



Statens vegvesen

Endringsforslag kommunedelplan

Høyring



Prosjekt: E6 Nordkjosbotn - Hatteng

Parsell: E6 Nordkjosbotn - Storfjord grense

Kommune: Balsfjord

Forord

Kva er ein kommunedelplan

Ein kommunedelplan er ein oversiktsplan som består av både ein tekstdel og ein kartdel. Kartet syner berre hovudtrekka for dei ulike alternativa. Kommunedelplan omfattar også ein konsekvensutreiing. Vedtatt kommunedelplan skal innarbeidast i kommuneplanen sin arealdel.

Kommunedelplanen sitt innhald

Teksten i kommunedelplanen inneheld ein skriftleg framstilling med beskrivelse av alternative tiltak, problem, kostnader og øvrige konsekvensar. Konsekvensane er inndelt i prissatte og ikkje -prissatte konsekvensar. Konsekvensane inngår i ein konsekvensutreiing. Plandelen og konsekvensutreiinga skal framstillast i eit samla hefte.

Planen ender opp med ein begrunna tilråding av alternativ.

Kartdelen er normalt tatt inn bakerst i planheftet.

Behandling av kommunedelplanen

Det skal utarbeidast planprogram for konsekvensutreiinga. Denne skal sendast på høyring til sektormyndigheitene. Planprogrammet vert vedtatt av ansvarleg myndigheit som i dei fleste tilfeller er kommunen.

Forslag til kommunedelplan med konsekvensutreiing skal leggjast ut til offentleg ettersyn slik at berørte partar og interesserte kan kome med merknader. Planen skal også sendast til statlege og fylkeskommunale instansar (sektormyndigheiter) til uttalelse.

Nokre av sektormyndigheitene kan fremma motsegner til planforslaget. Dersom eventuelle motsegner ikkje blir tatt til følgje, kan kommunen be om mekling hjå fylkesmannen. Viss mekling ikkje fører fram skal planen sendast Miljøverndepartementet for endeleg godkjenning. Departementet kan avgjere om motsegnene skal følgjast og kan i så fall gjere dei endringar i planen som krevst.

Når planen er endeleg godkjent, vil den vere eit juridisk og praktisk grunnlag for å utarbeide reguleringsplan.

Klage på godkjent kommunedelplan

Kommunestyret sitt vedtak av kommunedelplanen kan ikkje påklagast (jf plan- og bygningsloven § 20-5). Viss kommunedelplanen er sendt til departementet på grunn av motsegner, kan heller ikkje departementet sitt vedtak påklagast.

Innhald

1. INNLEIING	3
2. PLANOMRÅDET	4
2.1 Tidlegare planarbeid	5
2.2 Tilhøve til annan planlegging.....	6
2.4 Trafikk, ulukker og standardval.....	7
3. UTBYGGINGSALTERNATIV	9
3.1 Alternativ	9
3.1.2 Forkasta alternativ	10
4. KONSEKVENsutREIING FOR LANDSKAP, NATURMILJØ OG GEO-FAGLEGE HØVE	12
4.1 LANDSKAPSBILETET	13
4.2 NATURMILJØ	17
4.3 GEO-FAGLEGE HØVE	24
Grunntilhøve	24
5. ØVRIGE VERKNADER AV PLANFORSLAGET	26
5.1 Støy og støytiltak	26
5.2 Nærmiljø og friluftsliv	27
5.3 Kulturminner, naturmiljø og kulturlandskap	27
5.4 Naturressursar	30
5.5 Samfunn	30
5.6 Massetak og deponi	31
5.7 Konsekvenser i anleggsperioden	31
6. PRISSATTE KONSEKVENsAR	32
6.1 Anleggskostnader	32
7. ROS-ANALYSE	34
8. SAMANSTILLING OG SAMANLIKNING	35
9. TILRÅDING	36
10. MILJØOPPFØLGINGSPROGRAM	37

1. INNLEIING

Det blir med dette lagt fram forslag til endring av kommunedelplan for E6 Nordkjosbotn til Storfjord grense. Endringsforslaget omfattar heva vegline i området frå Bjørnbåsen til Trangen, kalla alternativ 3A. Endringsforslaget bygger på tidlegare kommunedelplan og med nytt forslag er det i alt sju ulike vegliner som blir lagt ut på høyring.

Eksisterande E6 tilfredsstillar ikkje dagens krav til standard grunna smal veg og fleire direkte avkøyringar til eigedomar. På store delar av strekninga er det randbebyggelse og stor trafikkbelastning for befolkninga. Kommunedelplanen legg difor til rette for utvida vegbreidde og atskilte atkomstvegar. Det er utført konsekvensutreiing i tråd med vedtatt planprogram. For fagområda landskapsbilete og naturmiljø er konsekvensutreiinga for endringsforslaget utført etter metodikken i håndbok 140 Konsekvensanalyser. Konsekvensanalyse er også utført for geofaglege høve. Det er elles gjort konsekvensvurderingar av fagområda nærmiljø, kulturminner og naturressursar. Kostnadsanslaga er oppdatert for alle vegliner.

Planprosessen har vore i tråd med plan- og bygningslova. Balsfjord kommune har etter behov deltatt i prosjektgruppa for planen. Det har vidare vore god medverknad frå interessentar, grunneigarar og sektormyndigheiter, blant anna gjennom fleire opne møter. Statens vegvesen meiner å kunne leggja fram planforslag som i hovudsak ivaretar dei innspel og merknader som har kome i planperioden.

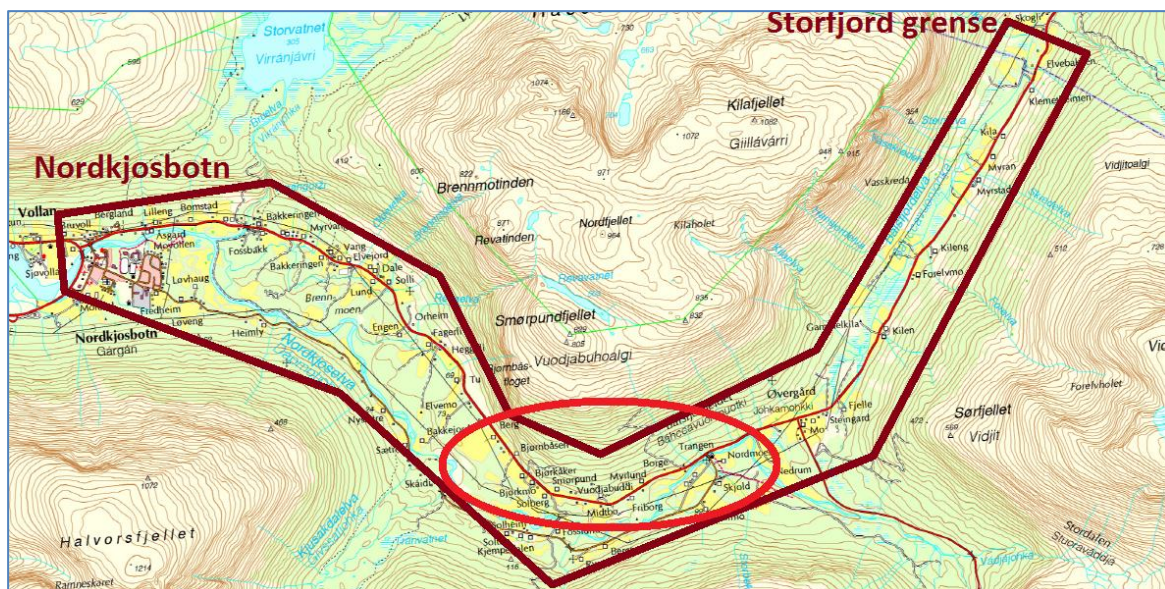
2. PLANOMRÅDET

Planområdet omfattar områda frå Nordkjosbotn sentrum, og vidare gjennom Nordkjosedalen, Balsfjordeidet, Kila og sidedalane Kjusakdalen, Kjempedalen og Tamokdalen. Regionen ligg i den kaledonske fjellkjeda og har ein kraftig fjellformasjon.

Landskapsrommet er prega av djupe, u-forma hovuddalar med breid dalbotn og bratte fjellsider. Det verna vassdraget, Nordkjoselva renner i store sløyfer gjennom dalbotn, som er kulturpåverka med dyrka mark og innslag av spreidd bebyggelse eller bygdegrender. Området inneheld dei fleste vegetasjonstyper som er vanleg for regionen.

Strekninga E6 Nordkjosbotn – Storfjord grense inngår som eit av fire planområder i prosjektet E6 Nordkjosbotn til Hatteng. Det andre planområdet i Balsfjord, reguleringsplan E8 Nordkjosbotn – Jernberg vart vedtatt i januar 2013.

Veglengda for strekninga Nordkjosbotn til Storfjord grense varierar mellom 14 020 meter og 14 790 meter for dei ulike vegalternativ. Det kortaste alternativet er føreliggande endringsforslag og det lengste alternativet er alt. 2.



Figur 1: Kartutsnitt med heile det aktuelle planområdet (brunt) og området for justert Alt 3 heva vegline (raudt)

2.1 Tidlegare planarbeid

Tidlegare kommunedelplan som dette endringsforslaget bygger på vart utarbeidd i perioden 1997-2000.

Konsekvensutreiinga omfatta den gongen konsekvensar for miljø, naturressursar og samfunn. Vidare omfatta utreiingane konsekvensar i anleggsperioden, deponi og bruk av overskotsmassar, skredfare, ulike høve knytt til geologi og geoteknikk, prissatte konsekvensar og nyttekostnadsanalyse mv.

Med bakgrunn i innkomne merknader frå Fylkesmannen sin miljøvernavdeling, vart det også utarbeidd tilleggsutreiing på enkelte fagområder som vart sendt på avgrensa høyring sommaren 2002.

Oversendingsbrev med tilråding av utbyggingsalternativ vart sendt til Balsfjord kommune i 2006. I brevet frå Statens vegvesen vart **alt. 3 tilrådd**, då som utbetningsstandard (US). **Alt. 1 vart forkasta** fordi alternativet ikkje ville oppfylle målsettingane lagt i prosjektet. **Alt. 2 og alt. 4 vart forkasta** grunna konfliktane mot vassdragsvernet og øvrige natur og miljøverdier. NVE meinte også at alt. 2 og alt. 4 i større grad enn alt. 3 berører verdifulle areal på sørsida av Nordkjoselva. **Alt 1(US) vart fraråda** fordi ein redusert standard i enda mindre grad enn alt. 1 ville oppfylle målsettingane for planarbeidet. **Alt. 5 og alt. 7 vart fraråda** av både NVE og fylkesmannen grunna omsynet til natur og miljø.

Balsfjord kommune **vedtok i møte den 21.08.2007 alt. 2** som ny trasè for E6 Nordkjosbotn til Storfjord grense. Vedtatt alternativ omfatta omlegging av E6 på andre sida av Nordkjosdalen.

Planstart og varsel om motsegn til reguleringsplan

Statens vegvesen meldte oppstart av reguleringsplan etter alt. 2 vinteren 2011. I forkant av dette vart det halde møter med fylkesmannen og NVE for avklaring av eventuelle nye utreiingskrav for alt. 2. Begge sektormyndigheiter var kritisk til alt. 2, og kom med klare tilrådingar til kommunen om å ta kommunedelplanen opp til ny behandling og endra vedtaket til alt. 3. Både fylkesmannen og NVE leverte etterkvart merknader og varsel om motsegner til reguleringsplan etter alt. 2. Etter fleire møter med håndtering av varsel om motsegner, sendte vegvesenet i juli 2011 brev til Balsfjord kommune med anmoding om å endra vedtaket frå alt. 2 til alt. 3. Kommunen meldte då tilbake at endring av kommunedelplanen måtte skje i henhold til Pbl § 11-17 Endring og oppheving av kommuneplanen sin arealdel. Her framkjem det at for endring og oppheving av planen vil same føresegner som for utarbeiding av ny plan gjelda.

Formannskapet vedtok den 14.09.2011 følgjande:

“Balsfjord formannskap innstiller på at kommunedelplan vedtatt i 2007 oppheves. Det startes helt ny prosess med kommunedelplan for trasévalg ny E6 Nordkjosbotn – Storfjord grense. Ny trasé anbefales å følge nåværende alt. 2, men i tilfredsstillende avstand fra Nordkjosvassdraget.”

Statens vegvesen mottok også andre innspel som omhandla tunnel gjennom Smørpundfjellet og heva line langs dagens trasè i området frå Bjørnbåsen til Trangen. Alle innspela vart vurdert i planprogrammet som vart lagt ut på høyring våren 2012 og vedtatt i mars 2013.

2.2 Tilhøve til annan planlegging

Nasjonale forventningar til regional og kommunal planlegging

Jamfør føresegner i plan- og bygningslova vil det kvart fjerde år bli utarbeidd dokument med nasjonale forventningar til regional og kommunal planlegging. Det første dokumentet kom i juni 2011 og spenner frå områda klima og naturmangfald til trafikk, næringsutvikling og oppvekstvilkår. Forventningane er ikkje bestemmande, men retningsgivande og skal leggest til grunn for utarbeiding av planar i kommunar og fylker. Følgjande forventningar har særleg betydning for vårt planarbeid:

- *«forventer at planleggingen bidrar til å unngå nedbygging av viktige naturtyper, friluftsområder, kulturlandskap og dyrka mark, og inngrep i viktige kulturminner og kulturmiljø. Prosjekter med stor negativ konsekvens for naturmangfold bør i utgangspunktet ikke gjennomføres, og nye traseer bør der det er mulig legges utenfor biologisk viktige områder og truet natur.»* (Se kapittel om samferdsel og infrastruktur på side 22).

Nasjonal transportplan

Prosjekt E6 Nordkjosbotn-Hatteng med tilknytningar er med i forslag til Nasjonal Transportplan 2014-2023. Strekninga er prioritert i siste seksårsperiode, 2018-2023.

Hovudmåla for transportpolitikken er:

- Betre framkommeligheit og reduserte avstandskostnader for å styrke konkurransekraften i næringslivet, og for å bidra til å oppretthalde hovudtrekka i busettingsmønsteret.
- Ein visjon om at det ikkje skal førekome ulykker med drepte eller hardt skadde i transportsektoren.
- Avgrense klimagassutslipp, redusere miljøskadelege verknader av transport, samt bidra til å oppfylle nasjonale mål og Norges internasjonale forpliktelsar på helse- og miljøområdet.
- Eit transportsystem som er universelt utforma.

Rikspolitiske retningslinjer for verna vassdrag:

I retningslina er det presisert at vassdrag som er verna mot kraftutbygging også må handsamast varsamt når det gjeld andre typar inngrep. Retningslina trekk fram følgjande målsettingar for forvaltning/planlegging av verna vassdrag:

- a. unngå inngrep som reduserar verdien for landskapsbiletet, naturvern, friluftsliv, vilt, fisk, kulturminner og kulturmiljø,
- b. sikre referanseverdien i dei mest urørte vassdraga,
- c. sikre og utvikle friluftslivsverdien, særleg i områder nær befolkningskonsentrasjonar,
- d. sikre verdien knytt til førekomstar/områder i dei verna vassdraga sine nedbørfelt som det er fagleg dokumentert at har betydning for vassdraget sin verneverdi,
- e. sikre dei vassdragsnære områda sine verdi for landbruk og reindrift mot nedbygging der desse interessene var ein del av grunnlaget for vernevedtaket.

Rikspolitiske retningslinjer for verna vassdrag (sjå § 6-2 i plan – og bygningslova) konkretiserer dei nasjonale forventningane til planlegginga og markerar nasjonal politikk på viktige områder.

Kommuneplanen sin arealdel

Kommuneplanen sin arealdel omfattar plankart, føresegner og planbeskrivelse der det framkjem korleis nasjonale mål og retningsliner, og overordna planar for arealbruk er ivaretatt. Balsfjord kommune vedtok revidert arealplan i 2011.

Nordkjosbotn i utvikling

Nordkjosbotn som lokalsamfunn gjennomgår store endringar i infrastruktur herunder nytt industriareal, omlegging av E6, samt ny 420 kV-line Balsfjord - Hammerfest. I tillegg skjer det fornying og utbyggingar i sentrum. Som følge av auka næringsaktivitet og nye vegar, vil trafikken i tettstaden auka, noko som igjen vil påverka miljø og butilhøva. Reguleringsplan Nordkjosbotn Sør som omfattar industriveg, ny internveg til sentrum, kollektivareal og ny E6/E8 rundkøyning, er elles ein plan som grensar til kommunedelplan E6 Nordkjosbotn – Storfjord grense.

2.3 Formål med planen

Vegstandarden for strekninga Nordkjosbotn til Storfjord grense er i dag prega av stadvis låg køyrehastigheit grunna mange svingar og dårleg kurvatur. Dette gjeld særleg dei første 5 km. Langs størsteparten av strekninga er det vidare bebyggelse med direkte avkøyningar til stamvegen. Dette gjev negativ innverknad på nærmiljøet i form av blant anna støy og støvproblem for dei bustadane som ligg nærmast veggen.

Formålet med omlegging av E6 er å heva transportkvaliteten gjennom å auka trafikktryggleiken. Gjennom standardheving og jamnare fartsprofil vil det bli betre framkomeleg. Viktige mål for arbeidet med endring av kommunedelplanen har difor vore å tilpassa prosjektet best mogleg med omsyn til nærmiljø og optimal lineføring.

2.4 Trafikk, ulukker og standardval

Nordkjosbotn er eit trafikknutepunkt mellom E6 nordover/sørover og E8 til Tromsø og har stor trafikkmengde både av tunge og lette køyrety. Nordkjosbotn er elles i utvikling med nye industriverksemdar som igjen vil føra til fleire tunge køyrety i området.

På strekninga frå Nordkjosbotn til Storfjord grense er det registrert fleire ulukker dei siste åra. I perioden frå 2003 til 2012 har det vore ei dødsulukke, ei alvorleg ulukke og åtte andre ulukker med lettare skade. Fire av desse ulukkene har skjedd på strekninga frå Bjørnbåsen til Trangen. Går ein lengre tilbake i tid frå 1977 og fram til i dag, har det i alt vore seks personar drepte, to personar med særskild alvorleg skade, 30 personar med alvorleg skade og 29 personar med lettare skade. Ulukkene har vore forskjellige og omfattar både utforkøyningar, møteulukker, ulukker med mjuke trafikantar mv.

I forskrift om anlegg av offentleg veg §2, går det fram at ved planlegging og utbygging av vegnettet skal arealbruk og vegfunksjonar vurderast i eit berekraftig og langsiktig perspektiv etter vegopning. Dersom veggen er ferdigstilt i 2020 bør ein dimensjonera veggen med trafikk for år 2040. Når det gjeld forventa årleg døgntrafikk (ÅDT) i år 2040, vil ein utfrå fylkesprognosane for 2012-2040 forventa ein auke på 20,5 prosent. I vurderinga av framtidig trafikkmengder, har ein lagt til grunn trafikkdata for strekninga mellom Øvergård til Storfjord, som her er venta å auka til ca. 2150 køyrety i døgeret i år 2040. Stamvegar og andre hovudvegar med trafikkmengde 0-4000 køyrety i døgeret og med fartsgrense 80 km/t, skal dimensjonera etter 8,5 meter vegbreidde.

Gjennomsnittleg trafikkmengde pr. døgn (ÅDT, 2012-tal) på følgjande delstrekningar til Storfjord grense er:

Nordkjosbotn – Solli (kryss med kommunal veg): ÅDT = 2450 køyrety

Solli – Øvergård (kryss med fv87): ÅDT = 2150 køyrety

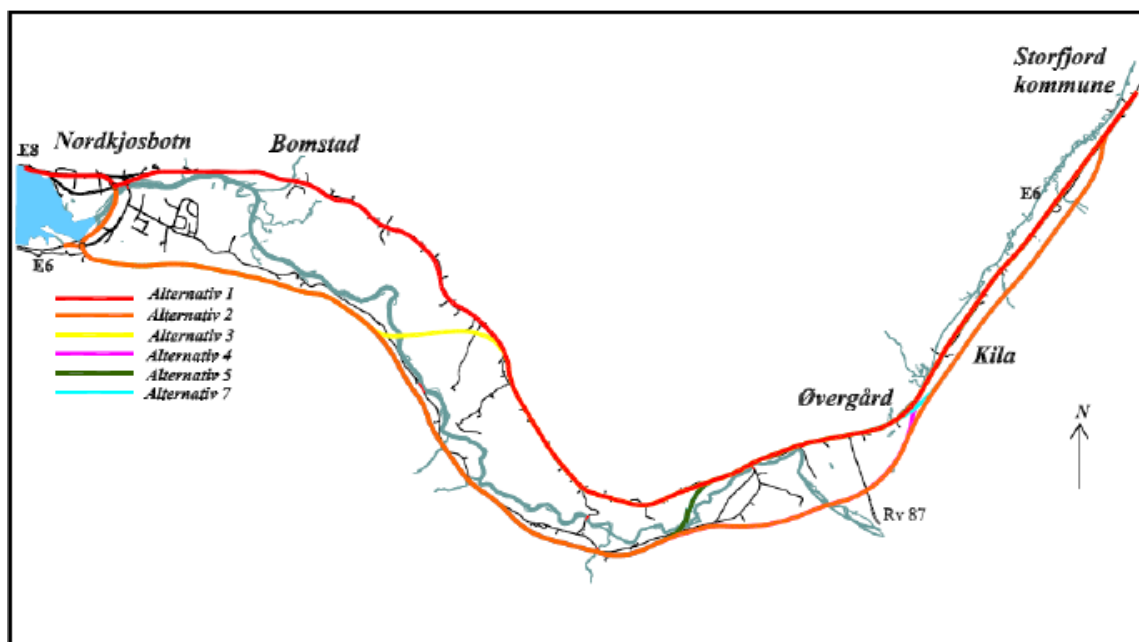
Øvergård-Storfjord grense: ÅDT 1800 køyrety

Andelen tungtrafikk utgjer 15 prosent.

3. UTBYGGINGSALTERNATIV

3.1 Alternativ

Tidlegare forslag til kommunedelplan E6 Nordkjosbotn-Storfjord grense inneheld seks ulike utbyggingsalternativ. Med nytt endringsforslag alt. 3A, er det i alt sju alternativ som inngår i kommunedelplanen. Under framkjem det kort omtale av alle alternativ. Veglengdene for dei ulike alternativ er henta frå tidlegare kommunedelplan. I oppdatert kostnadsanslag har ein valt å bruka dei veglengdene som står i tidlegare kostnadsanslag.



Figur 2: Kartet syner vegalternativ i tidlegare forslag til kommunedelplan. Kommunen sitt tidlegare vedtatte alt. 2 er markert med oransje farge på motsatt side av dagens E6. Vegvesenet sitt tilrådde alt. 3 er markert med gul farge.

Alternativ 0

Forutan dei utreia alternativ 1, 2, 3, 3A 4, 5 og 7, tar alt. 0 for seg korleis tilhøva langs eksisterande E6 vil koma til å utvikla seg utan tiltak dei nærmaste 25 år. Dette vert brukt som samanlikningsgrunnlag for øvrige alternativ.

Alternativ 1

Alt. 1 startar ved vektstasjonen og følgjer dagens trasè til kryss E6/E8 i Nordkjosbotn. Vidare følgjer den stort sett langs eksisterande E6 på nordsida av Nordkjosdalen og vidare langs eksisterande trasè gjennom Kila til kommunegrensa mot Storfjord. Kurvaturen er retta betydeleg samanlikna med dagens veg. Vidare er det føreslått at vegen vert lagt på fylling i dei områda i Kila som har størst fukkproblem vinterstid. Samla veglengde er 14 510 meter.

Alternativ 2

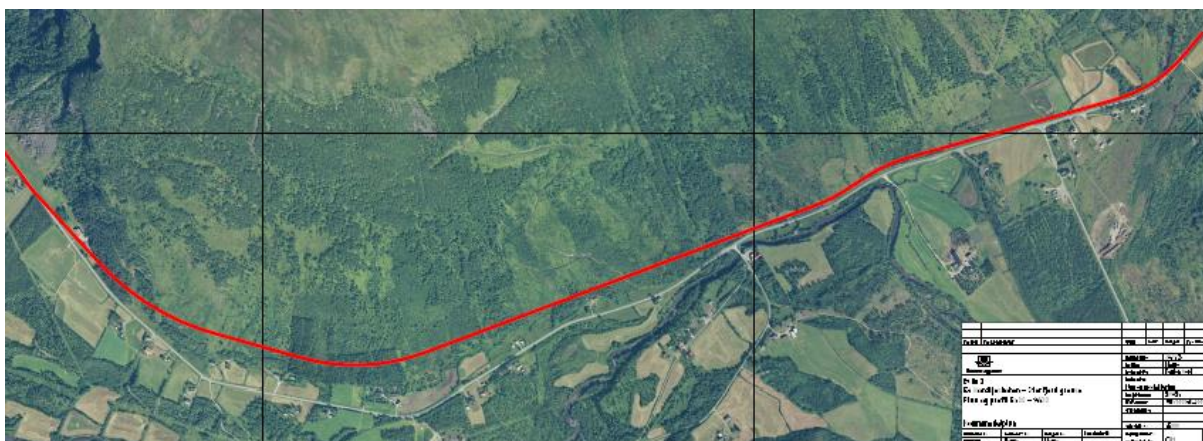
Ny E6 startar ved vektstasjonen og følgjer sørsida av Nordkjosdalen langs med Skogvegen til Nordmoen og vidare på same side forbi Øvergård. Deretter følgjer lina austsida av dalen gjennom Kila til Storfjord grense. Denne er tidlegare kalla "Kjempedalslina" og er ein kombinasjon av vegvesenet og grunneigarane sitt lineforslag gjennom Nordkjosdalen og Kila. Samla veglengde er 14 790 meter

Alternativ 3

Alt. 3 er som for alt. 2 heilt fram til Heimly. Her kryssar traseen Nordkjoselva og dalen over til Fagerli/Tu og kjem inn på alt. 1 like før Piggsteinen. Veglina følgjer alt. 1 vidare fram til kommunegrensa mot Storfjord. Samla veglengde er 14 180 meter.

Alternativ 3A (endringsforslag)

Alt. 3A er lik alt. 3 bortsett frå området Bjørnbåsen til Trangen. Dette er ein strekning på ca. 2,6 km som består av randbebyggelse på begge sider av dagens E6. I dette området er veglina blitt heva og flytta med større avstand frå bebyggelsen. Frå Trangen og forbi krysset ved Øvergård går vegen parallelt med dagens veg forbi krysset ved Øvergård. Samla veglengde er 14 020 meter.



Figur 3: Alternativ 3A merka raudt.

Alternativ 4

Alt. 4 er identisk med alt. 2 til ein har passert Øvergård. Her er det kort kryssing over til alt. 1 og følgjer dette alternativ vidare frå Kila til kommunegrensa. Samla veglengde er 14 790 meter.

Alternativ 5

Alt. 5 er lik alt. 2 heilt fram til Smørpundfossen. Her kryssar den over til alt. 1 ved Trangen og følgjer dette alternativ vidare. Samla veglengde er 14 650 meter

Alternativ 7

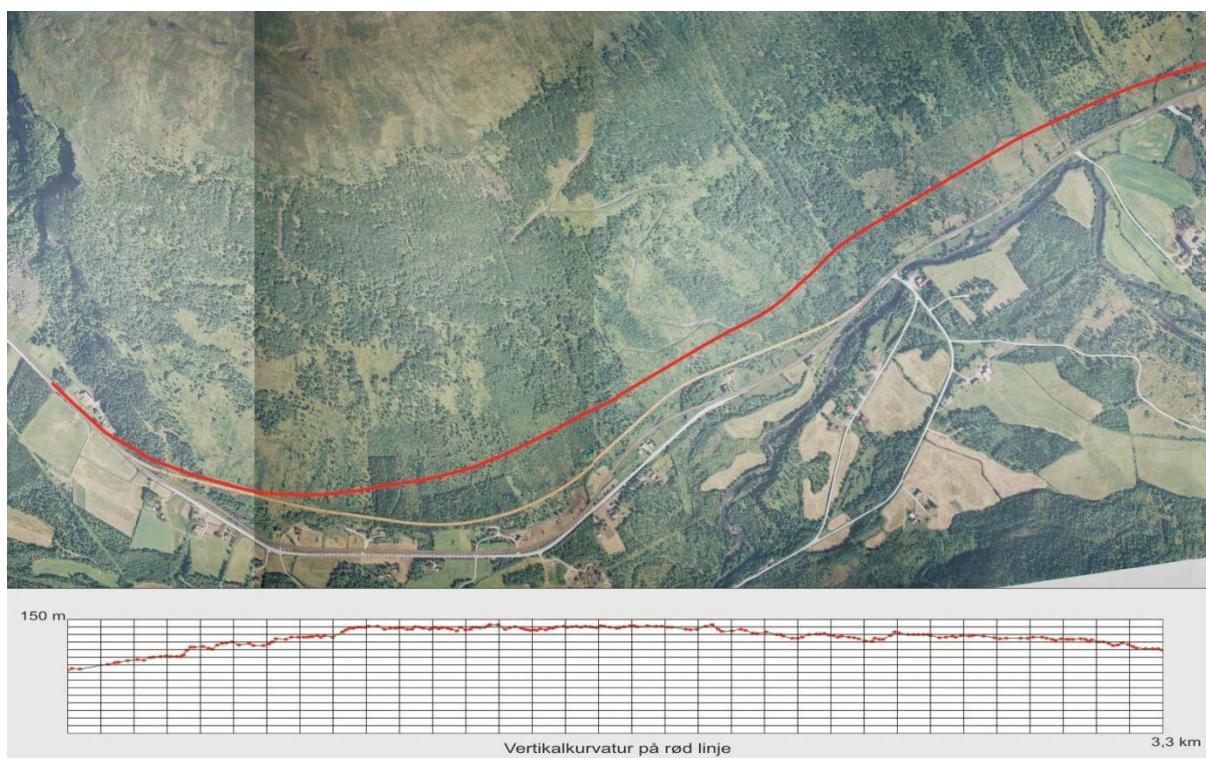
Alt. 6 vart sløyfa grunna store inngrep i verneverdiane rundt vassdraget. Nytt alt. 7 kom i staden etter ønskje frå grunneigarane. Alt. 7 følgjer alt. 5 og vil få ein kryssing mellom alt. 1 og alt. 2 i området Øvergård-Kila. Samla veglengde er 14 480 meter.

3.1.2 Forkasta alternativ

Ved planoppstart og høyring av planprogrammet kom det nye og kjente forslag om alternative vegliner. Forslaga omhandla høgare vegline for alt. 2 gjennom Kjempedalen og tunnel gjennom Smørpundfjellet. Begge desse alternativa har vore grundig vurdert i tdlegare runde med kommunedelplanen, og vart også forkasta i arbeidet med endring av kommunedelplanen. Begrunninga for dette er omtalt i planprogrammet.

I arbeidet med heva vegline for alt. 3 i området frå Bjørnbåsen til Trangen, kom det forslag frå lokale grunneigarar om at det nye forslaget måtte gå høgare oppe i terrenget og først vidare

forbi krysset ved Øvergård, jamfør den raude streken i kartet under. Grunneigarane ønskte følgeleg med dette å oppnå størst mogleg avstand frå eigedomane. Den gule linea i kartet syner det første forslaget som vart omhandla i planprogrammet. I arbeidet med endringsforslaget har viktig tilnærming vore å tilpassa veglina enda betre med omsyn til terreng og nærmiljø.



Figur 4: Forslag fra «Veimøtet» merka med raud line. Gul line er første utkast sendt ut i samanheng med planprogrammet.

4. KONSEKVENsutREIING FOR LANDSKAP, NATURMILJØ OG GEO-FAGLEGE HØVE

Føreliggande konsekvensutreiing og kartleggingar er gjort i tråd med godkjent planprogram. For biologisk mangfald og landskap er konsekvensutreiinga gjort i henhold til Statens vegvesen sin håndbok 140 Konsekvensanalyser. For desse to fagområda er det gjort ordinær samanlikning med alle øvrige vegliner i kommunedelplanen som også er lagt ut på ny høyring. Det er vidare gjort konsekvensutreiing og vurderingar for fagområdet geoteknikk og geologi for alt. 3A fram til Øvergård. For tema som omhandlar skred og skredsikring er det utarbeidd eigen rapport frå Norges geotekniske institutt (NGI). Øvrige vurderingar av verknader som omfattar naturressursar, kulturminner, nærmiljø, støy og friluftsliv er dette omhandla i kapittel 5.

Kostnadsoverslag for kommunedelplanar skal ligga innan ein nøyaktigheit på +/- 25 prosent. Etersom det allereie føreligg kostnadsanslag for tidlegare kommunedelplan, har tilnærminga vore å oppdatere dette grunnlaget justert for visse endringar i vegnormalane. Kostnadsanslaget er følgeleg supplert med endringsforslaget alt. 3A.

Ikkje - prissatte konsekvensar

Metode

Konsekvensvurderinga er utført etter Statens vegvesen sin håndbok 140. Konsekvensane er synt på ein skala med + og – med følgjande inndeling:

Verdi Ingen verdi	Omfang		
	Liten	Middels	Stor
Stort positivt			Meget stor positiv konsekvens (++++)
Middels positivt			Stor positiv konsekvens (+++)
Lite positivt			Middels positiv konsekvens (++)
Intet omfang			Liten positiv konsekvens (+)
Lite negativt			Ubetydelig (0)
Middels negativt			Liten negativ konsekvens (-)
Stort negativt			Middels negativ konsekvens (- -)
			Stor negativ konsekvens (- - -)
			Meget stor negativ konsekvens (- - - -)

- ++++ Meget stor positiv konsekvens
- +++ Stor positiv konsekvens
- ++ Middels positiv konsekvens
- + Liten positiv konsekvens
- 0 Ubetydelig konsekvens
- Liten negativ konsekvens
- Middels negativ konsekvens
- Stor negativ konsekvens
- Meget stor negativ konsekvens

Metodikken er gjort for fagområda landskapsbiletet og naturmiljø og er elles blitt samanlikna mest mogleg opp mot tidlegare utreiingar.

Figur 5: Konsekvensvifte, jf Håndbok 140

4.1 LANDSKAPSBILETET

Definisjon

Landskap er eit område som er forma under påverknad frå og samspelet mellom naturlege og menneskelege faktorar. Begrepet landskapsbiletet vert brukt i denne samanheng om dei visuelle omgjevnadane.

Ifølgje planprogrammet skal følgjande vurderast:

- Beskrivelse av landskapet innanfor influensområdet
- Utreiing av konsekvensane
- Moglegheit for behovet av avbøtande tiltak og evt. føreslå avbøtande tiltak

Verknaden av inngrepet i landskapet er avhengig av tiltaket sin lokalisering, lineføring, utforming og utslag av fylling/skjæring.

Følgjande skal inngå i vurderinga av tiltaket sine konsekvensar:

- Om vegen bryt med strukturen i landskapet.
- Om vegen sin skala står i harmonisk høve til skalaen i landskapet.
- Om vegen medfører skjemmaende sår i landskapet
- Om andre tiltak som støyskjermer, gjerder, murar etc. kan vere skjemmaende for landskapet
- Om vegen sin nær- eller fjernverknad er forringande for landskapet
- Om vegen gjev endra/reduert reiseopplevingar for trafikantane

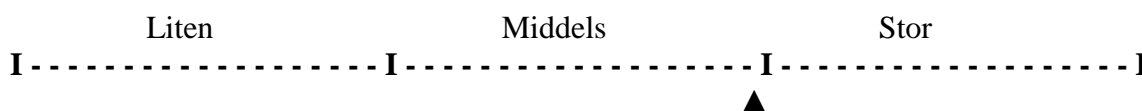
Verdivurdering

I tidlegare landskapsanalyse er landskapsrom 2 vurdert til middels til stor verdi fordi landskapet har stor visuell variasjon og med eit heilskapleg inntrykk. Landskapsrom 3 er likeins. Sidan desse har lik verdi, vert dei slått saman ved vurdering av omfang og konsekvens av tiltaket. Det er ikkje framkomen ny informasjon om landskapsbiletet som gjev grunnlag for å justere på verdivurderingane.

Lokaliseringa av den endra veglina mellom Bjørnbåsen og Trangen, er først og fremst innanfor landskapsrom 2 og ein mindre strekning i landskapsrom 3 (sjå landskapsanalysen). I dette området ligg dalen i ein boge omkring Smørpundfjellet sin avgrensing i botn. Dagens E6 ligg i overgangen mellom dalbotn og fjellet sin form og følgjer difor strukturen i landskapet. Terrenget i fjellsida er variert og utan tydelege terrenghyller.

Det er tydeleg avgrensing mellom flatt terreng i dalen og høgare terreng i fjellet. Fjellsida er dekkja av skog (i hovudsak lauvskog) medan dalen er sterkt kulturpåverka med jordbruk og innslag av bebyggelse.

Området vert vurdert til middels-stor verdi.





Figur 6: Overordna landskapsrom sett frå vest. Området som er ringa inn er alt 3A

Vurdering av omfang og konsekvens for endra vegline, alt. 3A

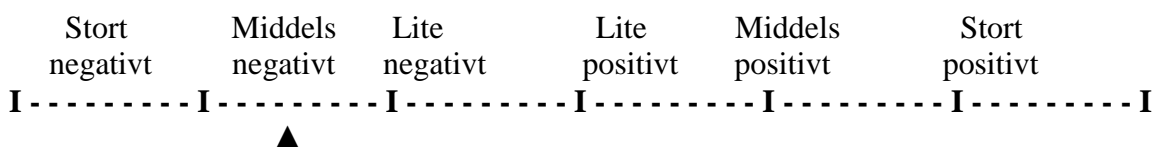
Heva vegline mellom Bjørnbåsen og Trangen vil gå gjennom eit storskala landskapsrom med steile fjellskråningar beståande av hovudsakleg lauvskog.

Vegen vil bryte med strukturen i landskapet ved å gå inn i Smørpundfjellet sin boge. terrengformasjon som er skogkledd. Terrenget er variert og det er vanskeleg å få lagt vegen på ei naturleg hylle. Dette inneberer omfattande skjæringar i fjellsida og fyllingar mot dalen som er negativt for landskapsbiletet. Det er imidlertid forutsatt naturleg utforming av skråningar på 1:2 eller slakare som kan vere med på å integrera inngrepet i eksisterande terreng noko.

Tiltaket vil vere godt synleg ved ferdigstilling og fleire år framover, men med tida vil også vegetasjonen inntre suksessivt og viska ut inngrepet delvis. Tiltaket vil uansett vere eksponert frå andre sida av dalen (Sætre og Bergtun) og vere særleg synleg i dagslys ettersom skråninga er sørvendt. Nærverknaden vil primært vere avgrensa fordi mykje av tiltaket vil ligga skjult i skogen. Tre skredvollar med høgde opptil 15 meter og lengde mellom 250 til 600 meter ved Øvergård vil derimot vere ytterlegare visuelt negativt for landskapsbiletet.

Samla sett vil vegen med store skjæringar og fyllingar stort sett underordne seg det storskala landskapet og med tida vil fyllingssårane delvis bli viska ut ved naturleg vegetasjonsinnvandring av skråningane. Tiltaket vil uansett vere eksponert frå andre sida av dalen. Skredvollane vil vere godt synleg og vere unaturlege terrengformar i landskapet.

Tiltaket blir vurdert til middels negativt omfang.



Konsekvens alternativ 3A

Ved heva linje vert vegen vurdert til å ha eit middels negativt omfang gjennom eit område med middels-stor verdi for landskapsbilete, forutsatt naturleg forming av skråninga med ein minimumshelling på 1:2 og etablering av vegetasjon.

Dette gjev middels negativ konsekvens (--).

Ved samanstilling av alternativ 3 (liten negativ konsekvens) og endra vegline (middels negativ konsekvens) vil konsekvensen bli noko endra.

Konsekvens for alternativ 3A vert vurdert til å ha liten til middels negativ konsekvens (-/--) for landskapsbiletet.

Resultat

I tabellen nedanfor er konsekvens for landskapsbiletet for dei ulike alternativane synt. Ein begrunning for rangering følgjer deretter. Her er det gjort ein nærmare vurdering og rangering av alternativa som kom likt ut i eksisterande konsekvensutreiing med tilleggsrapport.

Konsekvens og rangering av alle alternativ

Deltema	Alt 1	Alt 2	Alt 3	Alt 3A	Alt 4	Alt 5	Alt 7
Landskapsbilde	--	--	-	-/--	--	-	--
Rangering	4	7	1	3	5	1	7

Begrunning for rangering

Alternativ 1, 2, 4 og 7 kjem ut som dei dårlegste alternativane for landskapsbiletet med middels negativ konsekvens. Av desse fire alternativane er det alternativ 2 og 7 som blir rangert som dei dårlegste alternativane. Dette fordi dei delar opp eit særprega kulturlandskap i Kjempedalen og berører karakteristiske terrengformar i Kjusakdalen og Kjempedalen. Gjennom Kila vil begge alternativa ligga høgt oppe i liane og medføre dominerande terrenginngrep med negative fjernverknader for landskapsbiletet.

Alternativ 4 vil, som alternativ 2, dela opp det karakteristiske kulturlandskapsområdet i Kjempedalen. Alternativet er rangert litt betre enn alternativ 2 og 7 fordi veglina vil ligga parallelt med dagens veg frå Kila og inntil Storfjord grense som er eit landskap som tåler inngrepet. Ved alternativ 1 vil utbetringa av dagens veg føre til uheldige oppdelingseffektar fordi vegen blir lagt parallelt med dagens veg gjennom heile strekninga. Dette gjev middels negativ konsekvens for landskapsbiletet, men er likevel litt betre enn alternativ 2, 7 og 4 fordi traseen ligg i områder som er berørte.

Alternativ 3 og 5 kjem best ut av alternativane for landskapsbiletet med liten negativ konsekvens. Desse er rangert likt. Ved alternativ 3 vil brua ved Heimly bli eit nytt landskapselement som kan underordne seg landskapet sitt hoveddrag. Denne kryssingen av dalen vil medføre store terrenginngrep som er negativt for landskapsbiletet. På den øvrige strekninga vil derimot landskapet tåle inngrepet med ny veg. Ved alternativ 5 vil traseen krysse Nordkjoselva ved Smørpundfossen samt dela eit karakteristisk kulturlandskap i Kjempedalen. Desse inngrepa er negative for landskapsbiletet. Men på grunn av moderate inngrep frå Trangen til Storfjord grense er alternativet rangert som nummer 1 saman med alternativ 3. Alternativ 3A er rangert som tredje beste. Samanlikna med alternativ 3 er 3A

noko dårlegare. Dette er fordi den heva linja mellom Bjørnbåsen og Trangen fører til store skjæringar som blir eksponert samt at skredvollane vil vere godt synleg i landskapet.

Avbøtande tiltak for alt. 3A

Det vert føreslått å sprøyteså skråningane med lokal frøblanding for å skjula tiltaket raskare. Både skjæringar og fyllingar vert forma naturleg til eksisterande terreng med minimumshelling 1:2.

Dette er eit stort prosjekt med store terrenginngrep, ulike konstruksjonar, belysning, skredvollar etc. Strekninga er i tillegg inndelt i to parsellar og desse vert planlagt på ulikt plannivå. Det skal utarbeidast ein formingsretteleiar for å kunne skapa ein heilskapleg utforming for heile strekninga frå Nordkjosbotn til Hatteng.

Massedeponi

Det er utført ein landskapsfagleg vurdering av massedeponi i tilknytning med tidlegare kommunedelplan. Denne beskriv landskapsbiletet sin tåleevne, utformingsprinsipp for permanente massedeponi og ein landskapsfagleg vurdering av massedeponiar. Dette arbeidet er betrakta som tilstrekkeleg i vidare val av områder for deponi og det vert difor synt til denne.

Reiseoppleving

Vegen vil gå gjennom skog og ligga høgare enn dalbotnen for den heva veglina. Stadvis vil sannsynligvis trafikanten ha utsyn over dalen. Dei storslagne og steile fjella som omkransar dalen vil framleis bli sett over vegetasjonen. Sidan dalen kan opplevast stadvis og dei steile fjella kan sjåast av trafikanten, vert reiseopplevinga vurdert som lite endra.

4.2 NATURMILJØ

Definisjon

Temaet naturmiljø omhandlar naturtypar og artsførekomstar som har betydning for dyr og planter sitt levegrunnlag, samt geologiske elementar. Begrepet naturmiljø omfattar alle terrestriske (landjorda), limnologiske (ferskvatn) og marine forekomstar (brakkvatn og saltvatn), og biologisk mangfald knytt til desse.

Generell beskrivelse av naturmiljøet

Planområdet er dominert utelukkande av fattige bergartar (metasandstein, glimmerskifer og gneis), noko som gjev eit dårleg grunnlag for krevande karplanter. Truleg er det enkelte stader rikare bergartar høgare opp i liaavsnittet da det i umiddelbar nærleik til enkelte bekkar var noko (kalk) rikare vegetasjon. Innslaget av høgstaude- og lågurtartar skuldast truleg også rikare sigevatn frå høgare opp i liaavsnittet. Lausmassane består av morenematerialar av forskjellig tjukkelse og sortering, medan heilt nederst (der kor jorder finnes), er det breelavsetningar.

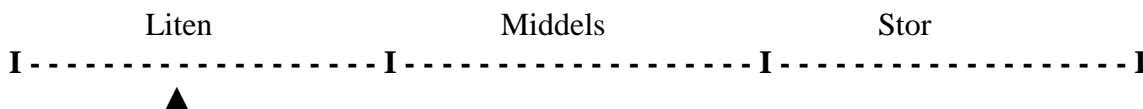
Heile planområdet er dominert av skog, medan det enkelte stader førekjem litt dyrka mark i form av gjengroande beitemarker. Det er i området ein veksling mellom vegetasjonstypene skrubbebjørkeskog og småbregne- høgstaudebjørkeskog, og sistnemnte type dominerar. Bjørk er det dominerande treslaget, medan selje, rogn og vier førekjem spreidd og særleg i fuktigare forseinkingar. Det er planta inn større felt med gran, som er eit fremmed treslag nord for Saltfjellet. Det vil vere positivt for naturverdiane at grana i sin heilskap vert fjerna. Dominerande artar er hhv. krekling, blåbær- og skrubbebjørk i førstnemnte vegetasjonstype, medan hengeving dominerar i småbregneutformingane. I høgstaudeskogen dominerar artar som enghumleblom, mjødukt, rød jonsokblom, gullris, kvitbladtistel, skogstjerne, skogburkne, sumphaukeskjegg, struseving, firblad og skogstorkenebb. Det førekjem også sparsomt noko lågurtskog med artar som hengeaks og teiebær. Langs ein bekk blei det funne gulsildre (kalkrevende) i umiddelbar nærleik til bekken. Skogen i området er overalt ung og tett og er eit resultat av gjengroing av tidlegare beitemark kor suksesjonen med gjengroing truleg har pågått i mellom 0-30 år. Det blei ikkje funne biologisk gamle tre eller konsentrasjonar av død ved som er viktig for mange krevande artar. Det blei ikkje funne interessante sopp eller lav på gamle eller døde tre, til dømes blei ingen bladlaver i lungeneversamfunnet funnet, ei heller interessante knappenåls eller skorpelav.

Registrerte naturverdier

Det er i naturbase (www.naturbase.no) ikkje avgrensa naturtypelokalitetar i området. Det er på Artskart (www.artsdatabanken.no) ikkje registrerte rødlisteartar eller andre forvaltningsmessige relevante artar. Unntaket er observasjon av storspove (NT-nær trua) (kjelde Artskart) på eit jorde aller lengst i aust. Dette er ein art som i utgangspunktet held til langs kysten som til dømes i naturreservatet ved Nordkjosbotn, men som også brukar jorder bl.a. i tilknytning med matleiting. Arten er vidt utbreidd og jordet er ikkje eit primærhabitat for arten. Det vert vurdert at ingen spesielle tiltak trengst å settast i verk for å ta omsyn til denne arten i planområdet. I tilknytning med feltarbeidet blei det ikkje funne grunnlag for avgrensing av naturtypelokalitetar eller viltområder. Ingen rødlisteartar blei funne. Planområdet har liten verdi etter Statens vegvesen sin håndbok 140 Konsekvensanalyser.

Vurdering av verdi

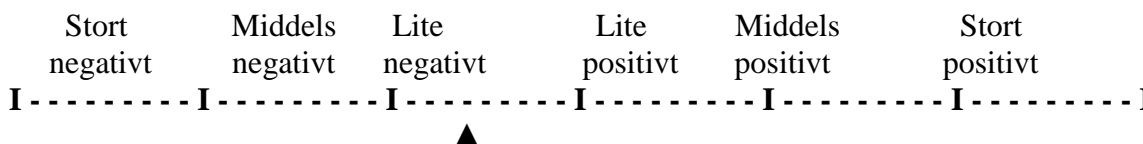
Asplan Viak som kartla området med feltarbeid i august 2012 har vurdert naturverdiane i henhold til metodikken i Håndbok 140 og har gjeve dette avgrensa planområdet liten verdi.



Vurdering av omfang

Det er ikkje registrert påkjøringar av hjortvilt dei siste 10 år på strekninga Nordkjosbotn – Storfjord grense (kilde: hjorteviltregisteret.no)

Tiltaket vil i svært liten grad endra artsmangfaldet eller viktige økologiske samanhengar, jamfør tabell 2 Kriterier for omfangsvurdering. Omfanget blir difor lite negativt.



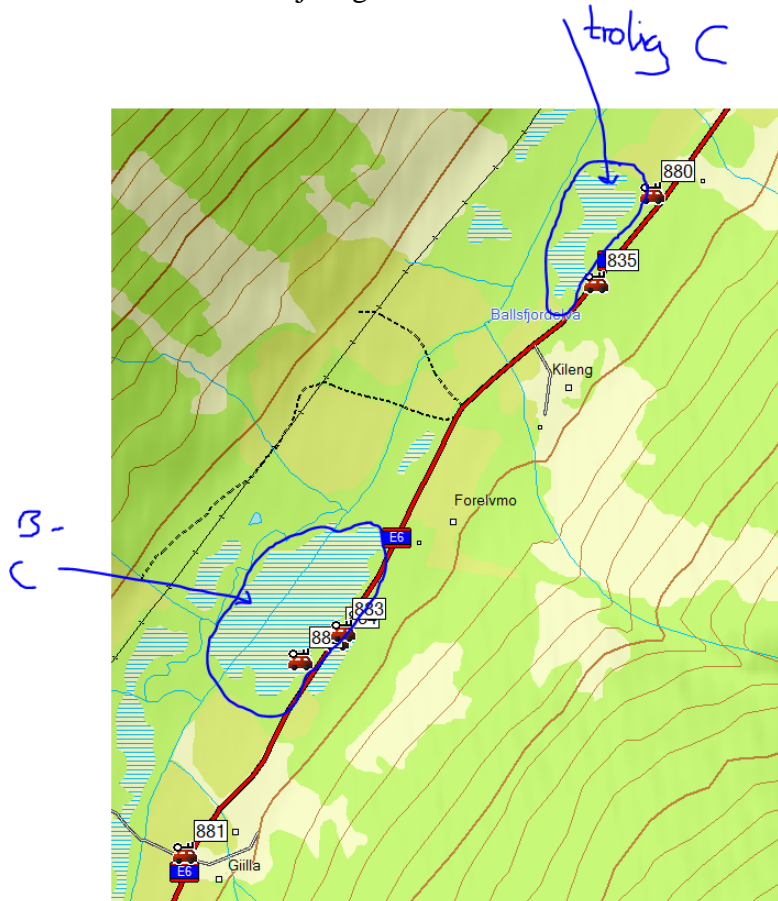
Vurdering av konsekvens

Liten verdi og lite negativt omfang gjev ubetydeleg til liten negativ konsekvens for den heva linja, jamfør konsekvensmatrisa i Håndbok 140. Frå den tidlegare konsekvensutredninga har alt. 3 fått middels negativ konsekvens (--).

Alt. 3A som gjennomgåande alternativ får difor uendra vurdering av konsekvens, som blir middels negativ (--).

Vurdering av ny informasjon

Asplan Viak har registrert to lokaliteter med naturtype myr innanfor planområdet (Asplan Viak 02.11.2011). Begge har fått verdi B – C ved bruk av DN-håndbok 13/2006 om kartlegging av biologisk mangfald, noko som gjev middels verdi. Begge ligg på strekninga mellom Øvergård og kommunegrensa mot Storfjord og ligg nær eksisterande veg på nordsida av denne. Disse er ikkje lagt inn i naturbasen.



Figur 7: To nye naturtypelokaliteter (AsplanViak, 2012)

Alle alternativ som følgjer dagens veg på denne strekninga vil gå i kanten av begge lokalitetane. Det vil sei alt. 1, alt. 3, alt. 3A, alt. 4 og alt. 5. Lokaliteten nærmast kommunegrensa har ein buffer mellom vegen og myra i dag og vil bli heilt marginalt berørt. Lokaliteten sørvest for Forelvmo vil truleg bli noko berørt ved at det må tilretteleggast for midlertidig veg ifbm. vegbygging. Sidan det ligg ein gård på andre sida, er det mest sannsynleg at midlertidig veg kjem inn mot myra. Sjølv om det vil vere eit midlertidig inngrep vil det endra dei naturlege tilhøva og gjere lokaliteten noko mindre på permanent basis. Likevel vert inngrepet vurdert som moderat på grunn av myra sin totale størrelse. Ut over Asplan Viak sine registreringar er det ingen ny informasjon om prioriterte naturtypar, utvalte naturtypar eller andre registreringar av viktige naturverdiar innanfor planområdet (www.naturbase.no).

Artskart (www.artsdatabanken.no) syner nokon registreringar av fugl i rødlistekategori NT (nær trua). Dette er registreringar av hønsehauk, lappsanger og konglebit og alle registreringane er knytt til området der Kjusakdalen møter hoveddalføret. Dette samsvarer

også med rapporten til NINA om dyre- og fugleliv i planområdet (Nilsen og Strand, 1997; NINA Oppdragsmelding 492). Dette området er også synt til som eit særleg viktig område for fugl og tatt omsyn til ved vurdering av omfang og konsekvens i konsekvensutreiinga frå 2000 (Gjeld alt. 2, 4, 5 og 7).

Det er viktig å presisera at det ikkje er framkome ny informasjon om naturverdiar som gjev grunnlag for å justera på omfangsvurdering og dermed konsekvens for dei ulike alternativane.

Resultat

I tabellen nedanfor er konsekvens på naturmiljø for dei ulike alternativane synt. Konsekvens for alle alternativ utenom alt. 3A er henta frå Konsekvensutreiing – tilleggsrapport. Deretter følgjer ein begrunna rangering av alle alternativa. Der er det også gjort ein nærmare vurdering og rangering av alternativane som kom likt ut i eksisterande konsekvensutreiing med tilleggsrapport.

Konsekvens og rangering av alle alternativ

Deltema	Alt 1	Alt 2	Alt 3	Alt 3A	Alt 4	Alt 5	Alt 7
Naturmiljø	-	---	--	--	--/---	--/---	---
Rangering	1	7	2	3	5	4	6

Naturmangfaldlova

Det er krav om utgreiing og vurdering av konsekvensar i samsvar med eit sett miljørettslege prinsipp for ivaretaking av naturmiljø ved all utøving av offentleg myndigheit i Naturmangfaldloven (NML) § 7, jf §§ 8 – 12.

Kunnskapsgrunnlaget baserer seg på tidlegare konsekvensutgreiing, supplerande utgreiing for det nye alternativ 3A. I tillegg er relevante databaser for naturinformasjon sjekka med tanke på ny informasjon innanfor område/alternativ som er utgreidd tidlegare. Tiltaket sin verknad på naturmiljø går fram av rangeringstabell. Kunnskapsgrunnlaget vert rekna som tilstrekkeleg jamfør NML § 8 der det heiter at kravet til kunnskapsgrunnlag skal stå i eit rimeleg høve til saken sin karakter og risiko for skade på naturmangfaldet. Samla informasjon om naturverdiar og tiltaket sine verknader på desse vert vurdert som gode nok til å vurdere alternativa på dette plannivået, jf § NML §9.

Ny veg på strekninga Nordkjosbotn – Storfjord grense vil i hovudsak påverke naturverdiar knytt til Nordkjosvassdraget som verna vassdrag og økologiske funksjonar som viltkorridorar og vil avhengig av alternativ gje ein auka belastning i høve til dagens situasjon. Desse verknadane er skildra i tidlegare konsekvensutgreiing og denne utgreiinga knytt til alt. 3A. Vegvesenet kjenner ikkje til andre tiltak eller godkjende planar som kan auke belastninga ytterlegare.

På seinare plannivå (reguleringsplan) vil detaljar kring løysing ved kryssing av Nordkjonselva og avbøtande tiltak av omsyn til viltkorridorar bli meir konkretisert. Dette er skildra under avbøtande tiltak, jf NML §§ 11 og 12.

Begrunning for rangering

Tekst er henta (men noko forkorta) frå Tilleggsutreiing til konsekvensutreiingsrapport 2000. Supplert/ny tekst er skræva i eigen kolonne.

Rang	KU 2000 med tilleggsrapport	Ny tekst KU 2013
1	<p><u>Alt 1 Liten negativ konsekvens (-)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Nye samleveger vil berøre en del kantsoner til landbruksareal og krysse trekkruiter for elg ved Øvergård og Fagerli. Nærføring til Nordkjosvassdraget ved Nordkjosbotn, Bomstad og Nordmoen vil gi en liten reduksjon i verdien som verna vassdrag. Berørte områder og arter er vanlige forekommende i området. 	<ul style="list-style-type: none"> To myrlokaliteter ved Forelvmo – Kileng blir noe berørt. Lokaliteten sørvest for Forelvmo vil få en noe redusert utstrekning etter tiltaket, men inngrepet vurderes å ha liten til middels negativ konsekvens. Den totale konsekvens for hele alternativet endres ikke.
2	<p><u>Alt 3 Middels negativ konsekvens (--)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Elvekryssing ved Heimly gir store inngrep i vassdragsmiljø med kantsoner viktige for spurvefugl og flommarkskog med kantsoner der det er registrert maiblom, en svært sjelden art i Nord-Norge. Barriere for elg. 	<ul style="list-style-type: none"> To myrlokaliteter ved Forelvmo – Kileng blir noe berørt. Lokaliteten sørvest for Forelvmo vil få en noe redusert utstrekning etter tiltaket, men inngrepet vurderes å ha liten til middels negativ konsekvens. Den totale konsekvens for hele alternativet endres ikke.
3		<p><u>Alt 3A Middels negativ konsekvens (--)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Lik Alt 3, men i tillegg inngrep i triviell skog med liten verdi for biologisk mangfold på strekningen Bjørnbåsen – Trangen. Det vil bli en ekstra barriere for vilt med enda en veg å krysse for trekk fra lia og ned til dalbotnen. Økologisk sett er det uheldig med flere parallelle veger som gjør det vanskeligere for vilt å forflytte seg fritt innenfor sine naturlige leveområder. Den aktuelle strekningen kommer ikke i konflikt med trekk for hjortevilt (elg).
4	<p><u>Alt 5 Middels til stor neg. konsekvens (--/---)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Traseen gir inngrep av viktige naturområdet som for Alt 2 fram til Smørpundsfossen. Krysser den verna Nordkjoselva ved Smørpundsfossen. Moderate naturverdier øst for Smørpundsfossen. Få konflikter fra Trangen der 	<ul style="list-style-type: none"> To myrlokaliteter ved Forelvmo – Kileng blir noe berørt. Lokaliteten sørvest for Forelvmo vil få en noe redusert utstrekning etter tiltaket, men inngrepet vurderes å ha liten til middels negativ konsekvens. Den totale konsekvens for hele alternativet endres ikke. Alt 5 rangeres foran Alt 4 fordi

	eksisterende trase følges videre til Storfjord grense.	kryssing ved Smørpundfossen anses mindre uheldig for naturverdiene enn å gå i ny trase forbi Øvergård og krysse elgtrekk/viltkorridor mot Tamokdalen.
5	<p><u>Alt 4 Middels til stor neg. konsekvens (--/---)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Lik Alt 2 fram til Øvergård. • Lite konflikt fra Øvergård til Storfjord grense (følger der dagens trase som Alt 1). 	<ul style="list-style-type: none"> • To myrlokaliteter ved Forelvmo – Kileng blir noe berørt. Lokaliteten sørvest for Forelvmo vil få en noe redusert utstrekning etter tiltaket, men inngrepet vurderes å ha liten til middels negativ konsekvens. Den totale konsekvens for hele alternativet endres ikke.
6	<p><u>Alt 7 Stor negativ konsekvens (---)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Traseen tilsvare Alt 5 fram til Øvergård. • Konflikt med elgtrekk ved Øvergård-området. • Går i ny trase fra Øvergård til Storfjord grense, som Alt 2. 	<ul style="list-style-type: none"> • Alt 7 rangeres foran Alt 2 fordi kryssing ved Smørpundfossen anses mindre uheldig for naturverdiene enn å gå i ny trase forbi Øvergård og krysse elgtrekk/viltkorridor mot Tamokdalen.
7	<p><u>Alt 2 Stor negativ konsekvens (---)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Store inngrep i viktige biotoper for spurvefugl fra Heimly til Skaidi. • Nærføring med Nordkjoselva ved Skaidi. • I området Nordkjosbotn – Øvergård er det registrert rødlistede rovfugl som kongeørn, jaktfalk, hubro og hønsehauk. • Deler et kvartærgeologisk verneverdig område ved Øvergård og berøre dødisformer i nedre del av Kjusakdalen. • Vegen blir en barriere for trekkende elg. • Reduserer verdien biologisk mangfoldige områder med stor sannsynlighet for negative økologiske forandringer. 	

Avbøtande tiltak

Avbøtande tiltak vil bli omtalt i reguleringsplan og byggeplan med Ytre Miljø-plan.

Aktuelle tiltak vil vere:

- Utforming av sideterreng som tar omsyn til viltkryssing med slakt sideterreng og rydding av dette.
- Brukonstruksjonar som tar omsyn til naturleg kantsone langs elv og til passeringar for vilt og folk under bru. Bru som konstruksjon i staden for kulvert av omsyn til naturleg botn i elv/bekk og mest mogleg uendra økologisk tilstand ved kryssingspunkt.
- Justering av vegline på reguleringsplannivå slik at ein unngår nærføring med verna vassdrag og viktige naturverdiar.

4.3 GEO-FAGLEGE HØVE

Grunntilhøve

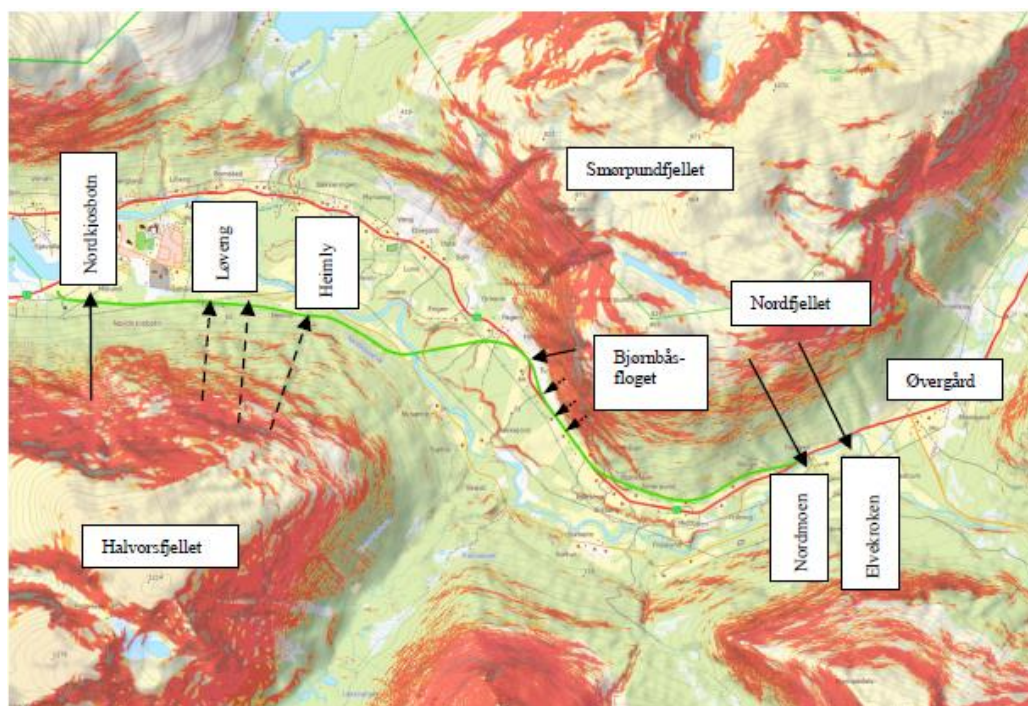
Det er utført grunnundersøkingar for delar av strekninga frå Nordkjosbotn og opp til Øvergård. Med omsyn til geoteknikk går lina gjennom fleire forskjellige områder:

- Område 1: Frå planlagt rundkøyring og opp forbi Heimly til området ved elvekryssing, består området av marine strandavsetningar og skredmassar i vest, og tjukk morene i aust. Her må det gjerast tiltak i samråd med skredkartlegginga til NGI. Elles må det gjerast geotekniske tiltak i bratt terreng før elvekryssinga grunna stor mektighet av lausmasse enkelte stader.
- Område 2: Frå elvekryssinga går vegen vidare i elveavsetningar og breelvavsetningar opp til den heva lina. Dette er eit samansett område med omsyn til grunntilhøve, med fleire terrassar med varierende kornfordeling. Tidlegare undersøkingar syner eit lag med innhald av silt og leir i grunn ved elvekryssinga, og ved Bjørnbåsfloget. Elles er det lag med friksjonsmassar.
- Område 3: For den heva veglina er det i hovudsak enkle geotekniske tilhøve, med tynt morenedekke. Nokre tiltak kan vere naudsynt for fyllinga i start av oppstiginga. Vidare forbi Trangen og Øvergård blir det lite inngrep i terreng, og det er venta enkle grunntilhøve med morene, elveavsetningar, breelvavsetningar og skredmateriale. For Trangen-Øvergård er det gjort grunnundersøkingar for bygging av skredvollar. Desse er vurdert av NGI forbunde med deira rapport.

Skredproblem og forslag til sikring

Norges Geotekniske Institutt (NGI) har utarbeidd rapport for kartlegging av skredfare samt forslag til sikring for ny E6 på strekninga Nordkjosbotn til Øvergård. Som ein ser av kartet under er det fleire utsatte områder for ras. Skredproblema er både knytt til steinsprang og snøskred. Dei bratte skrentområda under Bjørnbåsfloget (km 5000-5900) gjev opphav til steinsprang fleire gonger kvart år. I planarbeidet har difor tilrådinga vore at veglinja må leggjast mest mogleg ut frå fjellfoten. Delar av denne strekninga ligg skredutsatt, men ingen delar ligg innanfor rekkevidda av steinsprang med årleg sannsynlegheit større enn 1/100. Mest utsatt er strekningane 5130-5390 m og 5690-5860 m der hyppigheiten av steinsprang er vurdert til å ligga mellom 100 og 300 år. Ifølgje NGI blir ikkje steinsprang vurdert til å utgjere noko problem for den nye vegtrasèen.

For snøskred har ein utfrå observasjonar av tidlegare skredaktivitet vurdert fjellsida under Nordfjellet i Balsfjordeidet til å vere den mest skredutsatte. Fjellsida ligg i le for nordvestleg vind som kan gje opphav til kraftige snøbyger over fleire dagar. Vanlegvis vil skreda vere tørrsnøskred med moglegheit for høg hastigheit og lang rekkevidde. Snøskreda har kryssa eksisterande E6 på to strekningar i hhv. 270 og 485 m breidde. Hyppigheiten av skred over vegen er i NGI rapport vurdert til å vere 5-10 år for den vestlege bana og 50-100 år for den austlege bana (sjå NGI rapport, figur 7). I følgje skreddatabasen har det kome snøskred både i 1997, 2002 og 2007, og desse registreringane bekreftar anslaga av hyppigheit.



Figur 8: Helningskart med alt. 3A merka med grøn line. Helningar over 60 grader (svart), 45-60 grader (brunt), 30-45 grader (rødt) og 27-30 grader (oransje). Svarte piler syner skredområder omtalt i NGI-rapporten (heil strek: store snøskred, stipla strek: små snøskred og prikka strek steinsprang), NGI-rapport, sept. 2013.

Tabellen under syner føreslåtte sikringsløysingar for dei ulike delstrekningane frå Nordkjosbotn til Elvekroken. Under Bjørnbåsfloget er skredproblema knytt til steinsprang og forslaget i dette området omfattar breidare veggrøft. For snøskredproblema i områda Nordmoen og Elvekroken er det føreslått bygging av vollar med høgde 15 meter. NGI har spesifisert nøyaktig plassering og lengde på vollane i rapport. For vegbygging vil det bli sikra for skred med hyppigheit oftare enn 100 år. Føreslått sikring med voll i Nordkjosbotn, vil difor ikkje vere nødvendig for ny E6, sjølv om det følgeleg bidrar positivt for tryggleiken. Kravet om voll i dette området vil vere gjeldande for eventuell utbygging av næringsverksemd på nedsida av ny E6.

Skredområde	Skredutsatt strekning Skredhyppigheit	Skredproblem Hastigheit snøskred	Sikringsløysing Høgde
Nordkjosbotn	Km 60-200 100-300 år	Snøskred 15 m/s	Voll Høgde 13 m
Løveng	Km 1535-1750 300-1000 år	Snøskred	Forhøga vegfylling
Mellom Løveng og Heimly	Km 1915-1945 1000 år	Snøskred	Forhøga vegfylling
Under Bjørnbåsfloget	Km 5130-5390 100-300 år	Steinsprang	Breidare veggrøft
Under Bjørnbåsfloget	Km 5690-5860 100-300 år	Steinsprang	Breidare veggrøft
Nordmoen	Km 7830-8100 5-10 år	Snøskred 20 m/s	Voll Høgde 15 m
Elvekroken	Km 8390-8875 50-100 år	Snøskred 20 m/s	Voll Høgde 15 m

5. ØVRIGE VERKNADER AV PLANFORSLAGET

Kapittelet omhandlar øvrige vurderingar av verknader for planforslaget. Dette er tema som omhandlar støy, nærmiljø og friluftsliv, kulturminner, naturressursar o.a.

For naturressursar står det i planprogrammet at samanlikning skal avgrensa seg mellom alt. 2 og alt. 3 som omfattar tap av dyrka og dyrkbar jord. Her er det følgeleg tatt utgangspunkt i endringsforslaget alt. 3A mot alt. 2.

5.1 Støy og støytiltak

Miljødepartementet si retningsliner for behandling av støy i arealplanleggginga (T-1442), blir lagt til grunn for etablering av ny veg og utbetring av eksisterande veg. Regelen er at «*når utbetringa gjev merkbar auka støynivå (større en 3dB) og medfører at tilrådde grenser vert passert, bør det alltid gjennomførast avbøtande tiltak. Der utbetringa ikkje gjev merkbar støyaukning, men dei tilrådde støygrensene frå før er passerte for eksisterande støyfølsom bebyggelse, bør det også alltid gjennomførast avbøtande tiltak.*»

Ifølgje retningslinene bør støyen bereknast og kartfestast med ein inndeling i to støysoner.

- Gul støysoner (55 til 66 dB) og raud støysoner (>65 dB), skal utreiast for støytiltak.
- Øvrige områder (dvs < 55 dB), utløyser ingen tiltaksplikt

Berekninga av støy er med utgangspunkt i fartsgrense 80 km/t. Retningslina sine prinsipp om at alle bueiningar skal ha ein stille side og tilgang til eit støymessig tilfredsstillande uteopphaldsareal bør følgjast. Forslag til støytiltak vil skje ved utarbeiding av reguleringsplan, og konkretiserast nærmare ved utarbeiding av byggeplan.

For dei eigedomar som ligg innanfor strekninga kor den heva veglinja vil gå, dvs frå profil 5550 m til 8200 m (lengde 2650 meter), er det berre tre eigedomar (26/32, 27/27 og 43/108) som må utreiast for støytiltak. Den eine av desse to eigedomane er ein fritidseigedom som ligg enda høgare i terrenget. Eigedom 27/27 vil ligga uheldig til tett mellom ny E6 og framtidig lokalveg og må vurderast nærmare i samanheng med reguleringsplan. Eigedom 26/20 som ligg i Bjørnbåsen i området der vegen vil stiga opp i terrenget, er i direkte konflikt med vegalternativet og må løysast inn. Denne eigedomen er difor ikkje tatt med i støyberekninga. Elles er det fleire andre eigedomar som ligg rett utanfor planområdet til endringsforslaget som vil ha behov for støytiltak. Desse eigedomane blir vurdert i seinare planfase.

For alt. 3A må følgjande eigedomar utreiast nærmare for støytiltak:

Eigedom nr.	1	2	3
Gnr./Bnr.	26/32	27/27	43/108

Samanlikna med alt. 3 som går etter dagens trasè, syner berekningane at dei fleste eigedomar ligg innanfor gul støysoner og vil ha behov for støytiltak. For framtidig veg på denne sida av dalen, vil dermed alternativet med heva vegline på strekninga Bjørnbåsen til Trangen føra til langt færre eigedomar med støyproblem.

5.2 Nærmiljø og friluftsliv

Nærmiljø vert definert som mennesket sitt daglege livsmiljø. Friluftsliv vert definert som opphald og fysisk aktivitet i fritida med sikte på miljøforandring og naturopplevingar.

Målet for planarbeidet har vore at storparten av lokalbefolkninga langs dagens E6 skal som resultat av lågare trafikkmengde oppleve at bu- og miljøtilhøva blir betre gjennom redusert støynivå, mindre svevestøv og betre tryggleik for mjuke trafikantar.

Heving av veg mellom Bjørnbåsen til Trangen vil bidra positivt for nærmiljøet på fleire måtar. Når gjennomgangstrafikk og lokaltrafikk blir atskilt, vil trafikken på dagens veg bli redusert frå ca. 2150 køyrety til knappe 200 køyrety i døgeret. «All» tungtrafikk vil også bli fjerna frå dagens veg. Med separering av trafikk og større avstand mellom eigedomar og hovudveg, vil tilhøva for mjuke trafikantar bli tryggare og bukvaliteten i området bli fremma. Frå Trangen og forbi krysset i Øvergård er vegbana elles lagt parallelt med dagens E6, og ein vil dermed ha eit samanhengande lokalvegssystem frå Nordkjosbotn og heilt fram til Øvergård.

For å sikre tilgjengelegheit for friluftsliv og anna aktivitet i utmarka, vil det leggest til rette for undergang på trassen. Bebuarar som har eigedom på oversida av vegen, kan oppleva det som negativt å bli plassert mellom to vegar. Høgdeforskjellen mellom ny veg og bebyggelse, vil likevel gjere at denne opplevinga blir redusert.

Avbøtande tiltak

Avbøtande tiltak vil bli omtalt i reguleringsplan og byggeplan med Ytre Miljø-plan. Aktuelle tiltak vil vere:

- Sikre god tilgang til utmark og turterreng
- Sikre gode støytiltak for eigedomar som vil ligga nærmast vegen

5.3 Kulturminner, kulturmiljø og kulturlandskap

Temaet omfattar automatisk freda kulturminner (kulturminner eldre enn 1537), nyare tids kulturminner og kulturmiljøer.

Begrepa kulturminner og kulturmiljøer er definert i kulturminnelova. Kulturminner er definert som alle spor etter menneskeleg verksemd i vårt fysiske miljø, herunder lokalitetar det knyt seg historiske hendingar, tru eller tradisjon til.

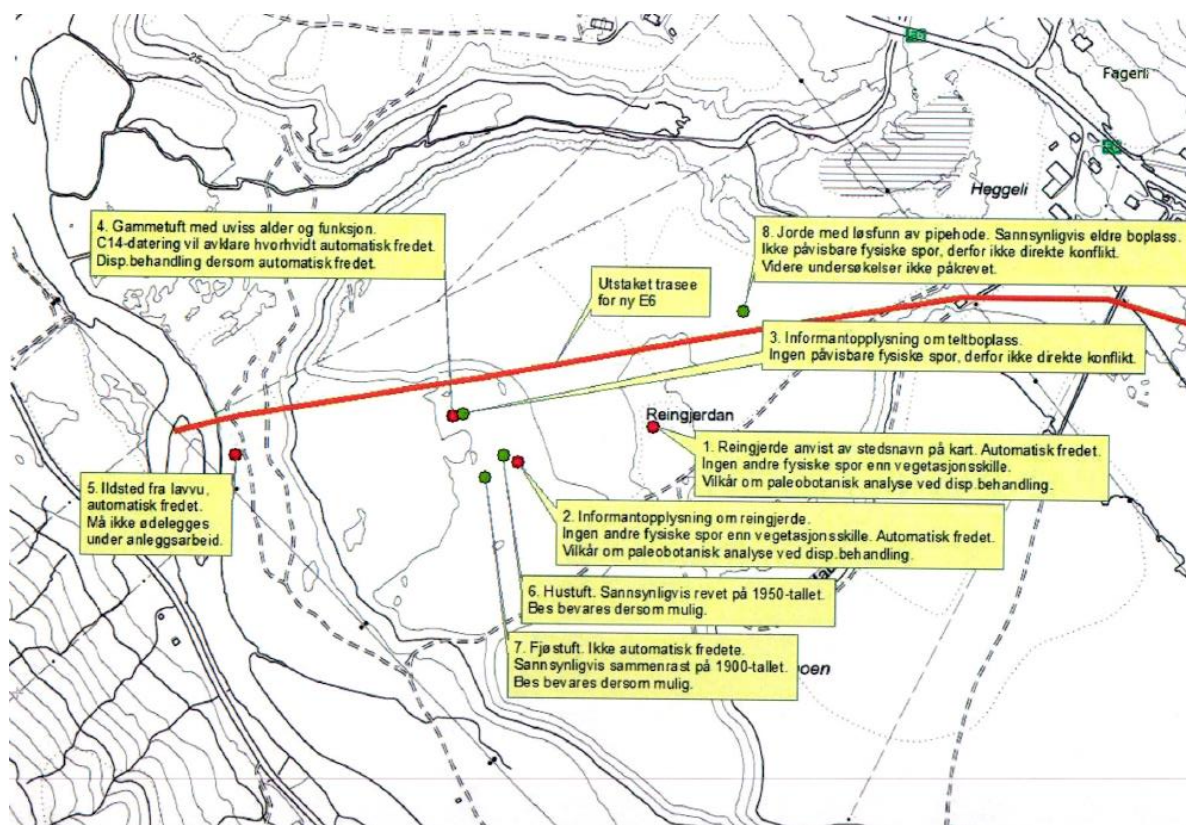
Begrepet kulturmiljøer er definert som områder kor kulturminner inngår som del av ein større heilskap eller samanheng. Automatisk freda kulturminner omfattar arkeologiske og faste kulturminner fra før 1537, samiske kulturminner eldre enn 100 år, og alle erklærte ståande byggverk med opprinnelse frå før 1650, jr. lov om kulturminner § 4.

Kulturlandskap er landskap som er prega av menneskeleg bruk og verksemd.

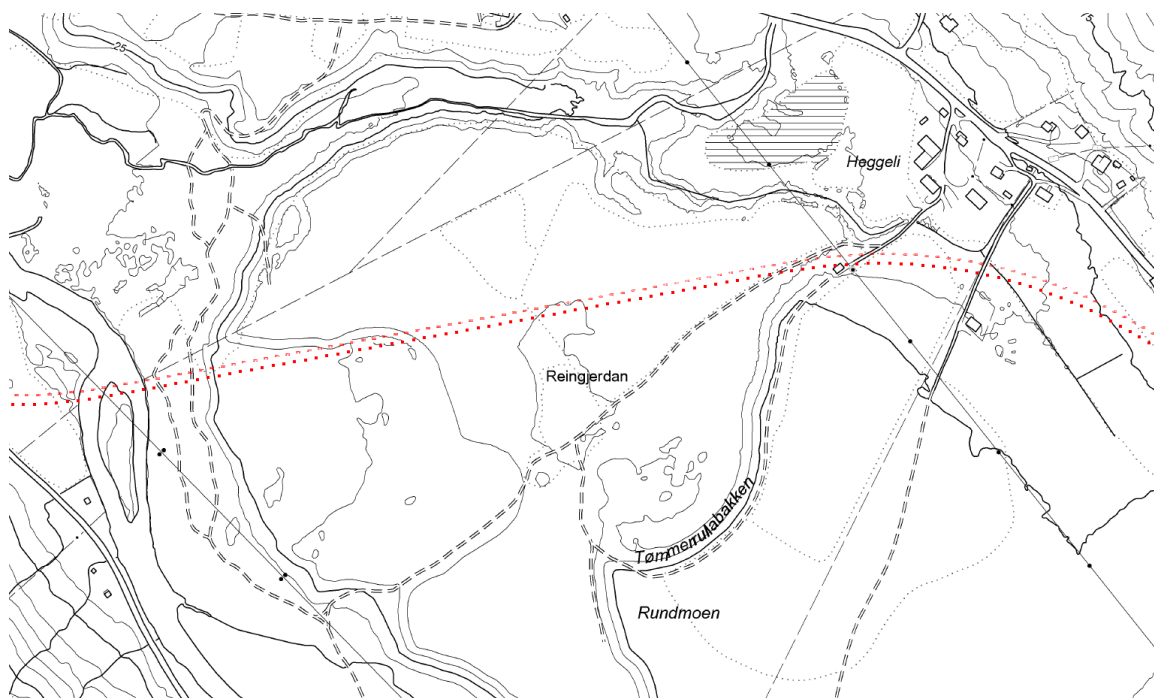
Sametinget har gjort vurderingar og nye kartleggingar i planområdet. For nytt alternativ 3A er det ikkje gjort funn av kulturminner. Det er heller ikkje meldt om ørvige registreringar av kulturminner i dette området.

Vurdering av ny informasjon

Sametinget fekk informantopplysningar om at det tidlegare har vore eit reingjerde og ein sommarbuplass på staden. Stadsnavnet Reingjerdan syner også til dette. Ved befarung blei det registrert ein ildstad frå ein reindriftsamisk buplass, dette har kartreferanse: 34W 0445817, 7677865. Tidlegare lausfunn av eit pipehovud frå 1700-tallet merka med det svenske riksvåpenet er eit vitnesbyrd om at det har vore svenske reindriftsamar i området. Kart syner plassen kor lausfunnet er gjort, registrert buplass, samt områder for informantopplysningar. Det vil ikkje bli gjennomført flateavdekking med gravemaskin da Sametinget betraktar utført overflatebefarung som tilstrekkeleg.



Figur 9: Kart syner lokalisering av kulturminner langs strekninga kor alt. 3 og alt. 3A vil kryssa Nordkjoselva og forbi gården Heggeli.



Figur 10: Kart med raud stipling kor alt. 3 og alt. 3A kryssar Nordkjoselva og forbi Reingjerdan og Heggeli

Sametinget sin vurdering av funna og nødvendige tiltak:

- **Registrering nr. 1 og nr. 2, Reingjerder:** Eit reingjerde er registrert etter informantopplysningar, eit anna etter stadsnamn på kart. Desse framstår ikkje som fysiske kulturminner i terrenget, med unntak av svake vegetasjonsskiljer. Det må søkast dispensasjon frå kulturminneloven for desse kulturminna. Sametinget vil tilrå dispensasjon. Som vilkår ved dispensasjon vil Sametinget føreslå at det vert gjennomført paleobotaniske undersøkingar.
- **Registrering nr. 3, Teltbuplassar etter informantopplysningar:** Tidlegare påvist på kart og felles befaring. Buplassane er ikkje funne ved overflatebefaring. Tiltaket er difor ikkje i konflikt med påviste automatisk freda samiske kulturminner.
- **Registrering nr. 4, Gammetuft:** Påvist i felt, men er ikkje tidlegare kartfesta. Kulturminnet som truleg blir direkte berørt av tiltaket, har uviss alder og funksjon. Sametinget har tatt ein kullprøve som blir sendt til datering. Når dateringa er gjennomført vil det bli utført ein vurdering av korvidt kulturminnet er å betrakta som automatisk freda. Dersom kulturminnet vert klassifisert som automatisk freda samisk kulturminne, vil det vere naudsynt å søka Riksantikvaren om dispensasjon frå kulturminnelova sine føresegner. Sametinget vil tilrå slik dispensasjon. Vilkår ved dispensasjon vil vere at kulturminnet vert undersøkt/utgravd av Tromsø museum. Sametinget vil kome attende til saka så snart dateringa er klar.
- **Registrering nr. 5, Ildstad frå lavvu:** Dersom vegen vert lagt slik som det framkjem på kart, vil tiltaket ikkje vere i direkte konflikt med kulturminnet. Sametinget vurderar det difor slik at kulturminnet bør bevarast. Naudsynte tiltak for å hindra øydeleggingar under anleggsarbeidet må iverksettast.

- Registrering nr. 6 og nr.7, Hustuft og fjøstuft: Fjerna mellom 1900 og 1950. Ikkje automatisk freda, men bør bevarast viss mogleg.
- Registrering nr. 8, Lausfunn av krittpipehovud: Sametinget finn det sannsynleg at det kan ha vært buplassar i dette området, men desse må vurderast som tapt. Sametinget finn det difor ikkje som naudsynt å gjennomføre vidare undersøkingar i dette området. Her er tiltaket ikkje i konflikt med kulturverninteresser då lausfunn ikkje vert klassifisert som automatisk freda kulturminne.

5.4 Naturressursar

På strekninga mellom Nordkjosbotn og Storfjord grense er det mykje naturressursar som vil gå tapt ved bygging av ny veg. Med grunnlag i planprogrammet er det gjort berekningar av tap av dyrka og dyrkbar jord for både alt. 2 og alt. 3A på strekninga frå Nordkjosbotn og litt forbi Øvergård kor begge vegalternativ kan møtast. Utover dette er det også berekna arealtapet for skog for desse to alternativ.

Landbruk og skog

Arealressursar er henta fra digitalt markslagskart i felles kartbase. Grunnlaget er 15 meter på kvar side av senterlina – totalt 30 meter anleggsbelte. I grunnlaget er det ikkje tatt med tilrettelegging av kryss mot framtidig lokal veg. Areal tap for nye kryss mot lokalveg er ikkje med i grunnlaget. Dyrka jord er definert som fulldyrka jord og overflatedyrka jord. Det var ikkje overflate dyrka jord i traseane. Dyrkbar jord er definert som innmarksbeite.

Som det går fram i tabellen vil arealtapet for dyrka jord utgjere 30,1 dekar for alt. 2 og 40,1 dekar for alt. 3A. For dyrkbar jord er arealtapet 32,7 dekar for alt. 2 og 20,6 dekar for alt. 3A. Begge alternativ kjem nokså likt ut samla for dyrka og dyrkbar jord. Den store forskjellen er skogarealet der alt. 2 vil medføre tap på 44 dekar meir enn alt. 3A.

AREALTAP

Arealtype	Areal i kvadratmeter	Areal i kvadratmeter
	Alt. 2	Alt. 3A
Dyrka jord	30,1 daa	40,1 daa
Dyrkbar jord	32,7 daa	20,6 daa
Skog	250 daa	206 daa

Avbøtande tiltak

Tilbakeføring for delar av landbruksarealet vil vere mogleg, og noko ein vil ha merksemd på i samanheng med reguleringsplanen.

5.5 Samfunn

I planarbeidet er det kome inn delte meininger på endringsforslaget. Sjølv om enkelte kan oppleve endringsforslaget som ein forverring ved at det blir meir veg og nye naturinngrep, vil likevel fjerning av gjennomgangstrafikk mellom eigedomane føra til klare miljøforbetringar. Med omklassifisering til lokalveg vil det også bli enklare og tryggare for gåande og syklande å ferdast. Saman med mindre støy og støvproblem, er det grunn til å hevde at dette

vegalternativet vil fremma trivsel og føra til positive verknader for folkehelsa i området. Forutan effekten av tryggare veg, vil betre trafikkflyt bidra positivt for reisande inn og ut av Nordkjosbotn og for næringslivet.

5.6 Massetak og deponi

Det er gjort vurderingar av type massar og berekningar av massebalanse for det nye alternativet. Det vert elles synt til tidlegare kommunedelplan for aktuelle stader for deponering av massar. Utover dette vil planlagt sikringsvoll ved Nordmoen og Elvekroken vere aktuelle for deponi. Endeleg avgjerd på varige og midlertidige massedeponi vil bli gjort gjennom reguleringsplan.

5.7 Konsekvenser i anleggsperioden

Det vert synt til kommentarar i tidlegare kommunedelplan for vurderingar av konsekvensar i anleggsperioden.

6. PRISSATTE KONSEKVENSAER

6.1 Anleggskostnader

Føreliggande prisar er justert opp med prisindeks fra år 2005 til år 2013. Det er gjort vurdering for omlegging av tre høgspenkryssingar. Det er elles kome nokre endringar i kravet til frostsikringslag som er tatt med for alle alternativ. Elles blir det nye alt. 3A noko dyrare enn alt. 3, sjølv med ein innkorting på ca. 200 meter på denne strekninga.

Anleggskostnadane/investeringskostnadane på kommunedelplannivå skal bereknast innanfor ei grense på +/- 25 %. Alternativ 1 har høgast totale kostnader og skuldast hovudsakleg auka kostnader til samleveggar og miljøtiltak. Elles ser ein at anleggskostnadane er nokså jamne for dei ulike alternativ.

Alternativ	Kostnad (-/+ 25%) (mill. 2013-kr)	Kostnad pr. m (-/+ 25%) (2013-kr)
Alt. 1	630 (473-788)	41972 (31480-52465)
Alt. 2	602 (452-753)	39372 (29530-49215)
Alt. 3	584 (438-730)	39782 (29840-49730)
Alt. 3A	601 (451-751)	41551 (31160-52000)
Alt. 4	616 (462-770)	40287 (30210-50360)
Alt. 5	601 (451-751)	39669 (29750-49590)
Alt. 7	600 (450-750)	40053 (30040-50070)

Prissatte konsekvensar for ulike alternativ

	Alt 1	Alt 2	Alt 3	Alt 3a	Alt 4	Alt 5	Alt 7
Investeringskostnad (avrunda til nærmaste 5 mill.kr.)	630	600	585	600	615	600	600
Køyretykostnader	27	-16	15	25	10	-29	30
Tidskostnader	188	176	228	298	216	151	161
Drift- og vedlikeholdskostnad	-2	-45	-16	-28	-33	-26	-14
Ulykkeskostnad	48	57	21	73	52	72	39
Netto nytte	-413	-461	-364	-263	-404	-456	-417

Tabellen gjev oversikt over sentrale kostnadsgrupper for dei ulike utbyggingsalternativ, dvs. kostnader knytt til køyrety, tid, drift- og vedlikehald og ulukker. For desse kostnadsgruppene vil negative tal bety forverring og positive tal bety forbetring eller innsparing.

Analyseperioden er diskontert over ein 40 års periode i tidsrommet 2018-2057 med dagens prisnivå. Dei verdiane som framkjem er difor differansekostnader i høve til dagens situasjon.

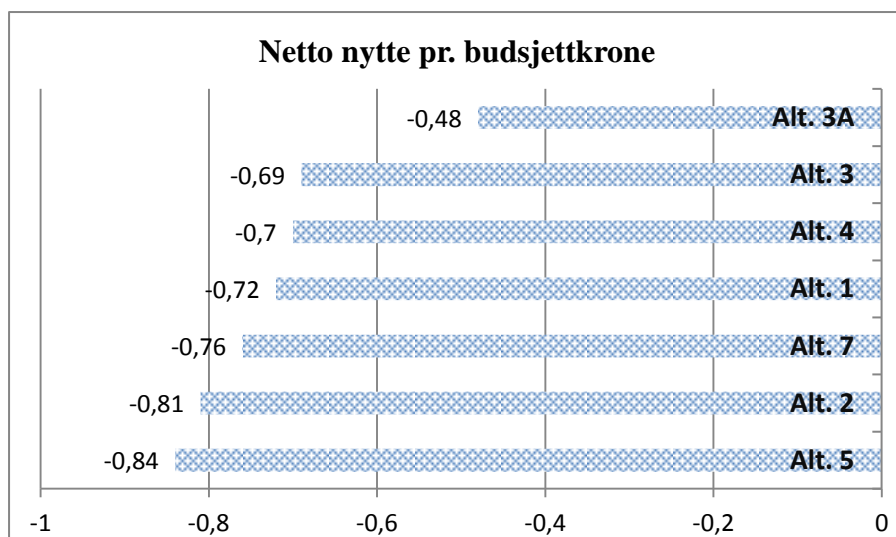
Som ein ser av tabellen vil dei største innsparingane vere knytt til tidskostnader. Med separering av lokal- og gjennomgangstrafikk, innkorting av veg, betre kurvatur og høgare fart, fører samtlige alternativ til sparte kostnader for trafikantane. Alt. 3A kjem ut med størst innsparing for tidskostnader og ulukkeskostnader. Med enkelte variasjonar fører elles alle alternativ til høgare drifts- og vedlikeholdskostnader.

6.2 Nyttekostnadsanalyse

Nyttekostnadsanalysen gjev svar på om tiltaket er samfunnsøkonomisk lønsamt. Nærmare bestemt kva samfunnet «får igjen» for investeringa i form av prissatte konsekvensar, rekna som ein sum av dei positive og negative individuelle velferdsendingar tiltaket genererer, fråtrekka kostnadane ved gjennomføring av tiltaket. Framkomelegheit, trafikksikkerheit og miljø er sentrale faktorar i berekning av sum nytte. Netto nytte framkjem ved å trekka investerings- og driftskostnadane frå sum nytte.

Ved å dividera investerings- og driftskostnadane med netto nytte kjem ein fram til nyttekostnadsbrøken. Viss brøken er større enn 0 er tiltaket samfunnsøkonomisk lønsamt. I diagrammet under framkjem oversikt over nyttekostnadsbrøken for dei ulike alternativ.

Som ein ser er det ingen av alternativa som er samfunnsøkonomisk lønsame. Alt. 3A har likevel «minst tap» samanlikna med dei øvrige alternativ.



7. ROS-ANALYSE

Det er gjennomført risiko- og sårbarhetsanalyse på strekninga frå Nordkjosbotn og forbi kryss i Øvergård etter alternativ 3A. Eigen rapport for dette er utarbeidd. Analysen skjedde i samarbeid med Balsfjord kommune og Politiet. UNN ambulansetenesta og Brann og redning var invitert, men kunne ikkje stilla på møtet. Rapporten peikar på enkelte utfordringar og forslag til tiltak som vil vurderast i seinare planfase. Følgjande tiltak vart tilrådd i ROS-rapporten.

1. TS-revisor må ved TS-revisjon sjå nærmare på kor det må vere forbikøyring forbudt, spesielt i området ved profil 6000 m, samt i området frå brua og opp til krysset ved profil 3500 m.
2. Ved planlegging av kor busslommer skal plasserast, skal Politiet kontaktast for å samkøyre busslommer og kontrollplassar.
3. Unngå rekkverk viss mogleg, spesielt på begge sider av vegen då trafikantar trekk inn mot midten av vegbana, samt at ein har moglegheit for å ta unnamanøvre ut i eit trygt sideterreng viss køyrety i motsatt køyreretning kjem over i feil køyrebane.
4. Ønskjeleg at fjellskjæringar i størst mogleg grad blir gjort slette i høgde opp til toppen av lastebilen slik at ikkje tanken på LNG og drivstofftransport blir flerra opp og medføre stor ulukke/katastrofe.
5. Ønskjeleg at vegen blir heva (som planlagt) i områder med fare for små steinsprang. Elles sikra at det ikkje så lett kjem stein frå fjellet ned på vegen i områder kor ein får store fjellskjæringar inn mot vegen.
6. Mogleg auka fare for fokksnø i området profil 5000 – 6000 m med fjellskjæringar på begge sider. Eventuelle tiltak kan gjennomførast når ein ser om det blir eit problem.
7. Det bør etablerast ein stor stopplomme ved og på same side som «Piggsteinen», slik at turistbussar m.m. kan stoppa trygt. Stopplomme for tursti/10-på-topp rute må vurderast.
8. Det er ønskjeleg med fullkanaliserte kryss. Alternativt bør fartsgrensa settast ned. Gjeld spesielt krysset ved profil 4400 meter.
9. Det er ønskjeleg med belysning i kryssområda.
10. Det er ønskjeleg med forsterka (sinusfrest) midtoppmerking på strekninga.
11. Det bør skiltast slik at syklistar vert oppfordra til å bruka den gamle E6 som prioritert sykkelrute.
12. Det er ønskjeleg med belysning på alle stopplommer.

8. SAMANSTILLING OG SAMANLIKNING

Ikkje-prissatte konsekvensar for dei aktuelle alternativ

Tabellen syner samanstilling av verdiar for ikkje-prissatte konsekvensar for alle alternativ. Som ein ser er det for alt. 3A ikkje føretatt konsekvensanalyse etter håndbok 140 for andre fagområder enn for naturmiljø og landskapsbiletet.

Konsekvensgruppe/tema	Alt. 0	Alt. 1	Alt. 2	Alt. 3	Alt. 3A	Alt. 4	Alt. 5	Alt. 7
Transportkvalitet	0	+	++	++		++	++	++
Sykeltrafikk	0	0	+	+		+	+	+
Næringsliv og sysselsetting	0	+	++	++		++	++	++
Nærmiljø	0	--	++	+		+	+	++
Friluftsliv	0	0	--	-		--	--	--
Utbyggingsmønster	0	-	+	+		+	+	+
Naturmiljø	0	-	---	--	--	--(-)	--(-)	---
Landskapsbiletet	0	--	--	-	-/--	--	-	--
Kulturminner/miljø	0	-	+	+		+	0	0
Forureining	0	-	+	+		+	+	+
Landbruk og fiske	0	--	--	--		--	--	-
Geo- og vannressurs	0	0	0	0		0	0	0

Øvrige forskjellar mellom alt. 3A og alt. 3:

Alt. 3A er som nemnt identisk med alt. 3 bortsett frå området Bjørnbåsen til Trangen. I planbeskrivelsen er det peika på fleire forskjellar som vil gjelde mellom desse to alternativ. Den største forskjellen vil vere mindre nærføring til randbebyggelse frå Tu og forbi kryss E6/Fv 87 ved Øvergård. Alt. 3A får separert trafikken i større grad med auka trafikktryggleik og mindre trafikkstøy som følgje. Inngrepet i landskapet blir noko høgare for alt. 3A.

9. TILRÅDING

Etter ny gjennomgang og berekning av prissatte konsekvensar, er det ingen av alternativa som blir vurdert som samfunnsøkonomiske lønsame prosjekt. Sum nytte er altså vurdert som lågare enn sum investering og drift. Det er nokså store variasjonar mellom dei ulike alternativ og i samanlikning kjem alt. 3A best ut, medan alt. 5 kjem dårlegast ut.

For ikkje-prissatte konsekvensar kjem alt. 1 dårlegast ut og er tidlegare blitt forkasta. I tidlegare kommunedelplan vart alt. 3 vurdert som gunstigast. Endringsforslaget alt. 3A blir vurdert som enda betre grunna rettare linjeføring, betre trafikktryggleik og større avstand til randbebyggelse. Grunna store negative konsekvensar for Nordkjosvassdraget og naturmiljø har øvrige alternativ tidlegare blitt forkasta og fraråda. Frarådingane frå fylkesmannen og NVE gjeld både for alt. 2, alt. 4, alt. 5 og alt. 7.

Nasjonale forventningar til regional og kommunal planlegging og Rikspolitiske retningsliner for verna vassdrag som det er synt til i denne planen, er også føringar som ein må ta omsyn til i valet av utbyggingsalternativ i dette dalføret.

Utfrå samla vurderingar og merknader frå tidlegare høyringsrundar, kan vegsjefen slutta seg til at endringsforslaget alt. 3A eller alt. 3 vert valt som framtidig trasè for ny E6 mellom Nordkjosbotn og Storfjord grense.

Vegsjefen vil kome med endeleg tilråding etter at høyringsrunden er over.

10. MILJØOPPFØLGINGSPROGRAM

10.1 Reguleringsplan

Utover det som står oppført i tidlegare kommunedelplan Planhefte 2A, kap. 6.1 (side 96), vil følgjande utreiingar kome som tillegg i arbeidet med reguleringsplan.

Landskapsbiletet:

- Det skal utarbeidast ein formingsrettleiar for å kunne skapa ein heilheitleg utforming for heile strekninga frå Nordkjosbotn til Hatteng

Natur og miljø:

- Utforming av sideterreng som tar omsyn til viltkryssing med slakt sideterreng og rydding av dette.
- Brukonstruksjonar som tar omsyn til naturleg kantsone langs elv og til passeringar for vilt og folk under bru. Bru som konstruksjon i staden for kulvert av omsyn til naturleg botn i elv/bekk og mest mogleg uendra økologisk tilstand ved kryssingspunkt.
- Justering av vegline på reguleringsplannivå slik at ein unngår nærføring med verna vassdrag og viktige naturverdiar.

Kulturminner:

- For alt. 3 og alt. 3A ber Sametinget om at det vert innarbeidd omsynssoner med føresegnar som syner restriksjonar for bruken av areal nært påviste kulturminner. Konkret vil dette gjelde for kulturminne nr. 6 og nr. 7. Øvrige registrerte kulturminner som er automatisk freda må søkast om dispensasjon frå kulturminnelova dersom dei blir råka av tiltaket.

PLANKART

KOMMUNEDELPLAN - M 1:5000/ M 1:10 000



Statens vegvesen
Region nord
Prosjektavdelingen
Postboks 1403 8002 BODØ
Tlf: (+47 915) 02030
firmapost-nord@vegvesen.no

vegvesen.no

Trygt fram sammen