartlagt	0.0	0.0
	Sum	591.7	591.7

* Produktiv skog er skog på fastmark og myr med skogbonitet lav eller bedre.

Kartet viser valgt type gårdskart for eiendommen man har søkt på. I tillegg vises bakgrunnskart for gjenkjennelse. Arealstatistikken viser arealer i dekar for alle teiger på eiendommen. Det kan forekomme avrundingsforskjeller i arealtallene.

Ajourføringsbehov meldes til kommunen.

- Arealressursgrenser
- Eiendomsgrenser
- Driftssenterpunkt



Målestokk 1: 2500 ved A4 utskrift
 Utskriftsdato: 14.09.2023 08:58
 Eiendomsdata verifisert: 14.09.2023 08:49

GÅRDSKART 5044-59/27/0
 Tilknyttede grunneiendommer:
 59/27/0-59/49/0



NIBIO
 NORSK INSTITUTT FOR
 BIOØKONOMI

Markslag (AR5) 7 klasser
 TEGNFORKLARING

	Fulldyrka jord
	Overflatedyrka jord
	Innmarksbeite
	Produktiv skog *
	Annet markslag
	Bebyggd, samf., vann, bre
	Ikke kartlagt
	Sum

AREALTALL (DEKAR)

Fulldyrka jord	97.8
Overflatedyrka jord	0.0
Innmarksbeite	0.0
Produktiv skog *	397.4
Annet markslag	86.8
Bebyggd, samf., vann, bre	9.7
Ikke kartlagt	0.0
Sum	591.7

* Produktiv skog er skog på fastmark og myr med skogbonitet lav eller bedre.

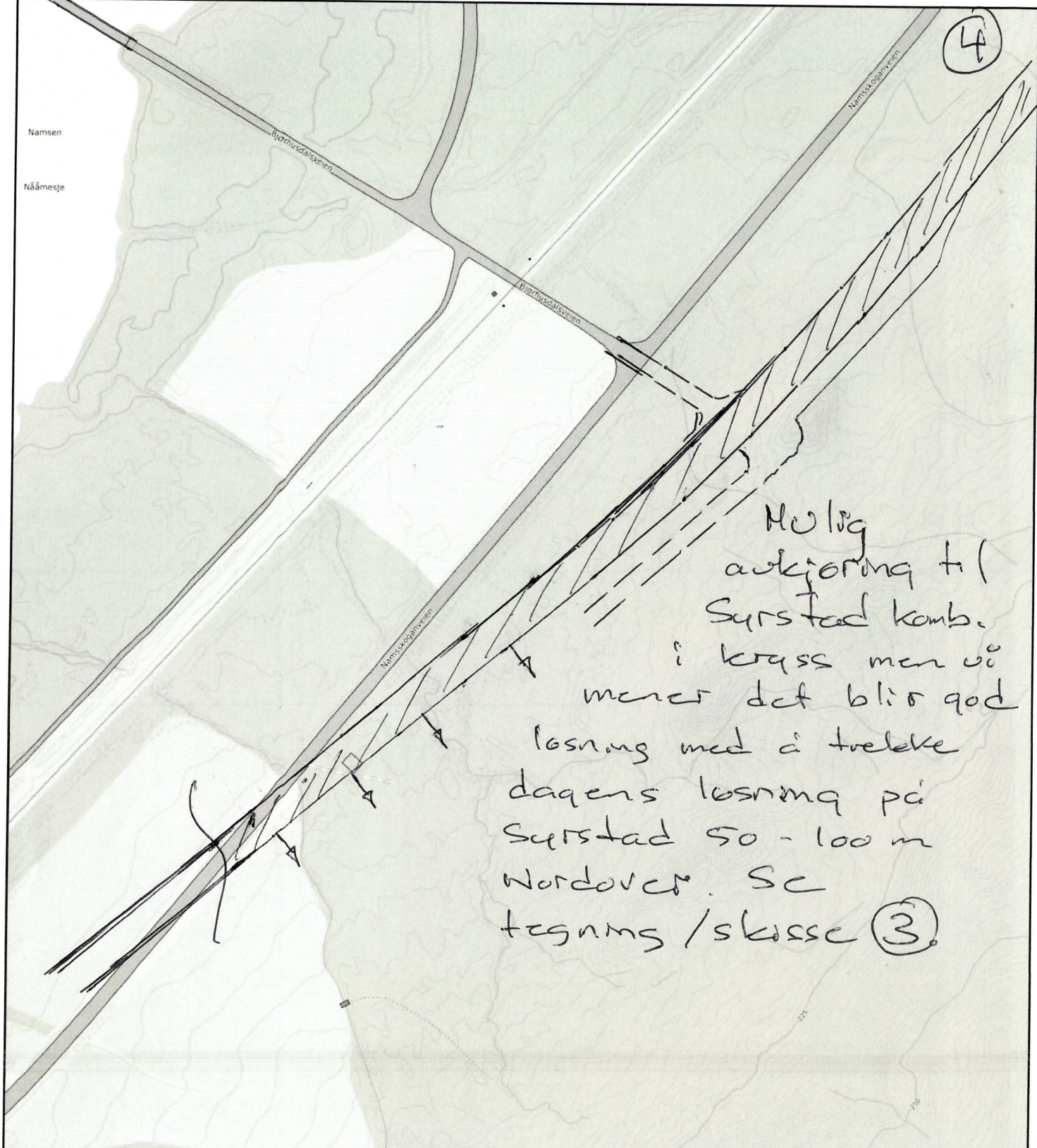
Kartet viser valgt type gårdskart for eiendommen man har søkt på. I tillegg vises bakgrunnskart for gjenkjenning. Arealstatistikken viser arealer i dekar for alle teiger på eiendommen. Det kan forekomme avrundingsforskjeller i arealtallene.

Ajourføringsbehov meldes til kommunen.

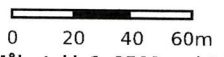
- Arealressursgrenser
- Eiendomsgrenser
- Driftssenterpunkt

4

Namsen
Nååmesje



Mulig
avkjøring til
Sursstad komb.
i kryss men vi
mener det blir god
løsning med å trekke
dagens løsning på
Sursstad 50 - 100 m
Nordover. Se
tegnings / skisse (3)



Målestokk 1: 2500 ved A4 utskrift
Utskriftsdato: 14.09.2023 09:00
Eiendomsdata verifisert: 14.09.2023 08:49

GÅRDSKART 5044-59/27/0
Tilknyttede grunneiendommer:
59/27/0-59/49/0

Markslag (AR5) 7 klasser

TEGNFORKLARING

- Fulldyrka jord
- Overflatedyrka jord
- Innmarksbeite
- Produktiv skog *
- Annet markslag
- Bebygd, samf., vann, bre
- Ikke kartlagt
- Sum

AREALTALL (DEKAR)

Fulldyrka jord	97.8	
Overflatedyrka jord	0.0	
Innmarksbeite	0.0	97.8
Produktiv skog *	397.4	397.4
Annet markslag	86.8	
Bebygd, samf., vann, bre	9.7	96.5
Ikke kartlagt	0.0	0.0
Sum	591.7	591.7

* Produktiv skog er skog på fastmark og myr med skogbonitet lav eller bedre.

Kartet viser valgt type gårdskart for eiendommen man har søkt på. I tillegg vises bakgrunnskart for gjenkjennelse. Arealstatistikken viser arealer i dekar for alle teiger på eiendommen. Det kan forekomme avrundingsforskjeller i arealtallene.

Ajourføringsbehov meldes til kommunen.

- Arealressursgrenser
- Eiendoms grenser
- Driftssenterpunkt

Statens vegvesen
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER
firmapost@vegvesen.no

NY UTTALELSE ~ SAK 22/227408 – VARSEL OM UTVIDELSE AV PLANOMRÅDE- REGULERINGSPLAN E6 BREKKVASSELV – NAMSSKOGAN S

Viser til varsel om utvidelse av planområde datert 11.08.23.

Vi vil først vise til vårt brev/uttalelse av 29.03.23 samt 29.08.23.

I vårt brev av 29.03.23 hadde vi en klar innsigelse til et alternativ med E6 øst for vårt bolighus.

Vi er meget overrasket over at Statens vegvesen i utvidelse av planområde fremdeles holder på dette alternativet til tross for vår innsigelse. Vi ønsker å understreke at flere grunneiere, inkludert Jon Olav Bjørhusdal og Ove Roland Bjørhusdal, har uttrykt lignende bekymringer.

Det kan for oss synes som om at disse innsigelsene ikke er lest. Vi ønsker tilbakemelding om hva vi kan forvente, vil Statens Vegvesen lytte til våre råd, innspill og uttalelser, eller skal dette være en ensidig prosess og beslutning.

Vi hadde forventet at vi som grunneiere ble kontaktet umiddelbart etter våre brev/innsigelser/innspill for å få en orientering om deres planer og argumentasjon for fortsatt å opprettholde alternativ øst.

Først etter at dere ulovlig har tatt dere til rette med gravemaskin og borerigg på vår eiendom, og vi klart og tydelig, både muntlig og skriftlig reagerer på dette, får vi etter forespørsel et møte den 06.09.23. Det er over 5 mnd etter at vi sendte inn vår skriftlige innsigelse til planene. Dette kan ikke være måten Statens Vegvesen skal drive planlegging på. Erfaringsmessig har tidlig involvering av berørte parter vist seg å være gunstig for å finne hensiktsmessige løsninger. Det er avgjørende for å opprettholde tillit til prosessen og de involverte parter.

Vi ønsker også en grundig oversikt over hvilke vurderinger og hensyn Statens Vegvesen har tatt i forbindelse med beslutningen om å beholde alternativet øst. Å oppleve at våre uttalelser og innsigelser tilsynelatende ikke blir tatt på alvor skaper stor frustrasjon og følelsen av å bli oversett i en så viktig prosess.

Vi anser det også som essensielt at alle berørte grunneiere blir inkludert i den videre planleggingsprosessen. Det er viktig at vi sammen kan komme til en løsning som er i tråd med både Statens Vegvesens mål og grunneiernes rettigheter og interesser.

I hht Vegvesenets egne premisser for dette planarbeidet skal det avholdes åpent møte/folkemøte i perioden april – oktober i forbindelse med utarbeidelse av planforslag. Dette kan vi ikke se at er gjennomført.

I disse premissene, som Namsskogan kommune har uttalt seg til i samrådsmøte den 07.02.23, er eksisterende E6 benyttet forbi Syrstad og Bjørtun. Vi kjenner ikke til at det er

avholdt nytt samrådsmøte etter dette hvor de nye planene er fremlagt for kommunens uttalelse. Vurdering av KU-forskriften var også et ledd i denne prosessen.

Som tidligere presisert er et alternativ øst for oss helt uaktuelt, og vi går imot dette alternativet.

Alternativet med å benytte eksisterende trase forbi vår eiendom og eiendommen Bjørtun er det absolutt beste alternativet.

Vi har følgende innspill til dette alternativet:

- Problematikken med 200-års-flom gjelder i den sørligste delen av E6 over eiendommen Bjørtun. Her er det gode muligheter til heving av E6. I tillegg er det også muligheter til å se på å fjerne terskel i Namsen og evt. sprengte ut for større elveløp på dette punktet. Namsvatnet og Namsen er for øvrig regulert, og det vil være rart om det ikke er mulig å se på tiltak i denne forbindelse dersom vi skulle få en 200-års-flom.
- Problematikk med antall avkjørsler. Det er snakk om å redusere 2 avkjørsler på strekningen forbi Bjørtun og Syrstad til 1 avkjørsel. Det er fullt mulig å samle disse avkjøringene til 1 selv ved å benytte eksisterende trase. Enten ved påkjørsel i sør eller nord. Dette er et betydelig mindre terrenginngrep enn det dere legger opp til med alternativ øst.
- Grunnforhold. Det ble i møte med oss den 060923 påpekt dårlige grunnforhold på eksisterende E6. Så vidt vi kjenner til gjelder dette nord for eksisterende avkjøring til Bjørhusdal kapell. Det gjelder altså ikke på vår eiendom. Det er fullt mulig å få til en kurvatur på ny E6 hvor eksisterende trase benyttes til nordenden av vår eiendom, og hvor man deretter legger seg øst for eksisterende for å unngå dårlige grunnforhold. Vår erfaring er også at det er fullt mulig å foreta masseutskifting dersom det er nødvendig.
- Massebalanse er ikke nevnt som et problem/utfordring i møte med oss. Dersom det skulle være en utfordring er det steinbrudd rett i nærheten som jeg vil tro kan benyttes. Vi ønsker å se regnskapet for massebalanse på dette prosjektet. Vi ønsker også å få oversikt over de grunnboringer som allerede er utført på vår eiendom samt eiendommen Bjørtun.
- Støy ble nevnt som et problem på eiendommene langs eksisterende E6. Her er det fullt mulig å utføre støytiltak på selve boligene som blir berørt. Vi for vår del vil gjerne at dette utføres på vår bolig/eiendom. Vi har også forstått det slik at E6 forbi vår eiendom ikke har behov for heving, da den ikke berøres av en evt. 200-års-flom. Eksisterende støyvoll kan også med fordel utbedres.

Selv om fortsatt bruk av eksisterende trase vil innebære ytterligere nedbygging av skog, utmark og dyrkbart areal, vil det ikke være i nærheten så ødeleggende og begrensende for eiendommen og bruken av den, som en løsning øst for bebyggelsen.

Vi presiserer at en omlegging av E6 øst for vår eiendom er totalt uaktuelt. Dette ødelegger eiendommen, et trasevalg som gjør at vårt bolighus blir liggende mellom E6 og jernbane forringer verdien av eiendommen totalt. Med dette alternativet ødelegger Statens vegvesen eiendommen vår, eiendommen har lenger ingen omsetningsverdi.

Miljømessig vil dette alternativet sette større fotavtrykk enn å benytte eksisterende trase. Naturinngrepet er betydelig, vi viser også til Stortingsmelding nr 15/2011-2012 vedr flom og skred. Vi kan gjengi følgende:

"Flom- og skredprosessene kan også påvirkes av endret arealbruk eller andre menneskelige inngrep. Skjæringer, fyllinger og andre terrenginngrep kan øke skredfaren både ovenfor og nedenfor inngrepet. Uheldig utforming av veier i bratt terreng og andre terrenginngrep som påvirker den naturlige dreneringen kan øke faren for løsmasseskred. Tetting av naturlige flommer. Store hogstflater, nydyrking, inngrep i kantsoner langs vassdrag og i våtmarker kan virke i samme retning, ved at nedbørfeltets evne til å holde tilbake vann reduseres. Økt skogvolum kan virke dempende på avrenningen. For nærmere forståelse av disse effektene under norske forhold kan det særlig vises til resultatene fra forskningsprogrammet HYDRA¹. Skog kan bidra til å hindre utløsning av snøskred, stanse steinsprang og redusere jordskredfare. Opprettholdelse av skog kan derfor i noen tilfeller være en forutsetning for ivaretagelse av sikkerheten for bebyggelse og infrastruktur"

Ved å bygge veg på østlig trase introduserer man da et potensielt problem.

Dersom Statens Vegvesen mot formodning fortsatt holder på alternativ øst har vi pr i dag ikke tilstrekkelig informasjon til å kunne fremme konkrete krav. Vi vet ikke noe om endelig linjeføring, høyde, bredde, avkjørsler, støyproblematikk osv. Men vi kan som en foreløpig liste nevne følgende:

- Full innløsning av vår eiendom, herunder gjenervervsverdi av alle bygg og eiendom. Vi vil ved alternativ øst måtte flytte fra eiendommen, som nå i realiteten er verdiløs, og kjøpe ny tilsvarende eiendom en annen plass. Dvs. ca 450 mål eiendom med påstående bygninger av tilsvarende størrelse og kvalitet.
- Erstatning av reservebrønn
- Adkomst til skog og landbrukseiendom på begge sider av E6 med adkomst for skogsmaskiner, og muligheter for lunneplass osv.
- Adkomst fra bolighus til eiendom som blir beliggende på østsiden av E6, dette må kunne foregå rett ovenfor huset og ikke flere 100 meter unna.
- Veggen må legges i miljøtunnel og flyttes lenger øst enn det som er skissert, alternativt kan E6 legges rett gjennom bolighuset
- Det må etableres viltoverganger
- Etablering av overganger/kulverter for evt. beite
- Kompensasjon for tapt livskvalitet, vi bruker eiendommen mye til rekreasjon, denne muligheten blir nå helt avskåret
- Dekning av alle advokatutgifter allerede på dette stadiet for å få bistand i prosessen
- Dekning av alle fremtidige kostnader med betydelig lengre gårdsvei, denne bør i tillegg reguleres som kommunal veg
- Område som i dag er belagt med veger, støyvold og bred E6 må tilbakeføres til jordbruksareal dersom alternativ øst velges. Adkomstvegen behøver ikke ha bredde som dagens E6 og må legges på en slik måte at mest mulig jordbruksareal tilbakeføres for rasjonell drift
- Alle muligheter til evt. fremtidig regulering og salg av hyttetomter er tapt på eiendommen, dette må kompenseres
- Vi forutsetter selvfølgelig at alt av grunnverv og tapte inntekter på eiendommen kompenseres på en redelig måte

Vi tar alle mulige forbehold på dette stadiet, vi forbeholder oss retten til å komme med flere krav/kompenserende tiltak da vi har mangelfull informasjon.

Videre, skulle Statens Vegvesen gå videre med alternativ øst, ønsker vi å delta aktivt i alle faser av prosjekteringen, inkludert miljøvurderinger, tekniske spesifikasjoner, og de kompensasjonstiltak som blir foreslått.

Vi ser frem til en rask og konstruktiv dialog med Statens vegvesen. Vi håper at vi gjennom samarbeid kan finne en løsning som tjener alle parters beste interesser.

Vi viser også til vedlagte skisse til løsning ved å beholde eksisterende trase med tilpasninger.

Vi kan ikke godkjenne at det legges frem et forslag til reguleringsplan før vi har hatt en befaring og gjennomgått vårt forslag til løsning.

Vi ber om tilbakemelding på at denne e-posten er mottatt og lest.

Namsskogan 14.09.23

Med hilsen

Birgit Johansen og Jogeir Bjørhusdal

Syrstad, Namsskoganveien 544
7890 NAMSSKOGAN
bijoha@frisurf.no

Vedlegg: Skisse til løsning, ny E6-trase

Kopi til: Namsskogan kommune v/kommunalsjef Bjørn Tore Nordlund

Namsskogan kommune v/postmottak@namsskogan.kommune.no

Statens vegvesen v/Drøfn Helgadóttir

Statens vegvesen v/Harald Inge Johnsen

Fra: "Birgit Johansen" <bijoha@online.no>
Sendt: tirsdag 7. november 2023 21:56:57
Til: "Dröfn Helgadóttir" <drofn.helgadottir@vegvesen.no>; "Harald Inge Johnsen" <harald.johnsen@vegvesen.no>
Kopi: "Bjørn Tore Nordlund" <bjorn.tore.nordlund@namsskogan.kommune.no>; "birgit@namsskoganbygg.no" <birgit@namsskoganbygg.no>
Emne: E6 Brekkvasselv - Namsskogan

Hei.

Viser til oversendte tegninger samt møte i går.

På bakgrunn av samtaler og møte har vi følgende innspill til revidert plan forbi vår eiendom (det meste ble også tatt opp under befaringen i går) :

- det er ønskelig at veilinjene forbi Åsli legges litt lenger vest slik at adkomstveg ikke kommer så nært bolighuset
- en flytting av veilinjene lenger vest og litt annen kurvatur kan også medføre at man tar mindre dyrkamark
- vi må ha egen driftsavkjørsel til dyrkamark vest for E6, ca ved pel 8050, denne må være rett fra E6, bruken er minimal
- det må etableres nok driftsavkjørsler fra adkomstveg, ny lunneplass må også opparbeides
- ny tilførselsvei forutsettes som kommunal veg og må være asfaltert
- det synes påfallende at de 3 mulige avkjøringene på strekningen ved en 90-km vei er lagt på en kort strekning lenger sør, her har 4 fastboende og 1 fritidsbolig fått til sammen 3 avkjørsler, mens vi på strekningen Bjørtun - Åsli ikke får noen avkjørsler. Her er det 4 fastboende og 2 fritidseiendommer
- når det gjelder støytiltak vil vi være med på å utforme disse, dvs. støyvoll, evt. støygjerd og andre tiltak
- gammel E6 må tilbakeføres i størst mulig grad
- det må være praktiske løsninger for fremføring av tømmer, og evt. transport som krever høyde
- vi må ha mulighet til å komme over støyvold for å ha tilgang til egen eiendom vest for E6
- for oss synes det unødvendig å etablere en egen overgang/undergang for kryssing, dette legger beslag på mye areal, er det ikke mulig å løse dette med avkjøring i samme plan (se kommentar om antall avkjørsler ovenfor)

Håper dette er innspill som dere kan ta med i videre planlegging.

Med hilsen

Birgit Johansen og Jogeir Bjørhusdal

Fra: "Jon Olav Bjørhusdal" <toolbox_norway@hotmail.com>
Sendt: torsdag 30. mars 2023 10:53:20
Til: "Firmapost" <Firmapost@vegvesen.no>
Kopi: "orobjoer@online.no" <orobjoer@online.no>; "bijoha@frisurf.no" <bijoha@frisurf.no>; "viflatob@online.no" <viflatob@online.no>; "bjorn.tore.nordlund@namsskogan.kommune.no" <bjorn.tore.nordlund@namsskogan.kommune.no>
Emne: Sak 22/227408 - Oppstart av planarbeid for reguleringsplan E6 Brekkvasselv-Namsskogan S
Vedlegg: Innspill og kommentarer til oppstart planarbeid.pdf

Innspill i sak 22/227408

hilsen

Jon Olav Bjørhusdal

tlf. 90 500 626

Jon Olav Bjørhusdal
Astri Aasens veg 6A / Namsskoganvegen 640
7051 Trondheim
toolbox_norway@hotmail.com
Tlf. 90 500 626

Trondheim 30.03.2023

Statens vegvesen
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 Lillehammer firmapost@vegvesen.no

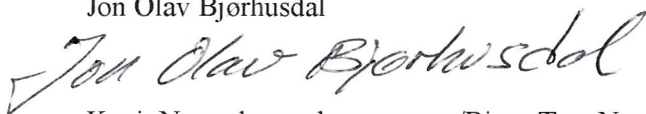
Sak 22/227408

Oppstart av planarbeid for reguleringsplan E6 Brekkvasselv-Namsskogan S

Som eier av eiendommen Bjørtun, gnr/bnr 59/27 og 59/49 i Bjørhusdal med adresse Namsskoganveien 640 har jeg følgende synspunkter, innspill og kommentarer:

1. Jeg henviser til de innspill og kommentarer dere har mottatt fra Birgit Johansen/Jogeir Bjørhusdal for eiendommen Syrstad med adresse Namsskoganveien 544, samt fra Ove Roland Bjørhusdal for eiendommen Namsskoganveien 638, og støtter de forhold de har tatt opp. Det kan spesielt understrekes at en vegtrase øst for bebyggelsen ikke aksepteres.
2. Eiendommen "Hagen" i Namsskoganveien 642 vil bli berørt. Er eier Vigdis Flatøy Bjørhusdal informert? Denne eiendommen vil det bli eierskifte på i løpet av 2023 over til undertegnede. Innspillet fra min side her er at eiendommen/bygningen ligger nær dagens E6 og relativt lavt. En forhøyning og utvidelse av E6 vil forringe eiendommen/huset ved at en mister de fortrinn det har hatt og som var årsaken til plasseringen den gangen det ble bygd. Dette må det derfor bli tatt hensyn til.
3. Eiendommene berørt, deriblant Bjørtun, har allerede avgitt areal ved siste vegomlegging, og dette gjorde utnyttelse av enkelte parseller vanskelig mht. jordbruk. De nevnte parsellene ligger mellom veg og jernbane og har ikke har blitt driftet i ettertid. En ytterligere forhøyning/utvidelse av eksisterende trase er forståelig slik som saken er fremlagt i plan, men da må areal kompenseres på et nivå som tar inn over seg at avgitt areal fra før og nytt areal som avgis i praksis fører til at nevnte parseller er varig tapt for noen som helst bruk innenfor jord eller skogbruk. Erstatningsutmåling ved forrige vegomlegging tok ikke dette inn over seg.
4. Jeg vil oppfordre til en samtidig oppgradering av veien i Finnvollalen, slik at den kan være en godt fungerende omkjøring ved 200 års flom, men også ved andre hendelser.

Med hilsen
Jon Olav Bjørhusdal



Kopi: Namsskogan kommune v/Bjørn Tore Nordlund, Ove Roland Bjørhusdal, Vigdis Bjørhusdal, Birgit Johansen/Jogeir Bjørhusdal

Fra: "Jon Olav Bjørhusdal" <toolbox_norway@hotmail.com>
Sendt: torsdag 31. august 2023 09:09:28
Til: "Firmapost" <Firmapost@vegvesen.no>; "Dröfn Helgadóttir" <drofn.helgadoottir@vegvesen.no>; "Harald Inge Johnsen" <harald.johnsen@vegvesen.no>
Kopi: "orobjoer" <orobjoer@gmail.com>; "bijoha@frisurf.no" <bijoha@frisurf.no>
Emne: Sak 22/227408 - Ytterligere kommentarer - Oppstart av planarbeid for reguleringsplan E6 Brekkvasselv-Namsskogan S

I forbindelse med utvidelse av planområdet for prosjektet har jeg kommentarer som kommer i tillegg til det som allerede er sendt inn. Gjelder for eiendom 59/27 og 59/49 (Bjørtun).

Kommentarer er som følger:

- Fastholder det som er kommentert tidligere, med argumenter for oppgradering langs/ved eksisterende E6 vest for bebyggelsen. Og selv om dette vil innebære ytterligere nedbygging av skog, utmark og dyrkbart areal, vil det ikke være i nærheten så ødeleggende og begrensende for eiendommen og bruken av den, som en løsning øst for bebyggelsen. Med utvidet planområde på østsiden og det som er beskrevet som bakgrunn for dette, kan det likevel tyde på at dere ser på dette som et reelt alternativ. Mottok i dag også tegninger over en trase på østsiden av bebyggelse som peker mot det.

Jeg ønsker en tydelig beskjed på hva en kan forvente; om Statens Vegvesen vil lytte til våre råd og ønsker om en vestlig trase eller om en ny østlig trase vil bli valgt på tross av innspill og uttalelser.

Først når dette er klart (altså hvor veien vil gå og med hvilken bredde, høyde osv) er det mulig å beregne og sette fram økonomisk erstatningskrav for innvirkning, inngrep, begrenning, tap, skade. Utenom dette må en se på kompensierende løsninger. Aktuelle forhold er bruk av kulverter og miljøtunneler, nye gårdsveger, av/påkjøringer, tilbakeføring av landbruksareal, kompensasjon for varig tap av areal til landbruk, skogbruk, beite, rekreasjon, bolig/hytte tomter og jakt. Til dette vil det være aktuelt å engasjere advokat og gjerne felles med andre berørte. Om Statens Vegvesen har samme rutiner som Nye Veier AS så skal dette dekkes.

Kopierer Ove Roland Bjørhusdal for eiendom 59/65 (Leiklia) og Jogeir Bjørhusdal/Birgit Johansen for eiendom 59/10 (Syrstad)

Ble som nevnt over først i dag kjent med oppdaterte tegninger for E6 trase fra eiere av 59/10. Dere burde gå ut med transparent informasjon til alle og så tidlig som mulig. Oppfordrer til felles informasjon til oss heretter. Gjerne også et møte evt. på Teams eller Zoom. Kommunikasjon/informasjon bør være fullstendig, reflektere realiteter i større grad mht. inngrep, omfang som Statens Vegvesen planlegger. Aktuelle traseer, dybder, høyder, bredder, volumer, gårdsveger, avkjørslser, støygjerdar, støyvoller.

Det kan nevnes at jeg har gitt tillatelse til å utføre arbeid med prøveboring på eiendommen, der jeg krevde erstatning ved evt. skade på eiendom. Dette er prøveboring som er tilknyttet plan for E6. I går fikk jeg rede på at det hadde foregått prøveboring på eiendom 59/10 på en måte som grunneier satte ned foten for. Dette gir meg grunn til å be dere kvalitetssikre denne delen av arbeidet bedre med valgt entreprenør mht. metode og ikke minst varsling slik at dere og entreprenør følger våre instruksjoner mht. beste adkomst og minst mulig skade. Ber om bekreftelse på at denne e-posten er mottatt, og at det som ble sendt inn fra meg i første omgang (30/3-2023) er mottatt.

hilsen

Jon Olav Bjørhusdal

tlf. 90 500 626

Fra: "Jon Olav Bjørhusdal" <toolbox_norway@hotmail.com>
Sendt: mandag 18. september 2023 14:33:36
Til: "Dröfn Helgadóttir" <drofn.helgadoottir@vegvesen.no>; "Harald Inge Johnsen" <harald.johnsen@vegvesen.no>; "Postmottak i Namsskogan" <postmottak@namsskogan.kommune.no>; "Bjørn Tore Nordlund" <bjorn.tore.nordlund@namsskogan.kommune.no>; "sissel.grongstad@fjellstyrene.no" <sissel.grongstad@fjellstyrene.no>
Kopi: "orobjoer" <orobjoer@gmail.com>; "Birgit Johansen" <bijoha@online.no>; "Jogeir Bjorhusdal" <jogeirbjorhusdal9@gmail.com>
Emne: Sak 22/227408 - Forslag knyttet til oppgradering av eksisterende E6 - Oppstart av planarbeid for reguleringsplan E6 Brekkvasselv-Namsskogan S
Vedlegg: Ny E6 trase forslag Syrstad Bjørtun.pdf

Trondheim 18.september 2023

Hei

Viser til møte hos dere mandag 11.september.

Vedlegger skisser over det som representerer det undertegnede, i tillegg til Ove R. Bjørhusdal og Birgit Johansen/Jogeir Bjørhusdal ønsker som løsning. Er kjent med de kommentarer som de andre berørte har sendt dere og støtter disse. Blant annet er det sendt inn økonomisk betraktning rundt alternativene fra Ove R. Bjørhusdal.

I vårt forslag vil det avgis myrområde i beskjedent grad sør for Bjørtun. Vi gir dere arbeidsrom på tilgrensende areal til eksisterende E6 på aktuelt strekk, som sikrer effektiv anleggsvirksomhet parallelt med trafikkavvikling. Veggen får slake kurver, lange siktlinjer. Ved å trekke avkjørsel for Bjørtun/Leiklia noe sørover, og Voll/Syrstad/Åsli lenger nordover mener vi trafiksikkerhet ivaretas samtidig som vi ivaretar god funksjonalitet nå og for framtiden.

For Bjørtun sin del forstår jeg at oppgradert E6 vil kunne bli høyere enn idag på deler av strekket for å ha funksjon også ved en dimensjonerende hendelse som 200 års flom. Støyskjerming som vel blir en kombinasjon av voll og gjerde er løsbart og akseptabelt. Det må uansett gjøres beregninger på dette før noen kan si sikkert hvordan det vil se ut. Vil også anmode om at Statens Vegvesen kartlegger mulige tiltak fra NVE for regulering i vassdrag før en bestemmer endelig høyde på veggen. Altså at det innhentes informasjon på hvilke scenario NVE har i sine beredskapsplaner og mulige tiltak for regulering.

Er også beredt på at eiendommen "Hagen" / Namsskoganveien 642, kan måtte avgis og likeså dagens gårdsveg. På skissene er det angitt hvor vi foreslår ny gårdsveg.

Setter pris på at dere vil bruke mere tid på plan for vårt område før den fremmes for høring. Når det gjelder hvem som står på høringsliste så kjenner jeg ikke til det men her bør etater for miljø, landbruk, skogbruk hos kommune og fylke få komme til orde med sine innspill. NVE med informasjon på beredskap og regulering ved 200 års flom. I tillegg ønsker jeg at fjellstyret kommer med innspill knyttet til forhold som berører naturbruk/vilt/forvaltning.

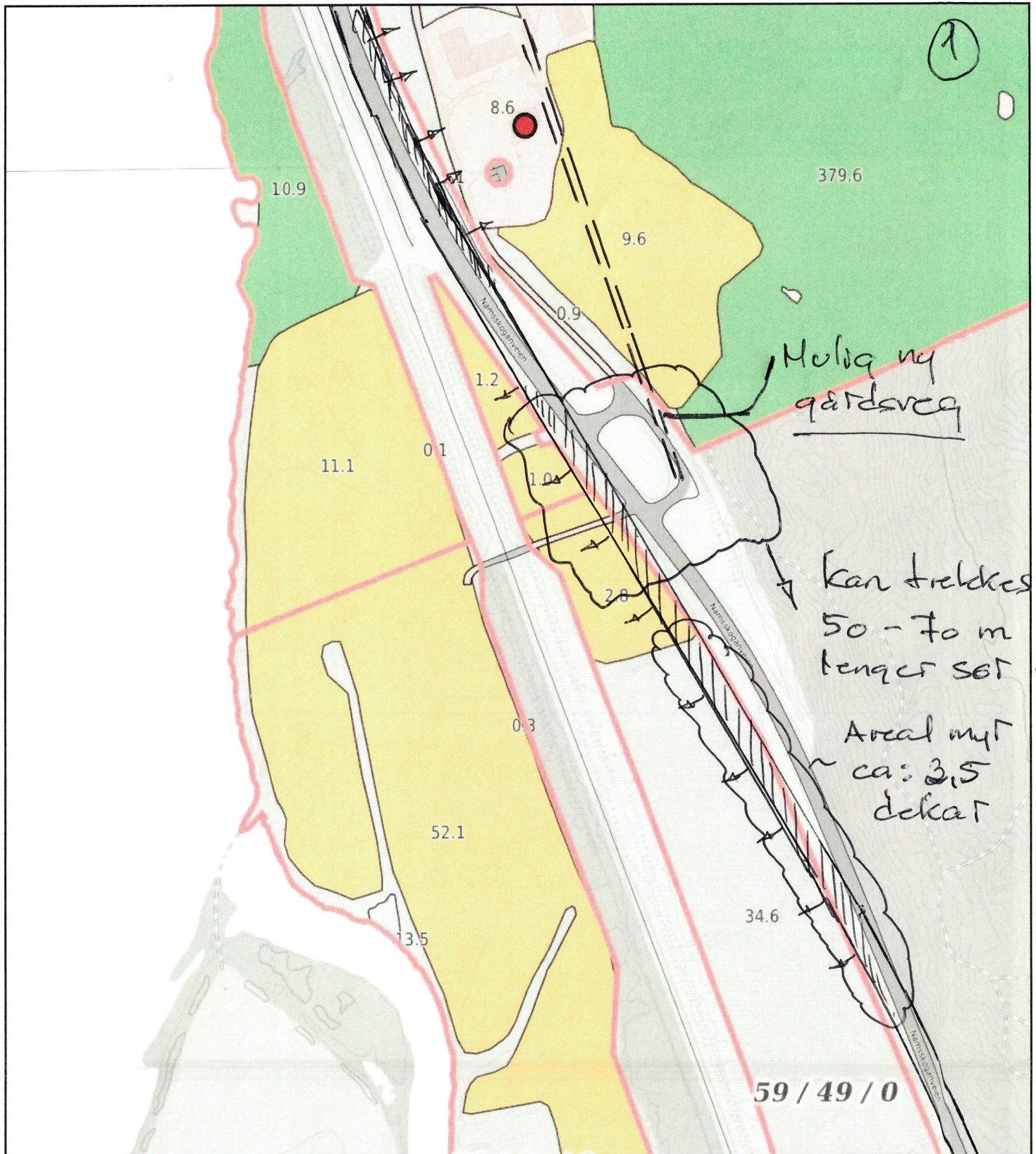
Ber også om bekreftelse på befaring vi har bedt om.

I det øvrige henviser jeg til de kommentarer til planen jeg har sendt ved to tidligere anledninger, og kommentarer i forbindelse med grunnboring.

Hilsen

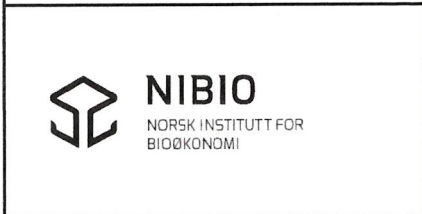
Jon Olav Bjørhusdal

for Bjørtun, gnr/bnr 59/27 og 59/49



0 20 40 60m
 Målestokk 1: 2500 ved A4 utskrift
 Utskriftsdato: 14.09.2023 08:52
 Eiendomsdata verifisert: 14.09.2023 08:49

GÅRDSKART 5044-59/27/0
 Tilknyttede grunneiendommer:
 59/27/0-59/49/0



Markslag (AR5) 7 klasser		AREALTALL (DEKAR)	
TEGNFORKLARING			
	Fulldyrka jord	97.8	
	Overflatedyrka jord	0.0	
	Innmarksbeite	0.0	97.8
	Produktiv skog *	397.4	397.4
	Annet markslag	86.8	
	Bebyggd, samf., vann, bre	9.7	96.5
	Ikke kartlagt	0.0	0.0
	Sum	591.7	591.7

* Produktiv skog er skog på fastmark og myr med skogbonitet lav eller bedre.

Kartet viser valgt type gårdskart for eiendommen man har søkt på. I tillegg vises bakgrunnskart for gjenkjennelse. Arealstatistikken viser arealer i dekar for alle teiger på eiendommen. Det kan forekomme avrundingsforskjeller i arealtallene.

Ajourføringsbehov meldes til kommunen.

- Arealressursgrenser
- Eiendomsgrenser
- Driftssenterpunkt



0 20 40 60m
 Målestokk 1: 2500 ved A4 utskrift
 Utskriftsdato: 14.09.2023 08:56
 Eiendomsdata verifisert: 14.09.2023 08:49

GÅRDSKART 5044-59/27/0
 Tilknyttede grunneiendommer:
 59/27/0-59/49/0

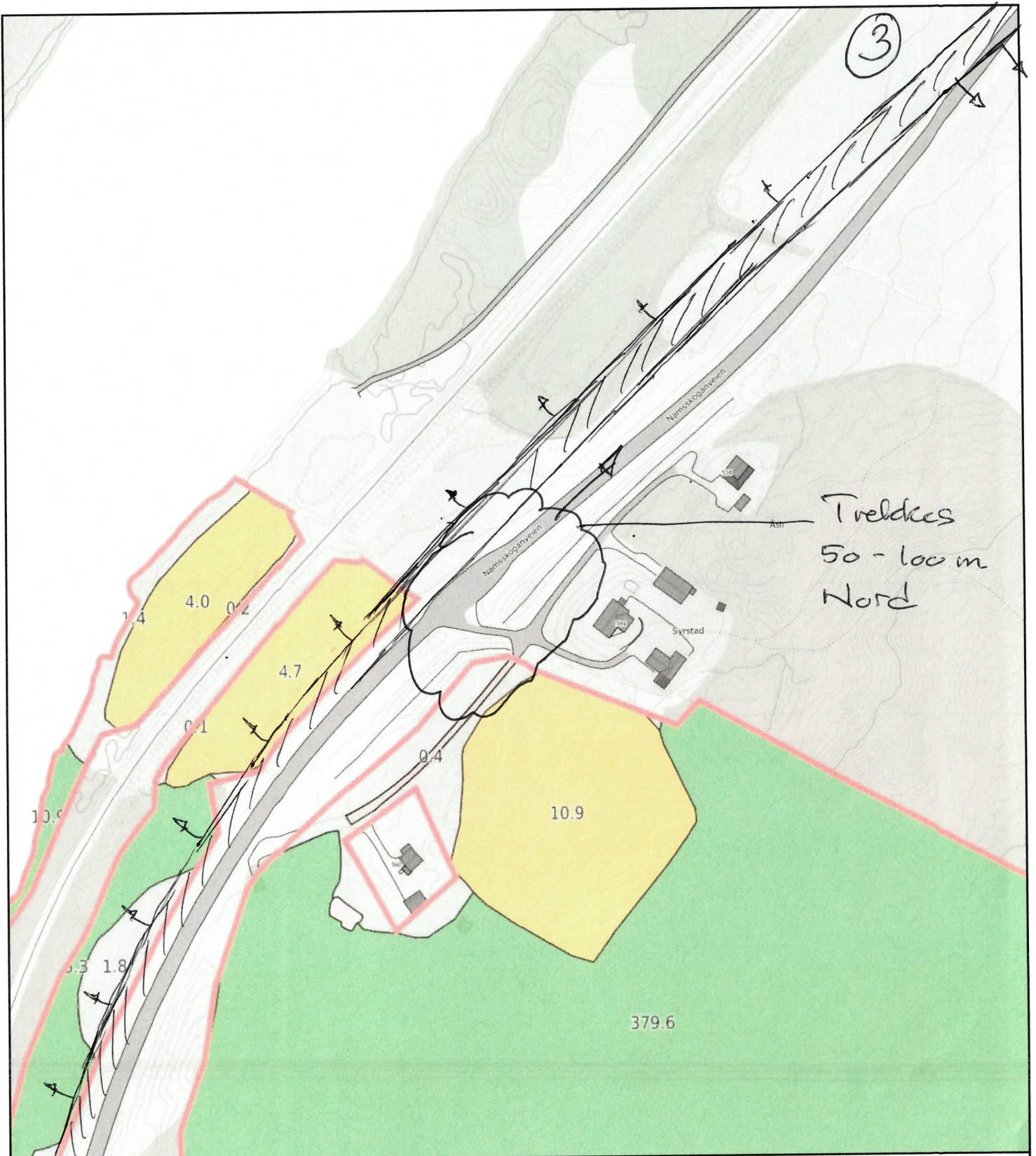
Markslag (AR5) 7 klasser		AREALTALL (DEKAR)	
TEGNFORKLARING			
	Fulldyrka jord	97.8	
	Overflatedyrka jord	0.0	
	Innmarksbeite	0.0	97.8
	Produktiv skog *	397.4	397.4
	Annet markslag	86.8	
	Bebyggd, samf., vann, bre	9.7	96.5
	Ikke kartlagt	0.0	0.0
	Sum	591.7	591.7

* Produktiv skog er skog på fastmark og myr med skogbonitet lav eller bedre.

Kartet viser valgt type gårdskart for eiendommen man har søkt på. I tillegg vises bakgrunnskart for gjenkjennelse. Arealstatistikken viser arealer i dekar for alle teiger på eiendommen. Det kan forekomme avrundingsforskjeller i arealtallene.

Ajourføringsbehov meldes til kommunen.

- Arealressursgrenser
- Eiendomsgrenser
- Driftssenterpunkt



Målestokk 1: 2500 ved A4 utskrift
 Utskriftsdato: 14.09.2023 08:58
 Eiendomsdata verifisert: 14.09.2023 08:49

GÅRDSKART 5044-59/27/0
 Tilknyttede grunneiendommer:
 59/27/0-59/49/0



NIBIO
 NORSK INSTITUTT FOR
 BIOØKONOMI

Markslag (AR5) 7 klasser
 TEGNFORKLARING

	Fulldyrka jord
	Overflatedyrka jord
	Innmarksbeite
	Produktiv skog *
	Annet markslag
	Bebyggd, samf., vann, bre
	Ikke kartlagt
	Sum

AREALTALL (DEKAR)

97.8	
0.0	
0.0	97.8
397.4	397.4
86.8	
9.7	96.5
0.0	0.0
591.7	591.7

* Produktiv skog er skog på fastmark og myr med skogbonitet lav eller bedre.

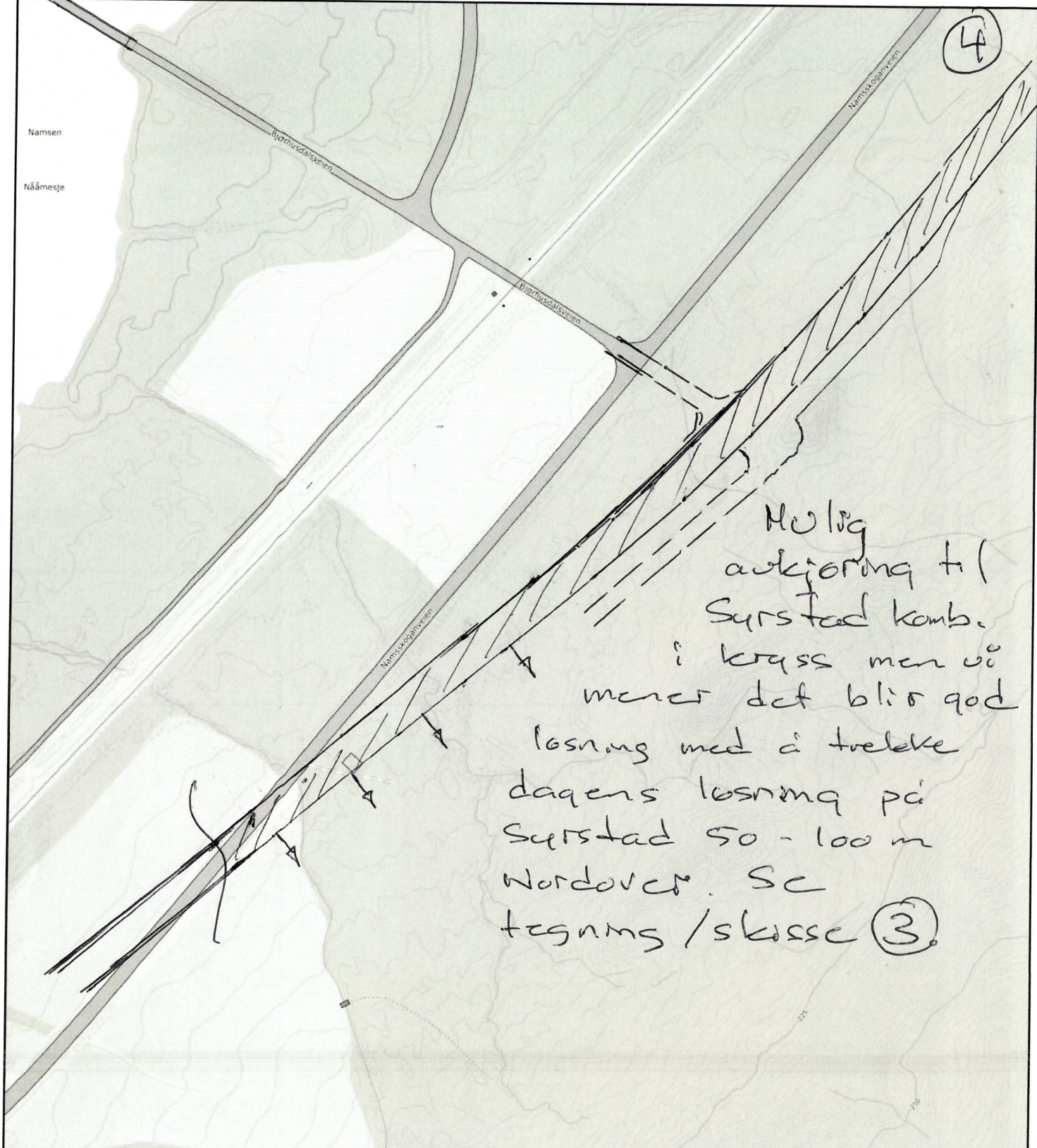
Kartet viser valgt type gårdskart for eiendommen man har søkt på. I tillegg vises bakgrunnskart for gjenkjenning. Arealstatistikken viser arealer i dekar for alle teiger på eiendommen. Det kan forekomme avrundingsforskjeller i arealtallene.

Ajourføringsbehov meldes til kommunen.

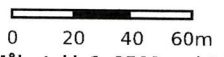
- Arealressursgrenser
- Eiendomsgrenser
- Driftssenterpunkt

4

Namsen
Nååmesje



Mulig
avkjøring til
Sursstad komb.
i kryss men vi
mener det blir god
løsning med å trekke
dagens løsning på
Sursstad 50 - 100 m
Nordover. Se
tegnings / skisse (3)



Målestokk 1: 2500 ved A4 utskrift
Utskriftsdato: 14.09.2023 09:00
Eiendomsdata verifisert: 14.09.2023 08:49

GÅRDSKART 5044-59/27/0
Tilknyttede grunneiendommer:
59/27/0-59/49/0

Markslog (AR5) 7 klasser

TEGNFORKLARING

- Fulldyrka jord
- Overflatedyrka jord
- Innmarksbeite
- Produktiv skog *
- Annet markslog
- Bebygd, samf., vann, bre
- Ikke kartlagt
- Sum

AREALTALL (DEKAR)

Fulldyrka jord	97.8	
Overflatedyrka jord	0.0	
Innmarksbeite	0.0	97.8
Produktiv skog *	397.4	397.4
Annet markslog	86.8	
Bebygd, samf., vann, bre	9.7	96.5
Ikke kartlagt	0.0	0.0
Sum	591.7	591.7

* Produktiv skog er skog på fastmark og myr med skogbonitet lav eller bedre.

Kartet viser valgt type gårdskart for eiendommen man har søkt på. I tillegg vises bakgrunnskart for gjenkjennelse. Arealstatistikken viser arealer i dekar for alle teiger på eiendommen. Det kan forekomme avrundingsforskjeller i arealtallene.

Ajourføringsbehov meldes til kommunen.

- Arealressursgrenser
- Eiendomsgrenser
- Driftssenterpunkt

Fra: "Jon Olav Bjørhusdal" <toolbox_norway@hotmail.com>
Sendt: torsdag 26. oktober 2023 10:15:58
Til: "Dröfn Helgadóttir" <drofn.helgadoottir@vegvesen.no>
Emne: Re: Planarbeid E6 Brekkvasselv-Namsskogan S - Skisse - Løsning forbi Bjørhusdal

Vi kan starte med det siste først. Dette med maks 0,3 avkjørsler pr.km er kan jeg ikke finne er et absolutt krav. Og det ivaretar ikke lokale behov. Det er helt uaktuelt at gården skal ha avskjæres med bom. Vi bor langt nok avsides om vi ikke skal gjemmes bort i en blindveg. Det kan heller ikke ha beviuselige trafikale (herunder sikkerhetsmessige) fordeler. Skogsdrift/tømmer, virke fra sagbruk, avling opp til gård ? Dette blir en 90 veg uten midtdeler og det kommer nok bla. av lav ÅDT. En traktor med henger /gress/avling eller tømmervogn skal altså enten krysse veien fra vestsiden (fra avlingsveg), kjøre langs E6 nordover (som en traktor kan på denne veien) og svinge av lenger nord ved på ny å krysse veien for å komme tilbake på vestsiden og under kulvert for å kjøre tilbake på gården. Enten det eller så har dere tenkt (eller vegprogrammet?) at det skal kunne åpnes bom (via GPS/tlf/brikke) for å passere over veg? I gitt eksempel gir alternativ 1 gir 2 kryssinger, alternativ 2 gir 1 kryssing, vanskeliggjort av en bom som ikke kan bevises å være feilfri mht. operasjon. Det blir mere kjøring og transport og det øker utslipp og/eller energiforbruk.

Den løsningen som vi har foreslått sør for Bjørtun (men dere nok ikke har sett på) vil være svært viktig **praktisk for drift og bruk av gård nå og ikke minst framtidig**, men samtidig på trafiksikkerhet. **Gir mindre kryssinger totalt sett enten du skal nord eller sør, og kommer fra nord eller sør.** Jeg ønsker også en god E6 men jeg er forpliktet til å legge til rette for å ikke marginalisere gård/drift/bosetting/ frihetsgrad. Jeg stiller grunn til rådighet i området sør for dagens av/påkjøring til en lignende løsning noe lenger sør som nevnt og ber dere se på dette på nytt.

Noen eksempler på situasjoner med kryssing i området Bjørtun/Syrstad med den løsningen dere legger for dagen her vs. det som er foreslått for dere. Da legger jeg til grunn at bom i praksis vil si stengt veg i forhold til idag. Legger også til fotavtrykket på utslipp/distanse. En er også instruert om å se på økonomi/kostnad på løsninger men jeg tar ikke med det her:

1 tur på Namsskogan med bil t/r: 2 kryssinger vs. 1. Marginalt lenger distanse på deres løsning.
1 tur til Brekkvasselv med bil t/r: 1 vs. 1 kryssing. Lengre distanse kjørt/større fotavtrykk mht. utslipp på deres alternativ.

Kjøre et avlingslass med traktor fra jorda vest for E6 og Jerbane til gård: 2 kryssinger samt traktorkjøring på E6 vs. 1 kryssing rett over. Lengre distanse kjørt/større fotavtrykk mht. utslipp på deres alternativ.

Frakte et tømmerlass til sagbruket, eller hente sagvirke (vi har drevet med og lagt til rette for leiesaging av eksternt tømmer): t/r fra nord gir 1 vs 1 kryssing. Marginalt lenger distanse med deres alternativ. T/r fra sør gir 1 vs 1 kryssing. Lengre distanse kjørt/større fotavtrykk mht. utslipp på deres alternativ. Tilleggspunkt her er at kulvert nord for Syrstad må være temmelig dyp (og ha pumpesystem) for å få gjennom tømmerbil/lastebil ?

Dette var noen eksempler som vegprogrammet nok ikke fanger opp. Hensynet til det lokale, det og de som er der og har sitt virke der.

Står fast på at en god og praktisk løsning lenegr sør for Bjørtun oppfyller økonomiske hensyn, sikkerhetsmessige og praktiske. Er heller ikke møteulykker som dominerer hendelser på dette strekket nord i fylket, det er utforkjøringer. Og etter siste vegutbygging i siste omgang har det ikke vært ulykker på dette strekket, eller iallefall langt færre. Så hensikten er allerede oppnådd vil jeg hevde. Er derimot skeptisk til utviklingen med å heve til 90.

Løsning som foreslått for dere (og da snakker jeg om Bjørtun) fjerner også behovet for en varig bruk av veg mellom Bjørtun og Syrstad. Denne forstår jeg er en veg som også skal benyttes under anlegget men etter det har jeg ønske om å tilbakeføre til mulig annen utnyttelse enn veg (jordbruk/skogbruk). En kommunal veg som dette blir en er en utgiftspost mht. drift og vi har ingen sikkerhet for at ikke den kostnaden veltes på oss framtidig.

Tror den nye traseen kan blir bra, og levelig. Spent på dette med høyde veg og støyskjerm plassering selvfølgelig. Men svært kritisk til bomløsning. Legger ved litt fra materiale jeg finner om N200:

"Normalens krav og anbefalinger bygger i stor grad på erfaring og på en helhetlig vurdering av de totale kostnadene for samfunnet, trafiksikkerhet, helse og arbeidsmiljø, ytre miljø, klimapåvirkning, jordvern, trafikkberedskap og framkommelighet"

"Kravene sikter som hovedregel mot en standard som tilfredsstiller kravene til egenskaper som nybygget anlegg. For forsterkning og utbedring av veger kan det være nødvendig å gjøre lokale tilpasninger som ikke fullt ut tilfredsstiller kravene i normalen"

"Ved valg mellom flere mulige tekniske løsninger, velges den løsningen som gir lavest totale kostnader for samfunnet og som tilfredsstiller krav til sikkerhet, helse og arbeidsmiljø, ytre miljø, klimapåvirkning, jordvern, trafiksikkerhet, trafikkberedskap, framkommelighet, mv."

"I henhold til forskrift om anlegg av offentlig veg har Statens vegvesen Vegdirektoratet fraviksmyndighet for riksveg, fylkeskommunene for fylkesveg og kommunene for kommunal veg"

Utdrag nedenfor er fra:

<https://storymaps.arcgis.com/stories/c071f54562174ebcbcf4014ac7a74de1>

"I perioden 2014-2019 er det registrert trafikkulykker med 6 drepte og 13 hardt skadde langs E6 Steinkjer-Nordland grense. Det er størst andel av disse alvorlige ulykkene langs strekningen fra Asphaugen til Namsskogan. Fra Asphaugen til Grong er møteulykker dominerende, og fra Grong til Namsskogan er utforkjøringer den vanligste ulykkesårsaken"

Jon Olav Bjørhusdal

for Bjørtun

From: Dröfn Helgadóttir <drofn.helgadoottir@vegvesen.no>

Sent: Thursday, October 26, 2023 9:45 AM

To: Jon Olav Bjørhusdal <toolbox_norway@hotmail.com>

Cc: Harald Inge Johnsen <harald.johnsen@vegvesen.no>

Subject: SV: Planarbeid E6 Brekkvasselv-Namsskogan S - Skisse - Løsning forbi Bjørhusdal

Hei

Vegen sør for Bjørtun er tenkt videreført som driftsveg (og driftsavkjørsel), altså ikke åpen for alminnelig trafikk. Men akkurat hvordan ordningen rundt bom blir har vi ikke fastsatt så her er vi åpne for innspill fra dere som eiere og brukere. Det som er viktig for oss i prosjektet er at avkjørselen ikke blir brukt som vanlig adkomstløsning for boligene, for da vil den telle med i antallet boligavkjørsler og vi vil ikke kunne skilte vegen til 90 km/t. For å kunne få til 90 km/t må antall boligavkjørsler holdes til en maks på 0,3 pr. km (eller 3 pr. 10 km).

Tegningen som er sendt til dere er en skisse fra vegmodellen. På plankartet tenker vi at vi vil vise vegen

sør for Bjørtun som en driftsveg og avkjørslen med pil (som driftsavkjørsel). Men igjen hvordan vi faktisk løser det fysisk med bom må kanskje tilpasses litt hvor ofte avkjørselen forventes å bli brukt bl.a. og vi tar som sagt gjerne imot innspill fra dere på dette.

Med hilsen
Dröfn Helgadottir

Statens vegvesen Utbygging
Fagressurser Utbygging, Plan Utbygging
Besøksadresse: Strandveien 40, Trondheim
Mobil: +4794792252 **epost:** drofn.helgadottir@vegvesen.no
www.vegvesen.no **epost:** firmapost@vegvesen.no

Fra: Jon Olav Bjørhusdal <toolbox_norway@hotmail.com>
Sendt: torsdag 26. oktober 2023 09:07
Til: Dröfn Helgadottir <drofn.helgadottir@vegvesen.no>
Kopi: Harald Inge Johnsen <harald.johnsen@vegvesen.no>
Emne: Re: Planarbeid E6 Brekkvasselv-Namsskogan S - Skisse - Løsning forbi Bjørhusdal

Hei. Jeg ønsker at du gjør rede for bom som dere har tegnet inn sør for Bjørtun.

Jon Olav

From: Dröfn Helgadottir <drofn.helgadottir@vegvesen.no>
Sent: Wednesday, October 25, 2023 1:39 PM
To: birgit@namsskoganbygg.no <birgit@namsskoganbygg.no>; Birgit Johansen <bijoha@online.no>; bijoha@frisurf.no <bijoha@frisurf.no>; orobjoer <orobjoer@gmail.com>; Jogeir Bjorhusdal <jogeirbjorhusdal9@gmail.com>; Jon Olav Bjørhusdal <toolbox_norway@hotmail.com>
Cc: Harald Inge Johnsen <harald.johnsen@vegvesen.no>
Subject: Planarbeid E6 Brekkvasselv-Namsskogan S - Skisse - Løsning forbi Bjørhusdal

Hei

Jeg viser til tidligere dialog med dere grunneiere ved Bjørhusdal i Namsskogan kommune.

Sender herved skisse av forslag til løsning som vi jobber med for øyeblikket. Som vi har nevnt til Birgit og Jogeir blir vi i området mandag 6. november og har mulighet til å treffe dere ved Bjørhusdal rundt 14:45 om det er ønskelig? Siden folkemøtet i Brekkvasselv begynner kl. 17 må vi nok være effektive slik at vi kommer oss dit tidsnok (med en grei margin). Men det kan ev. finnes muligheter for ytterligere befaringer om vi ser at det blir behov for det.

Med hilsen
Dröfn Helgadottir

Statens vegvesen Utbygging
Fagressurser Utbygging, Plan Utbygging

Besøksadresse: Strandveien 40, Trondheim

Mobil: +4795144449 **epost:** drofn.helgadottir@vegvesen.no

www.vegvesen.no **epost:** firmapost@vegvesen.no

Fra: "orobjoer" <orobjoer@gmail.com>
Sendt: fredag 15. september 2023 17:28:03
Til: "Dröfn Helgadóttir" <drofn.helgadoottir@vegvesen.no>; "Harald Inge Johnsen" <harald.johnsen@vegvesen.no>
Emne: FW:
Vedlegg: Økonomisk betraktning rundt alternativene E 6 Brekkvasselv.docx
Importance: Normal

Sendt fra min Galaxy

----- Opprinnelig melding -----
Fra: Ove Bjørhusdal <ove@ramlo.no>
Dato: 15.09.2023 13:37 (GMT+01:00)
Til: orobjoer@gmail.com
Emne:

Med vennlig hilsen

Ove R Bjørhusdal

959 23 290 / 974 66 000



www.ramlo.no

Økonomisk betraktning rundt alternativene E 6 Brekkvasselv-Namsskogan for området Bjørtun-Syrstad til kryss inn mot Bjørhusdal kapell

Vil med dette komme med et innspill som etter vår mening ytterligere styrker grunnlaget for å utbedre E6 forbi gårdene Bjørtun og Syrstad langs eksisterende E6 og ikke bygge helt ny vei øst for eiendommene.

Øvrige innspill i saken er kommunisert i egne tilsvær.

Alternativ med oppgradering eksisterende vei

Aktuell strekning ble kurveutbedret av Røstad Entreprenør i 2009 og jeg antar da i mine betraktninger at arbeidet fra den gang er godt dokumentert. Altså at grunnarbeider, frostsikringslag, forsterkningslag og bærelag, drenering, skjæringer etc. er utført og godkjent ihht håndbok 018 nå erstattet av n200.

Nytt siden den gang er nødvendig heving av vegen pga hensyn til 200 års flom samt breddeutvidelse på grunn av oppgradering til H1 standard og veg geometri iht. H2 90 km/t

Forutsetninger som anvendes

Lengde på vei ca. 1200 meter (ny strekning i 2009)

Bredde 9 meter (bruker 10 meter i beregninger)

Fyllingshøyde 0-1,5 meter- snittet settes til 1 meter da deler av strekningen har tilstrekkelig høyde

1.Pukkbehov (div fraksjoner levert fra steinbrudd 2 km unna)

1200meter*10 mtr*1 mtr*1,3 (komprimering) gir 15 600 m3 gir om lag 25 000tonn

Estimert kostnad pukkvarer

25000 * 175(tonnpris) gir varekost på 4 375 000

2.Arbeid anslag fremdrift 20 meter/dag 4 maskiner/1750,- pr time

Framdrift inkluderer graving av ny fot for breddeutvidelse

Estimert kostnad 60 dgr *12 tim/dag* 4maskiner*1750 5 040 000

Administrasjon påslag 15 % 1 412 250

Kostnader ved dette alternativet 10 827 250,-

Meterpris dette alternativer er mindre enn 10 000,-

Alternativ som er skissert øst for bebyggelse

Kostnader bygge ny vei i jomfruelig terreng ser jeg ofte settes til minimum 50 000 og ofte 100 000/meter avhengig av forutsetninger som massebalanse /skjæringer/sikringstiltak/broer og betongkonstruksjoner/nødvendige avbøtende tiltak.

Besparelse ut fra ovennevnte tall gir besparelser i størrelsesorden 50-100 millioner

Å bygge /utbedre veier er et samfunnsoppdrag som skal forvalte statens og husholdningenes penger på best mulig måte, så derfor mener jeg det rimeligste alternativet som er breddeutvidelse og løfte dagens E6 gir god nok vei i uoverskuelig fremtid.

Oppsummert

- Sektormyndigheter vil ikke måtte se på miljøaspektet og unødvendig arealbeslag som alternativ øst gir
- Vedtak av prosjektet i kommunen vil gå greit og dermed raskere oppstart
- Økonomisk betydelig besparelse
- 200 års flom hensyntatt
- Fornøyde eiere av eiendommene

Med hilsen
Ove R Bjørhusdal

Fra: "Geir Bjørhusdal" <gbjoerhu@gmail.com>
Sendt: fredag 28. april 2023 20:04:28
Til: "Firmapost" <Firmapost@vegvesen.no>
Emne: saksnummer: 22/227408

Hei!

Mottok i dag (!) på digipost fra Statens Vegvesen informasjon om E6-utbyggingsplaner på strekningen Brekkvasselv – Namsskogan.

I brevet er det satt en frist til 30.3.23 for å komme med innspill til planene.

I og med at jeg først mottok dette i dag, regner jeg med at jeg likevel kan komme med innspill....??

Det eneste jeg har å bemerke foreløpig er at boligen (Voll) har vannkilden sin fra en brønn som muligens kan komme innenfor det området dere vurderer ny E6.

Ellers har jeg ingen innspill pr. nå.

Mvh

Geir Bjørhusdal

Sendt fra [E-post](#) for Windows

Fra: "Hans alfred Hattmyr" <haalhatt@gmail.com>
Sendt: torsdag 30. mars 2023 08:40:04
Til: "Firmapost" <Firmapost@vegvesen.no>

Jeg har ikke på dette tidspunktet noe annet innspill viss det ikke blir noen konflikt mellom bolighus og e6 i så fall ber jeg om vurdering av og flytte bolighus lengre inn på tomte hilsen Hans Hattmyr



Statens vegvesen
Pb. 1010 Nordre Ål
2605 Lillehammer

Tlf: (+47) 22 07 30 00

firmapost@vegvesen.no

vegvesen.no

Tryggere, enklere og grønnere reisehverdag