



DETALJREGULERING FOR E6 KVÆNANGSFJELLET KVÆNANGEN OG NORDREISA KOMMUNER

Planbeskrivelse med konsekvensutredning

PlanID Kvæningen kommune
PlanID Nordreisa kommune

PlanID 5429_2020001
PlanID 5428_2020002

Oppdragsnr.:	1350039389
Oppdragsnavn:	Detaljregulering for E6 Kvæangsfjellet
Dokumenttype:	Planbeskrivelse

Revisjonsoversikt

Rev	Dato	Revisjon gjelder	Utarbeidet av	Kontrollert av	Godkjent av
0	30.10.2020	Utkast til høring og off. ettersyn	Rambøll	NV/Rambøll	Nye Veier
01	03.03.2021	Rev. etter høring og off. ettersyn	Rambøll	NV/Rambøll	Nye Veier
02	05.03.2021	Rev. etter mottakskontr. i Kvæn.kom	Rambøll	NV/Rambøll	Nye Veier

Forord

Nye Veier AS har utarbeidet forslag til detaljregulering for utbedret E6 over Kvænangsfjellet. Planområdet strekker seg fra Oksfjord i Nordreisa kommune til Karvika i Kvænangen kommune, og total veglengde er på ca. 24 km. Veggen har utfordrende kurvatur for større kjøretøyer, og er pga. krevende værforhold ofte stengt eller kolonnekjørt vinterstid.

Den nye planen berører flere gjeldende reguleringsplaner og kommuneplanens arealdel i begge kommuner. Eksisterende reguleringsplaner for E6 oppheves. Reguleringsplan for Oksfjord familiecamping blir delvis endret, og kommuneplanns arealdel forutsettes satt til side på enkelte områder i anleggsperioden (midlertidige bygge- og anleggstiltak).

Reguleringsplanen gjennomføres i regi av Nye Veier AS. Deretter følger en klargjøringsfase med entreprenør, hvor behovet for eventuelle reguleringsendringer blir vurdert.

Rambøll Norge AS er engasjert som planfaglig rådgiver, og stiller også med CEEQUAL Assessor i strategifasen (ledelse av prosess for miljøsertifisering av tiltaket), samt samiskspråklig bistand i prosess og dokumentproduksjon.



Figur 1: E6 over Kvænangsfjellet – værhard fjellovergang med spektakulær utsikt

Sammendrag

Formålet med reguleringsplanen

E6 over Kvæangsfjellet er en høyfjellovergang som strekker seg gjennom både Nordreisa og Kvæangen kommuner i Troms og Finnmark fylke. Fjellovergangen er meget værutsatt, og har utfordrende kurvatur, spesielt for tyngre kjøretøyer. Formålet med reguleringsplanen er derfor å sikre en trygg og framkommelig veg over Kvæangsfjellet hele året.

Bakgrunn og planprosess

I juni 2019 tilførte Samferdselsdepartementet strekningen «E6 over Kvæangsfjellet i Troms» til Nye Veier AS, etter vedtak i Stortinget, jf. Prop. 110 S (2018–2019). Reguleringsplanen utløser krav til konsekvensutredninger. Planprogram ble fastsatt i kommunene i september 2020. I varslingsperioden er det gjennomført folkemøter og møter med berørte parter, herunder reinbeitedistriktet og statlige, regionale og lokale myndigheter. Planforslaget legges ut til høring og offentlig ettersyn av forslagsstiller Nye Veier AS, i samråd med kommunene og plan- og bygningsloven § 3-7.

Planløsningen

Planforslaget bygger på en løsning med to tunneler; Mettevolltunnelen og Kvæangsfjell-tunnelen, samt punkt- og strekningsvise optimaliseringer på eksisterende veg. Det er lagt opp til en relativt grov detaljeringsgrad i plankartet for å gjøre det mulig å forbedre tiltaket på bakgrunn av muligheter og utfordringer som eventuelt avdekkes i utbyggingsfasen. Optimal håndtering av masseoverskudd (logistikk, gjenbruk mm.) legger også føringer for løsningene.

Konsekvensutredning og vurdering av øvrige virkninger

Det er utarbeidet konsekvensutredninger for fem temaer; Friluftsliv, landskapsbilde, kulturminner, naturmangfold og reindrift. For andre relevante plantema er virkningene vurdert på enklere måte i planbeskrivelsen. Parallelt med reguleringsprosessen gjennomføres det også vannovervåking.

ROS-vurderinger

ROS-analyse er utarbeidet etter DSB sin veileder, og gjennom eget verksted/samling med berørte parter og myndigheter. Grunnlagsrapporter knyttet til geoteknikk, miljøgeologi, støy mm. er vedlagt planbeskrivelsen. Avdekket risiko er håndtert i planforslaget gjennom avbøtende tiltak i kart og bestemmelser.

CEEQUAL

Prosjektet skal sertifiseres etter miljøstandarden CEEQUAL på nivå «*Very Good*», og omfanget skal være «*Whole Team*».

Konklusjon

Planforslaget er utarbeidet i tråd med fastsatt planprogram, og forslagsstiller vurderer at det oppfyller formålet med prosjektet. Planens positive virkninger og konsekvenser ansees samlet sett å være større enn de negative. Arealdisponering, bestemmelser og beskrivelse vurderes å ivarteta tilfredsstillende sikkerhet mot fare.

Čoahkkáigeassu (davvisámegillii)

Regulerenplána ulbmil

E6 mii manná Nuovasmuotki/Návuonvárri/Kvænangsfjellet badjel lea gáisa mii ollá Ráissa ja Návuotna gildii Romssa ja Finnmárkku fylkkas. Dán čahas lea dávjá garra dálki ja stuorát fievruides lea dávjá hástalus vuodjit dán čaha badjel. Regulerenplána ulbmil lea sihkarastit oadjebas ja buorre geainnu Nuovasmuotki/Návuonvárri badjel birrajagi.

Vuodđu ja plánenproseassa

Geassemánu 2019:s attii Johtalusdepartemeanta “E6 Nuovasmuotki/Návuonvárri badjel Romssas” proševtta Nye Veier AS’ii manjá áššemearráduš Stuorradikkis, jf. Prop. 110 S (2018–2019). Regulerenplánas lea gáibáduš čielggadit iešguđetlágan váikkuhusčielggademiid. Plánaoprográmma mearriduvvui čakčamánu 2020:s. Várrehusáigodagas lea čađahuvvon álbmotčoahkkimat ja čoahkkimat eiseválddiiguin ja daidda geasa čuohcá. Evttoheaddji Nye Veier AS bidjá plánaevttohusa gulaskuddan ja almmolaš dárkkistanmearrádussii. Dán barget ovttaráđiin gielddain ja plána- ja huksenláhka § 3-7.

Plánačoavddus

Plánaevttohusas leat guokte tuneallat; Máhtegiedditunealla ja Nuovasmuotkitunealla/Návuonváritunealla, ja leat maiddá moadde sajit mat galget buoriduvvot dálá geainnus. Dárkilvuodadássi lea oalle roavis, nu ahte lea vejolašvuodát nannet eanet buoridemiid mat fertejit almmustahttit huksenáigodagas jus lea dárbu. Optimála giedahallan mássábadjebáhčagis (logistihka, ođasgeavaheapmi ja eambo) bidjá maiddá láidestusaid.

Váikkuhusčielggadeapmi ja váikkuhus árvvoštallamat

Váikkuhusčielggadeapmi lea ráhkaduvvon vihta fáttáide; olgoáibmodoaibma, eanadatgovva, kulturmuittut, luondubiras ja boazodoallu. Váikkuhusat eará áššáigullelaš plána fáttát leat maiddá árvvoštallojuvvon plánačilgehusas. Čáhzebearráigeahččan lea bargun oktanaga regulerenproseassain.

Riskaárvvoštallan

Riskaárvvoštallan lea ráhkaduvvon DSB bagadeaddjin, ja sierra bádji/ čoahkkaneapmi eiseválddiiguin ja daidda geasa čuohcá. Geoteknihka, birasgeologiija, riedja ja eará vuodđoraportat leat mielddusin. Eará váralašvuodát/riskat leat meannuduvvon plánaárvalusas kárttain ja mearrádusaiguin váidudan doaimmaiguin.

CEEQUAL

Prošakta galgá sertifiserejuvvot CEEQUAL birasstandáran *Very Good* dássái, ja gustonviidodat galgá leat Whole Team.

Loahppaárvalus

Plánaevttohus lea olis ráhkaduvvon mearriduvvon plánaoprográmmain, ja evttoheaddji árvvoštallá ahte proševtta ulbmil lea ollašuvvon. Árvvoštallo ahte leat eambu positiivvalaš váikkuhusat ja konsekveanssat go heaju dán plánas. Árvvoštallo maiddá ahte areálageavaheapmi, mearrádušat ja govvádušat lea albma láhkai sihkaraston váralašvuodaide.

Innhold

Forord.....	3
Sammendrag.....	4
Čoahkkáigeassu (davvisámegillii).....	5
1 Bakgrunn.....	7
1.1 Bakgrunn og formål med planen.....	7
1.2 Planområdet.....	9
1.3 Dagens planstatus.....	9
1.4 Plandokumenter og detaljeringsgrad.....	11
2 Planprosess og medvirkning.....	12
2.1 Forslagsstiller og plankonsulent - kontaktinformasjon.....	12
2.2 Planprogram og krav om konsekvensutredning.....	12
2.3 Varsel om planoppstart og høring av planprogram.....	12
2.4 Nytt varsel vedrørende utvidet planområde ved Suselva.....	13
2.5 Høring og offentlig ettersyn.....	14
2.6 Sluttbehandling og vedtak.....	16
3 Rammeverk og krav til bærekraft.....	17
3.1 Nasjonale planer og føringer.....	17
3.2 Regionale planer og føringer.....	17
3.3 Kommunale planer og føringer.....	17
3.4 Bærekraft og CEEQUAL-sertifisering.....	18
4 Beskrivelse av planforslaget.....	19
4.1 Planlagt arealbruk og formål benyttet i planen.....	19
4.2 Tekniske forutsetninger.....	20
4.3 Fravik fra vegnormalen.....	21
4.4 Nærmere beskrivelse av valgte løsninger.....	21
5 Konsekvenser og virkninger av planforslaget.....	26
5.1 Innledning.....	26
5.2 Vurdering av virkninger for relevante plantema.....	27
5.3 Konsekvensutredninger.....	39
5.4 Konklusjon – Planens virkninger og konsekvenser.....	51
5.5 Gjennomføring.....	51
6 Samlet vurdering og anbefaling.....	52
7 Vedlegg.....	53

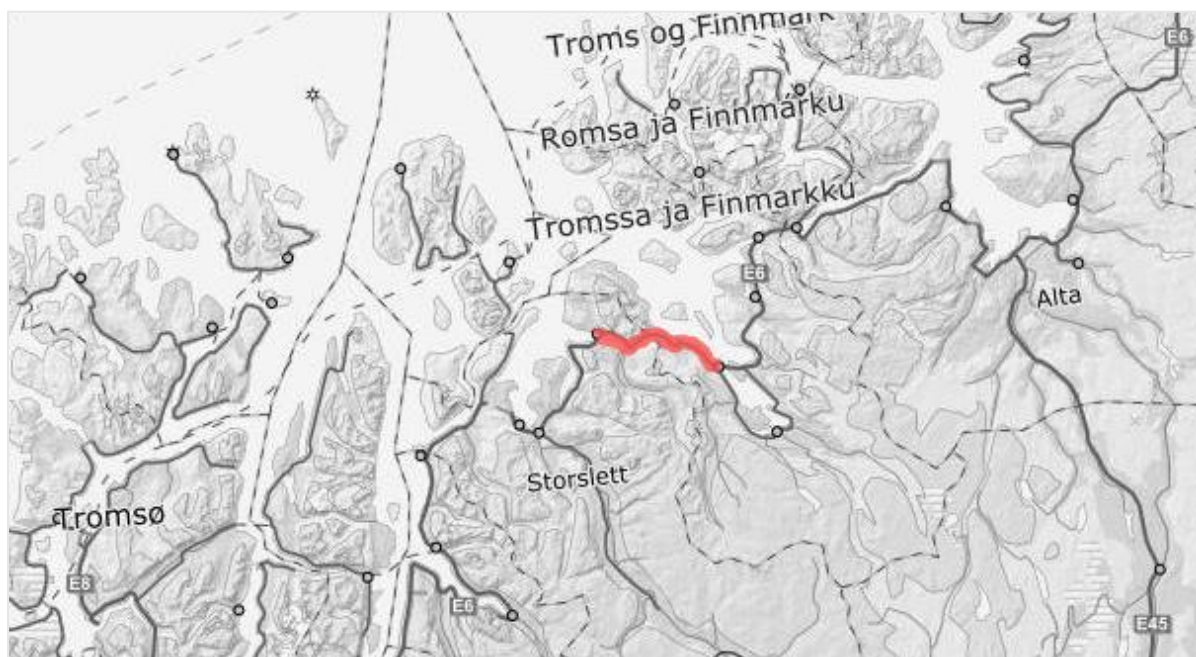
1 Bakgrunn

1.1 Bakgrunn og formål med planen

E6 er hovedferdselsåren mellom nord og sør i Nord-Norge. Fjellovergangen er vist med rød linje i oversiktskartet i Figur 2. På strekningen over Kvænangsfjellet er den gjennomsnittlige trafikken pr. døgn (ÅDT) ca. 750 biler pr. februar 2020. Det er imidlertid stor variasjon i trafikkmengde over året, med tre ganger så stor ÅDT i juli og august som i vintermånedene desember – mars. Forventet trafikkvekst vil være ca. 1 % pr. år fram mot 2040.

Vegstrekningen over Kvænangsfjellet er værutsatt, særlig på vinteren, med rasfare og vind som skaper fokksnø og nullsikt. Vinterstid hender det derfor relativt ofte at vegen må stenge i kortere eller lengre perioder, ev. at det må innføres kolonnekjøring. Det har i gjennomsnitt vært 19 vegstenginger pr. år siden vinteren 2007/2008, og hver vegstenging har hatt en gjennomsnittlig varighet på seks timer. Dette gir totalt 114 timer med stengt veg på strekningen pr. år. Vinteren 2019/2020 er ikke med i disse tallene, og her var det over 90 stengninger, på til sammen 700 timer. Problemene forsterkes ytterligere av vegens stigning og dårlige horisontalkurvatur, som bidrar til redusert trafiksikkerhet. Korteste omkjøringsveg er for øvrig på nesten 70 mil via Finland (E45 og E8). Fjellovergangen berører både Nordreisa og Kvæningen kommuner.

Formålet med reguleringsplanen er derfor å sikre en trygg og framkommelig veg over Kvænangsfjellet hele året.



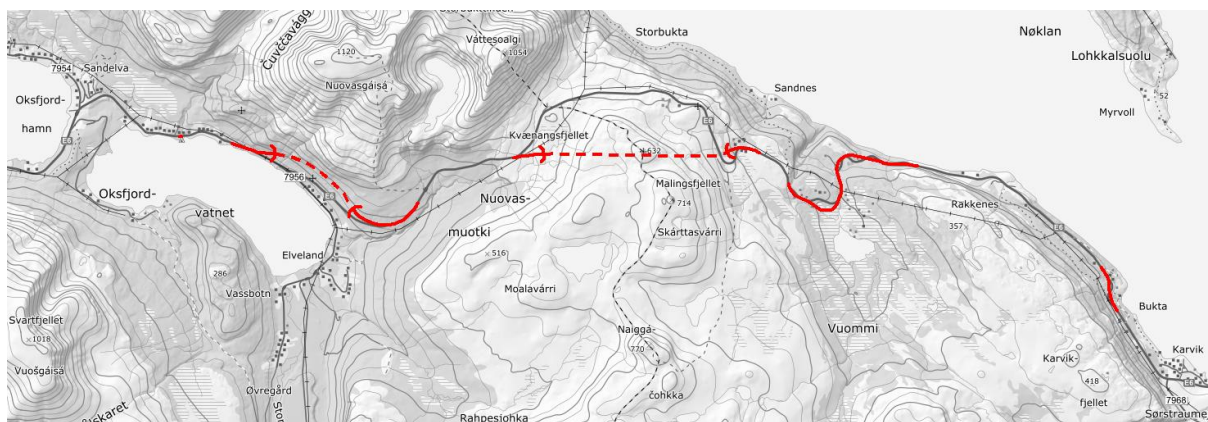
Figur 2 Oversiktskart. Strekningen som er omfattet av Nye Veiers prosjekt «E6 Kvænangsfjellet» er vist med rød linje. Kilde: Nye Veier AS/Kartverket.

Utbedring av E6 over Kvænangsfjellet ligger inne i Nasjonal transportplan (NTP) 2018 – 2029, med forutsetning om gjennomføring i første del av planperioden. E6 Kvænangsfjellet sør (rassikring) forutsettes gjennomført i andre del av NTP-perioden.

Statens vegvesen sto fram til 2019 for planlegging av vegprosjektet, og har utarbeidet tre reguleringsplaner for fjellovergangen, 1) Oksfjord - Tverrelva, 2) Tverrelva - Sandneselva og 3) Sandneselva - Karvik. Kun parsellen Tverrelva - Sandneselva (som bl.a. omfatter Kvænangsfjelltunnelen) er detaljregulert, og har finansiering i første periode i NTP 2018 - 2029. De øvrige strekningene er kun områderegulert. Skredsikring i Mettevollia kommer ikke inn i NTP før i siste del av perioden, mens skredsikring i Rakkeneslia ikke har finansiering gjennom gjeldende NTP.

I juni 2019 tilførte Samferdselsdepartementet strekningen «E6 over Kvænangsfjellet i Troms» til Nye Veier AS, etter vedtak i Stortinget, jf. Prop. 110 S (2018–2019).

På bakgrunn av optimaliseringstiltak i dette og andre prosjekter, ser Nye Veier AS muligheter for raskere realisering av Kvænangsfjell-prosjektet enn det gjeldende NTP legger opp til. Blant annet framskyndes skredsikring i Mettevollia (Mettevolltunnelen), slik at denne kan realiseres like raskt som Kvænangsfjelltunnelen. I tillegg planlegges og vurderes utbedringstiltak i Rakkeneslia som, som nevnt over, ikke har finansiering i NTP pr. i dag. I Figur 3 illustreres med røde linjer hvilke strekninger som det nå skal gjøres tiltak på.

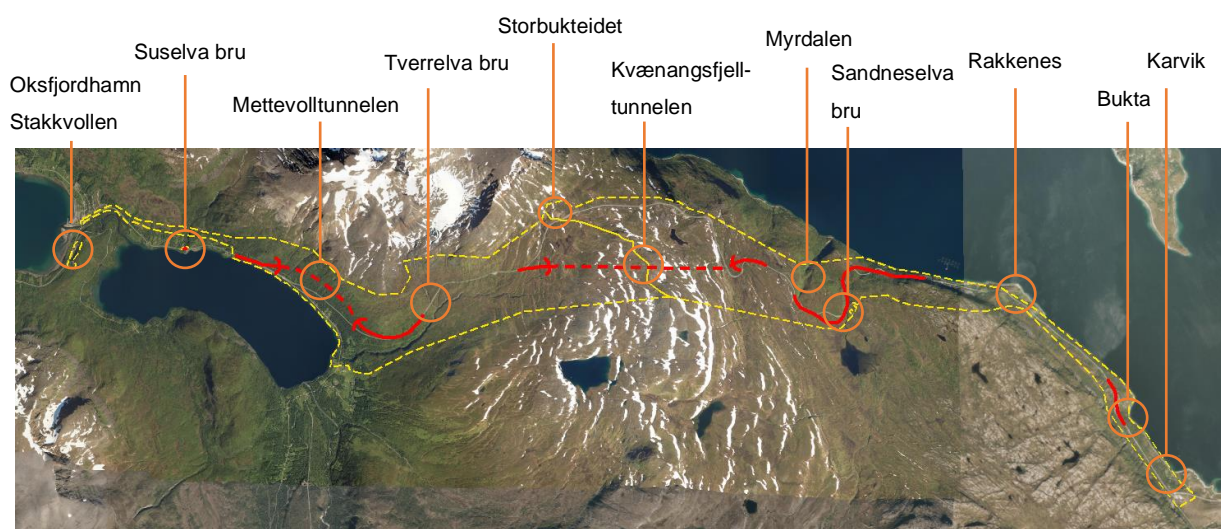


Figur 3 Oversiktskart. Traseer hvor det vurderes tiltak er markert med røde linjer. Heltrukket linje illustrerer veg i dagen, stiplede linjer viser tunneler. Kilde: Nye Veier AS

1.2 Planområdet

Planområdet strekker seg fra Oksfjordhamn i Nordreisa kommune til Karvik i Kvæningen kommune, en vegstrekning på 24 km. I sum utgjør planområdet et areal på 4 565 daa. Planavgrensningen er vist i Figur 5. Det gjøres oppmerksom på at det er tre ulike planområder:

- E6-parsellen
- deponiområde i Oksfjordhamn
- område ved Suselva bru



Figur 4. Oversiktskart med aktuelle stedsreferanser. Planavgrensningen vises med gul, stipledd linje, og kommunegrensene i heltrukket gul linje. Planlagte tiltak på veglinja er vist i rødt. Kilde: Nye Veier AS/Norge i Bilder/Rambøll

I avgrensningen er det tatt høyde for at planområdet fullt ut dekker de underliggende planene, slik at tidligere regulerte trafikkarealer som det eventuelt ikke blir behov for, blir regulert til annet passende formål, hovedsakelig LNFR. Plangrensene er for øvrig satt relativt romslig. Dette er gjort for å ha muligheter til optimaliseringer av veglinja som følge av innspill og vurderinger underveis i planprosessen.

1.3 Dagens planstatus

Planforslaget forutsettes å erstatte følgende reguleringsplaner:

Nordreisa kommune:

1. Detaljregulering E6 Kvæangsfjellet - Strekningen Mettevollia - Rakkenes, PlanID 5428_2014006, vedtatt 24.06.2015.
2. Områderegulering E6 Kvæangsfjellet, PlanID 5428_2016001, vedtatt 20.12.2016. Delstrekninger som inngår: 1) Oksfjordhamn – Tverrelva, 2) Tverrelva – Sandneselva (detaljregulert) og 3) Sandneselva – Karvik, hvorav 1) og 2) berører Nordreisa kommune.

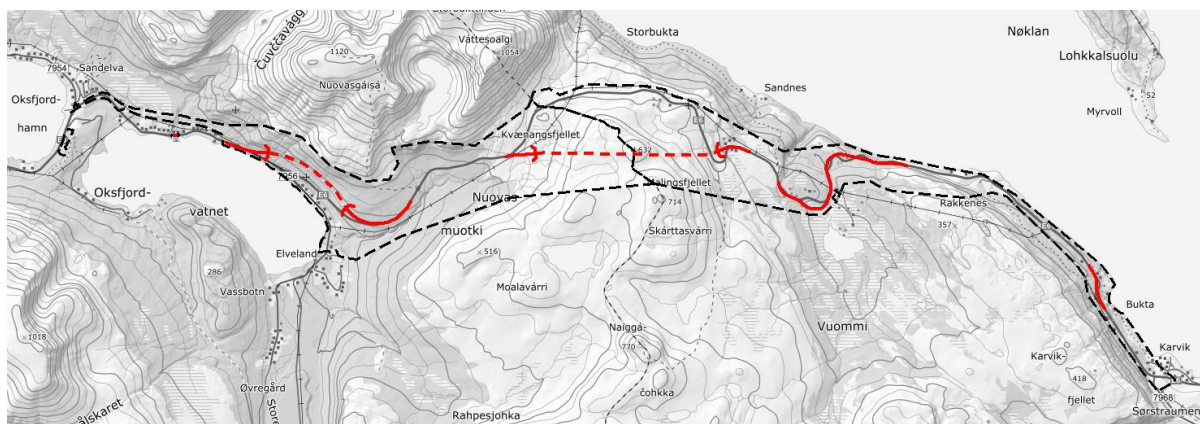
I tillegg berører reguleringsplanforslaget gjeldende reguleringsplan for Oksfjord familiecamping; Reguleringsplan for campingplass på gnr. 58, bnr. 4, Oksfjord, PlanID 5428_2003002 med midlertidig bygge- og anleggsområde. Det samme gjelder kommuneplanens arealdel, hvor det i Oksfjordhamn/Stakkevollen planlegges deponi. Reguleringsplanen blir delvis erstattet av planforslaget (langs ny veg).

Kvæningen kommune:

1. Detaljregulering E6 Kvæangsfjellet - Strekningen Mettevollia - Rakkenes, PlanID 5429_2014006, vedtatt 24.06.2015.
2. Områderegulering E6 Kvæangsfjellet, PlanID 5429_2016001, vedtatt 19.12.2016. Delstrekninger som inngår: 1) Oksfjordhamn – Tverrelva, 2) Tverrelva – Sandneselva (detaljregulert) og 3) Sandneselva – Karvik, hvorav 2) og 3) berører Kvæningen kommune.

I tillegg vil planforslaget berøre kommuneplanens arealdel med hensynssone for midlertidige bygge- og anleggstiltak.

Planavgrensningen er vist i Figur 5. Det vises for øvrig til plankartet for detaljer.



Figur 5 Planavgrensning ved varsel om oppstart er vist med svart stiplet linje.

1.4 Plandokumenter og detaljeringsgrad

Det utarbeides en sammenhengende reguleringsplan for hele planområdet. Planforslaget har imidlertid to planidentiteter, en for hver av kommunene, ett felles sett med reguleringsbestemmelser, og en felles planbeskrivelse. Eget plankartutsnitt er utarbeidet for området ved Suselva i Oksfjorden. Planforslaget består foruten av plankart av planbestemmelser og planbeskrivelse med ROS-analyse og nødvendige underlagsrapporter og illustrasjonsmateriale.

Det gjøres fortløpende vurderinger av veglinja og tiltak langs denne ettersom planarbeidet går framover og utredninger og analyser blir ferdigstilt. Planforslaget vil derfor kunne spisses og konkretiseres helt fram til vedtak.

I anleggsfasen kan det også bli behov for justeringer som følge av lokale utfordringer og muligheter som avdekkes underveis/på stedet. Det er derfor fordelaktig at arealavsetningene i planen er såpass fleksible at det er rom for å gjøre hensiktsmessige tilpasninger av begrenset karakter i/langs veglinja, uten at arbeidet må stoppe opp i påvente av tidkrevende endringsprosesser. Det er derfor lagt opp til en relativt grov detaljeringsgrad i plankartet, og benyttet formålskategorien «kombinerte formål».



2 Planprosess og medvirkning

2.1 Forslagsstiller og plankonsulent - kontaktinformasjon

Nye Veier AS er forslagsstiller, og selskapet Rambøll Norge AS er engasjert som planfaglig rådgiver.

Kontakt Nye Veier AS: post@nyeveier.no
Kontakt Rambøll: firmapost@ramboll.no

2.2 Planprogram og krav om konsekvensutredning

I forbindelse med tidligere reguleringsplaner for strekningen, ble det utarbeidet konsekvensutredninger for temaene landskapsbilde, naturmangfold, kulturminner/-miljø samt reindrift, med forutgående planprogram. Siden da er forskrift om konsekvensutredninger (KU-forskriften) revidert med virkning fra 01.01.2019.

Forslagsstiller vurderer at planarbeidet som nå varsles, samlet sett omfattes av KU-forskriften, og derfor skal konsekvensutredes. Dette begrunnes i at planinitiativet ansees å fanges opp av KU-forskriften § 8, jf. vedlegg II pkt. 13, og at tiltaket etter § 10 andre til fjerde ledd vurderes å berøre vesentlige interesser, eller kunne få vesentlige virkninger på miljø og samfunn. I siste versjon av KU-forskriften, er det ikke krav til planprogram for tiltak som faller inn under § 8 jf. vedlegg II. I denne konkrete saken er det derfor konkludert med at planprogram ikke er påkrevd etter KU-forskriften. Forslagstiller ønsket likevel å utarbeide et planprogram for planen, da dette danner et godt grunnlag for informasjon, forutsigbarhet og delaktighet i en tidlig fase, både for berørte grunneiere og rettighetshavere, naboer/gjenboere, organisasjoner og andre interessenter, samt for politikere og andre myndigheter.

2.3 Varsel om planoppstart og høring av planprogram

2.3.1 Generelt

Planprosessen startet med innsending av planinitiativ og gjennomføring av formelt planoppstartsmøte med Kvæningen og Nordreisa kommuner. Planprogram ble sendt på høring og offentlig ettersyn parallelt med varsel om planoppstart, i tråd med gjeldende regelverk. Brev gikk ut til partene 19.05.2020, med frist for innspill 17.07.2020. Utvidet frist ble innvilget til de som ba om dette. Innkomne innspill ble referert og kommentert i planbeskrivelsens vedlegg 3 (i planforslaget som lå ute til høring og offentlig ettersyn), hvor også kopi av alle innspill inngikk.

2.3.2 Medvirkningsopplegg utover formell varsling

Åpne møter

I oppstartsfasen er det avholdt åpne informasjonsmøter i begge kommuner. I Nordreisa ble møtet avholdt 24.06.2020 (Oksfjord grendehus), og i Kvæningen ble møtet avholdt 25.06.2020 på kommunehuset. Partene ble oppfordret til å gi sine innspill skriftlig.

Møter og kontakt med berørte parter

Kommunene

Det har vært løpende kontakt med berørte kommuner for å avklare prosessrelaterte spørsmål og utveksle informasjon om prosjektets gang. Kommunene har også vært invitert til å spille inn ift. konsekvensutredning for naturmangfold, ROS-analyse mm.

Reindrifta

Det er holdt løpende kontakt med leder i reinbeitedistrikt 35 Fávrrsorda, samt formelt møte med distriktsstyret 12.08.2020 i forbindelse med KU Reindrift. Reindrifta er tilbudt kommunikasjon på samisk i planprosessen, og i møtet med styret deltok samisk arealplanlegger/utreder. Nye Veier AS har forøvrig inngått avtale med reindrifta om tilgang til data fra bruk av e-bjeller.

Lag og foreninger

I forbindelse med konsekvensutredning for tema friluftsliv er det også holdt kontakt med berørte lag og foreninger.

Grunneiere

Det er holdt kontakt med berørte grunneier både etter initiativ fra Nye Veier og fra grunneierne selv. Tema har vært avkjørsler, behov for grunnnerverv, kartlegging av drikkevannskilder, adgang til eiendommer ifb. grunnundersøkelser og vannovervåking mm.

Øvrige myndigheter

Det er i prosessen avholdt møter og holdt kontakt med ulike myndigheter hvis ansvarsområde er berørt, herunder Statens vegvesen, Fylkesmannen i Troms og Finnmark, NVE, Sametinget, Troms og Finnmark fylkeskommune mfl.

2.4 Nytt varsel vedrørende utvidet planområde ved Suselva

Etter ordinær varslingsperiode ble det vurdert behov for å utvide planområdet ved Suselva. Årsaken til dette er behov for å se på flere løsninger knyttet til trafikksikkerhet og avkjørsler til eiendommer øst og vest for brua. Berørte parter og myndigheter ble kontaktet gjennom et «begrenset varsel» ved brev datert 26.08.2020, med innspillsfrist 11.09.2020. Partene er kontaktet av Nye Veiers grunnnervervskonsulent, og det har vært møter med enkelte grunneiere. Partene er opptatte av at det blir gode løsninger både til campingplassen og private eiendommer, men er skeptisk til forslag som beslaglegger privat eiendom.

2.5 Høring og offentlig ettersyn

2.5.1 Utleggningen i regi av Nye Veier AS

I tråd med plan- og bygningsloven § 3-7 ble det avtalt med berørte kommuner at Nye Veier AS legger planforslaget ut til høring og offentlig ettersyn.

Berørte parter og myndigheter, grunneiere, rettighetshavere, naboer/gjenboere, lag og foreninger, regionale og statlige planmyndigheter mfl. ble kontaktet gjennom brev. Offentlig ettersyn ble kunngjort i avisa Framtid i Nord. Plandokumentene ble lagt ut til gjennomsyn på følgende nettsider:

Nye Veier	www.nyeveier.no
Nordreisa kommune	www.nordreisa.kommune.no
Kvæningen kommune	www.kvanangen.kommune.no

2.5.2 Medvirkningsopplegg

Kartinnsyn og muligheter for innspill direkte i kartet

På hjemmesiden til Nye Veier AS ble plankartet gjort tilgjengelig gjennom en spesialtilpasset innsynsløsning, hvor det kan zoomes inn til ønsket eiendom eller sted, og ulike kartlag/tema kan skrues av og på etter behov. Det var også mulig å levere innspill direkte i innsynsløsningen, noe flere benyttet seg av..

Åpent møte 18.11.2020

I høringsperioden inviterte Nye Veier AS til åpent møte om planforslaget. Dette ble avholdt 18.11.2020 kl. 18:00 på Teams. Link til deltakelse i møtet ble lagt ut på Nye Veiers hjemmeside samme dag. Møtet ble tatt opp og gjort tilgjengelig på Nye Veiers hjemmeside, for de som ikke hadde anledning til å koble seg på mens møtet pågikk, men også som reserveløsning dersom noen skulle oppleve tekniske problemer ved påkobling.

Åpen kontordag 24.11.2020

24.11.2020 holdt Nye Veier åpent anleggskontor i Oksfjordhamn mellom kl. 10:00 og 17:00. Her kunne de som ønsket å ta en prat med planleggerne i Nye Veier eller Rambøll komme innom.

Møter med kommunene og berørte myndigheter

Det er ifb. høring og offentlig ettersyn gjennomført flere møter med kommunene (administrasjon og politisk nivå), samt med berørte sektormyndigheter, bl.a. Statens vegvesen, Statsforvalter, NVE m.fl.

Kommunikasjon på nordsamisk

Det ble gitt mulighet for å kommunisere på nordsamisk på «åpen kontordag», og ved direkte henvendelse til Rambøll. Viktige sammendrag (planbeskrivelse og KU reindrift) er også oversatt til nordsamisk.

2.5.3 Innkomne innspill

Innen fristen (19.12.2020) kom det inn innspill fra om lag 20 parter, herav én innsigelse fra NVE. Innsigelsen knyttet seg til detaljering av løsninger der ny veg krysser elver og bekker. Innsigelsen er svart ut gjennom beskrivelse av løsninger i egen rapport om hydrologi og allmenne interesser i vassdrag. Rapporten finnes i planbeskrivelsens vedlegg. NVE har på denne bakgrunn trukket sin innsigelse. Brev med frafall av innsigelse følger vedlagt i planbeskrivelsens vedlegg 3b. Alle innspill er referert og gitt en individuell kommentar i planbeskrivelsens vedlegg 3a. Kopi av alle innspill finnes også i vedlegg 3.b.

2.5.4 Viktigste endringer i planforslaget etter høring/offentlig ettersyn

Plankartet:

- a) Det er gjort noen flere detaljeringer for redusere omfanget av kombinerte formål (SKF). Bl.a. er SKF (kombinerte samferdselsformål) redusert ved alle tunnelåpninger, unntatt Mettevolltunnelen vest.
- b) Etter innspill fra Statens vegvesen er stopplommer tatt inn i planforslaget, iht. krav i N100, bl.a. stopplomme øst for Suselva bru. Annen veggrunn mot 58/15/1 er noe utvidet som følge av dette.
- c) Planområdet er noe trukket inn ved Eidelva, vest for Kvænangsfjelltunnelen, slik at det ikke omfatter mer av vassdraget enn der det gjøres tiltak.
- d) Anleggsbeltet er finjustert på enkelte punkter, slik at det ikke berører bebyggelse/fritidsboliger.
- e) Det er satt av et eget bestemmelsesområde (meket #6) for de delene av Oksfjord familiecamping som skal inngå i midlertidig bygg- og anleggsområde, og der gjeldende reguleringsplan skal fortsette å gjelde når anleggsarbeidene er avsluttet.

Planbestemmelsene

Bestemmelsene er endret/justert på følgende kapitler:

- a) 2.1.5 om hensyn til reindrift er skjerpet.
- b) 2.1.8 om 100-metersbeltet langs verna vassdrag/Oksfjordvassdraget er endret slik at den ikke bare omfatter E6, men alle veganlegg det åpnes for i planen.
- c) 2.2.3 om Vann og vassdrag har skjerpet ordlyd på pkt. i a) Naturmangfold (innspill fra Statsforvalter) og justering på b) og h) (som følge av at det er utarbeidet egen hydrologiutredning).
- d) 3.1.1 – 3.1.5: De fleste punktene er omgjort til retningslinjer for å understreke at formålene er ivaretatt i gjeldende planer (arealdelen og reguleringsplan for campingplassen). Det samme gjelder 3.2.1 om grønnstruktur.
- e) 3.2.6 om rasteplasser har fått presisering vedr. skilting til løyper mm. (innspill fra Sametinget)
- f) 3.2.8 om kombinerte formål er justert ved at kontrollplass er tatt ut som tillatt formål (ikke innmeldt behov for det) og tunnelportal tatt inn.
- g) 4.1.3 om flomfare er differensiert for å skille på flomfareområder (kartlagte fareområder) og aktsomhetsområder (potensiell/teoretisk fare).

- h) 4.4.2 om kulturminner er supplert med tiltak som bør unngås (innspill fra Sametinget).
- i) 5.1.1 – 5.1.6 er justert for å i større grad gjøre oppmerksom på at etter at anleggsarbeidene er ferdige, gjelder vedtatte planer for området, som før.
- j) 6.1.1 a) underpkt 2 om drikkevannskilder er oppdatert i tråd med at kartlegging er gjennomført, og tiltaksplan foreligger (se planbeskrivelsens vedlegg). Pkt. 7 om syredannende masser er tilsvarende oppdatert ifb. at det er utarbeidet egen tiltaksplan for dette, se planbeskrivelsens vedlegg.
- k) 6.1.1 pkt. b) er supplert med at utfartsparkering også skal sikres i anleggsperioden (innspill fra TFFK).
- l) 6.1.1 pkt. f) Det er tatt inn krav om at anleggsmaskiner som skal benyttes i planområdet skal rengjøres/desinfiseres før bruk. Dette skal bidra til å hindre smitte av gyrodactylus salaris og spredning av arter på fremmedartlista (Innspill fra Statsforvalter).
- m) 6.2 er justert slik at anlegget kan realiseres og tas i bruk trinnvis.

Planbeskrivelsen

- a) Generell oppdatering ift. at det nå er ny planfase, herunder redegjørelse for viktige endringer i planforslaget etter høring og offentlig ettersyn.
- b) Vurdering etter naturmangfoldloven § 8-12 er etter ønske fra Statsforvalter også medtatt i planbeskrivelsens hoveddokumentet, ikke bare i KU naturmangfold.
- c) Vedlegg 3 Innkomne innspill: Erstattet varslingsinnspillene med innspill som har kommet inn under høring og offentlig ettersyn
- d) Vedlegg 12: Tiltaksplan for drikkevannskilder er medtatt.
- e) Vedlegg 14: Hydrologirapport som er utarbeidet ifb. NVEs innsigelse, er medtatt.
- f) Vedlegg 15, 18 og 19 (Geoteknikk/geologi-rapporter) er oppdatert etter uavhengig kontroll.
- g) Vedlegg 20: Tiltaksplan for syredannende bergarter er medtatt.
- h) Vedlegg 23, 24 og 25 er oppdatert etter endringer i veglinje (B-tegninger, C-tegninger og Normalprofil).

2.6 Sluttbehandling og vedtak

Vedtatt reguleringsplan kunngjøres med brev til berørte parter, samt ved annonse i Framtid i Nord, og på ovenfor nevnte hjemmesider. Klagefrist er tre uker.

3 Rammeverk og krav til bærekraft

3.1 Nasjonale planer og føringer

Utover gjeldende lover og forskrifter, ansees de mest sentrale føringene for dette arbeidet å være:

- FNs bærekraftsmål
- Norges miljømål
- Nasjonale mål for vann og helse (2014)
- Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging (2019)
- Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning
- Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging
- Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn- og unges interesser i planleggingen /Barn og unge i plan og byggesak, Veileder fra Kommunal og moderniseringsdepartementet
- Rikspolitiske retningslinjer for vernede vassdrag
- T-1442/2016, Retningslinjer for behandling av støv i arealplanlegging
- T-1520/2012, Retningslinjer for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging
- NVE, Retningslinjer nr. 2/2011 Flaum og skredfare i arealplanar
- Kulturminner, kulturmiljøer og landskap, Planlegging etter pbl, Versjon II 2016
- Nasjonal transportplan (NTP 2018-2029, revisjon under utarbeidelse)

3.2 Regionale planer og føringer

Følgende regionale planer og dokumenter har lagt føringer for planarbeidet:

- Regional planstrategi 2020–2023 (under utarbeidelse)
- Fylkesplan for Troms 2014-2025
- Regional transportplan for Troms 2018-2029
- Regional forvaltningsplan vannregion Troms 2016-2021
- Regional plan for friluftsliv, vilt og innlandsfiske Troms 2016-2021

3.3 Kommunale planer og føringer

3.3.1 Nordreisa kommune

Berørte og tilgrensende arealplaner i Nordreisa kommune er: ens arealdel (vedtatt: 20.03.2014)

- Reguleringsplan for boligområde Sandbukt (vedtatt: 1987)
- Reguleringsplan for campingplass gnr. 58/4 Oksfjord (vedtatt: 24.04.2003)
- Detaljregulering E6 Kvænangsfjellet - Strekingen Mettevollia - Rakkenes (vedtatt: 24.06.2015)
- Område- og detaljreguleringer for E6 Kvænangsfjellet (vedtatt: 20.12.2016).
Delstrekninger som inngår: 1) Oksfjordhamn – Tverrelva, 2) Tverrelva – Sandneselva (detaljregulert).

3.3.2 Kvæningen kommune

Berørte og tilgrensede arealplaner i Kvæningen kommune er :

- Kommuneplanens arealdel (vedtatt: 23.01.2019)
- Detaljregulering E6 Kvæangsfjellet - Strekingen Mettevollia - Rakkenes (vedtatt: 24.06.2015)
- Område- og detaljreguleringer for E6 Kvæangsfjellet (vedtatt: 19.12.2016).
Delstrekninger som inngår: 2) Tverrelva – Sandneselva (detaljregulert) og 3) Sandneselva – Karvik.

3.4 Bærekraft og CEEQUAL-sertifisering

Prosjektet skal sertifiseres etter sertifiseringsstandarden CEEQUAL på nivå *Very Good*, og omfanget skal være *Whole Team*. *Whole Team* inkluderer overordnet planlegging samt regulerings-, prosjekterings- og byggefase. Målet med en CEEQUAL-sertifisering er å stimulere til å identifisere og levere den beste balansen mellom økonomiske, sosiale og miljømessige aspekter i prosjektet, med minimale negative effekter og maksimal utnyttelse av de positive mulighetene. Gjennom tett samarbeid mellom byggherre, entreprenør og rådgiver, må det gjøres justeringer som forbedrer bærekraften i alle faser av prosjektet.

For å komme i mål med *Very Good*, må bærekraftstankegangen implementeres i alle fag, og på alle nivå i organisasjonen, i tråd med FNs bærekraftsmål, jf. Figur 6.



Figur 6 FNs 17 bærekraftsmål.

CEEQUAL-manualen er bygd opp rundt 8 emner: Ledelse, sårbarhet, samfunn og interessenter, arealbruk og økologi, landskap og kulturmiljø, forurensning, ressurser og transport. Hvert emne er delt opp i flere underkategorier, og for å oppnå poeng, må prosjektet dokumentere hvordan hvert spørsmål er vurdert, implementert i design, og gjennomført i anleggsfasen.

4 Beskrivelse av planforslaget

4.1 Planlagt arealbruk og formål benyttet i planen

I planforslaget er det benyttet følgende hoved- og underformål i overensstemmelse med plan- og bygningsloven (pbl.) §§ 12-5, 12-6 og 12-7:

BEBYGGELSE OG ANLEGG (§ 12-6 nr. 1)		
Underformål	Kartref.	Merknad
Bebyggelse og anleg	BBA	Brukt på formål i gjeldende planer, hvor anvendte arealformål er etter utgått standard (Oksfjord familiecamping)
Fritidsbebyggelse	BF	Benyttet for areal avsatt til samme formål i arealdelen for Nordreisa (BFR12)
Off./privat tjenesteyting	BS	Benyttet for eksisterende brøytestasjon
Campingplass	BC	Benyttet på formål i gjeldende reguleringsplan for Oksfjord familiecamping
Råstoffutvinning	BRU	Benyttet på råstoffområde i kommuneplanens arealdel for Kvænangen (BRU4)
Idrettsanlegg	BI	Benyttet for areal avsatt til samme formål i arealdelen for Nordreisa (BIA1)
SAMFERDSEL OG TEKNISK INFRASTRUKTUR (§ 12-6 nr. 2)		
Underformål	Kartref.	Merknad
Kjøreveg	SKV	Kjøreveg for biltrafikk
Gang- og sykkelveg	SGS	Gang- og sykkelveg (inkl. beredskapsveg)
Annen veggrunn tekniske anlegg	SVT	Veggrunn/sidearealer til grøfter og tekniske anlegg/bygg
Annen veggrunn - grøntareal	AVG	Veggrunn/sidearealer som skal beplantes
Rasteplass	SRP	Rasteplasser, utsiktspunkt, utsalgssted
Parkeringsplass	SPP	Parkering for vegfarende/utfartsparkering
Kombinerte formål	SKF	Areal som kan benyttes til definerte veganlegg. Intern avgrensning ikke detaljklart.
GRØNNSTRUKTUR (§ 12-6 nr. 3)		
Underformål	Kartref.	Merknad
Blågrønnstruktur	GBG	Benyttet på formål i gjeldende planer, hvor anvendte arealformål er etter utgått standard (Oksfjord familiecamping).
LANDBRUKS-, NATUR- OG FRILUFTSFORMÅL SAMT REINDRIFT (§ 12-6 nr. 5)		
Underformål	Kartref.	Merknad
Landbruks-, natur- og friluftformål samt reindrift	LNFR	Benyttet på arealer innenfor planområdet som ikke benyttes til tiltaket, med mindre arealdelen definerer annen bruk.

BRUK OG VERN AV SJØ OG VASSDRAG MED TILHØRENDE STRANDSONE (§ 12-6 nr. 6)		
Underformål	Kartref.	Merknad
Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone	V	Benyttet på naturområder i sjø og vassdrag.
HENSYNSSONER (§§ 11-8 og 12-6)		
Sikring, støy og fare	Kartref.	Merknad
Frisikt	H140	Områder for fri sikt i kryss/avkjørsler
Ras- og skredfare	H310	Områder med kartlagt ras- og skredfare
Flomfare	H320	Områder med kartlagt flomfare
Høyspenningsanlegg	H370	Område med faresone i tilknytning til høyspentlinje.
Særlige hensyn	Kartref.	Merknad
Bevaring naturmiljø	H560	Områder med verdifullt naturmiljø (naturtyper og hekkeområder). Bestemmelser ikke tillatt. Gitt retningslinjer.
Bevaring kulturmiljø	H570	Områder med verdifullt kulturmiljø. Bestemmelser ikke tillatt. Gitt retningslinjer.
BESTEMMELSESMOMRÅDER (pbl. § 12-7)		
Underformål	Kartref.	Merknad
Midlertidig bygge- og anleggsområde	#	Område som forutsettes benyttet til bygge- og anleggsvirksomhet, men kun i anleggsperioden

Planområdet omfatter som nevnt over alt areal som inngår i tidligere vedtatte reguleringsplaner for vegstrekningen. Planforslaget må derfor definere arealbruken også på arealer som ikke direkte inngår i vegprosjektet, slik at disse ikke blir stående uten planstatus. Det anbefales at kommunene ved kommende revisjon av kommuneplanens arealdel vurderer å innlemme disse arealene i arealdelen.

I planen er det for store deler av veganlegget benyttet formålskategorien kombinerte samferdselsformål (SKF). Som nevnt har dette med fleksibilitet i planleggings- og utbyggingsfasen å gjøre. Hensikten med dette er å kunne gjøre justeringer mellom vegformålene etter hvert som plan- og/eller anleggsarbeidene går framover, uten å måtte sette i verk tidkrevende endringsprosesser for kurante tiltak. Der endringer berører interesser som ikke er avklart gjennom reguleringsplanen, er det naturlig å drøfte endringsbehovet med lokal planmyndighet. Omfanget av kombinerte formål er noe redusert etter høring og offentlig ettersyn. Der detaljeringsgraden eventuelt ikke blir vurdert tilstrekkelig av bygningsmyndigheten, legges det opp til byggesaksbehandling.

4.2 Tekniske forutsetninger

Håndbøkene legges til grunn for utforming av veganleggene. Nye Veier har dessuten egen Estetisk veileder som gis juridisk virkning gjennom reguleringsbestemmelsene.

4.3 Fravik fra vegnormalen

Det er søkt og innvilget fravik fra N100, tabell C.3, H1 på maksimal stigning 6 %.

Under prosess for optimalisering av veglinja er det identifisert behov for fravik til nabokurvekrav. På grunn av ønske om best mulig tilpasning til eksisterende E6 og terreng, og at ny veg ligger tett inntil dagens elveløp på Iselva, er det lite ønskelig med større skjæringer. Tabell C.4 prosjekteringstabell for H1, 80 km/t definerer at minste tillatte nabokurve for Rh større enn 1750 er 300. Ved ca. profil 13500 - 15800 er det planlagt horinstalkurve på R=250 for å kunne beholde dagens bru, og benytte dagens veg gjennom hytteområdet. Det søkes om fravik for denne kurven. Fraviket virker også positivt på trekkruiter for rein.

Ved profil 22670 er resulterende fall utenfor kravene i N100, kapittel C.2 og C.3-H1. Det er ikke mulig å oppnå minste resulterende fall på 2 %. Det søkes om fravik for resulterende fall.

Det etablers et nytt kryss opp til Kvænangsfjellet (Gildetun) på nordsiden av Kvænangsfjell-tunellen. Stigning ved krysspåkoblingen i ca. profil 13680 er 5,6 %. Noe som er over maksimumskravet på 5 %. På grunn av nødvendig høyde på tunnelpåhugg, vil ikke stigning kunne reduseres til å være innenfor kravet. Det søkes derfor fravik på stigning for krysset.

4.4 Nærmere beskrivelse av valgte løsninger

4.4.1 Hovedkonsept og prestasjonsmål

Hovedkonseptet er en trafikk- og driftssikker veg over Kvænangsfjellet. Dette er en vegstrekning med utfordringer knyttet til snø og vind, samt rasfare langs veglinjen. For å sikre regulariteten er det planlagt etablering av 2 tunneler. Tunnel under Kvænangsfjellet planlegges for å sikre regularitet og redusere antall stengninger på grunn av vind og nedbør, og tunnel forbi Mettevollia planlegges for å sikre mot skredfare. I tillegg gjøres det tiltak langs dagens veglinje for å bedre både horisontal- og vertikalkurvaturen. Veglinjen løftes på enkelte strekninger, og det lages snøprofiler for å sikre en hensiktsmessig utforming med tanke på drift og vedlikehold.

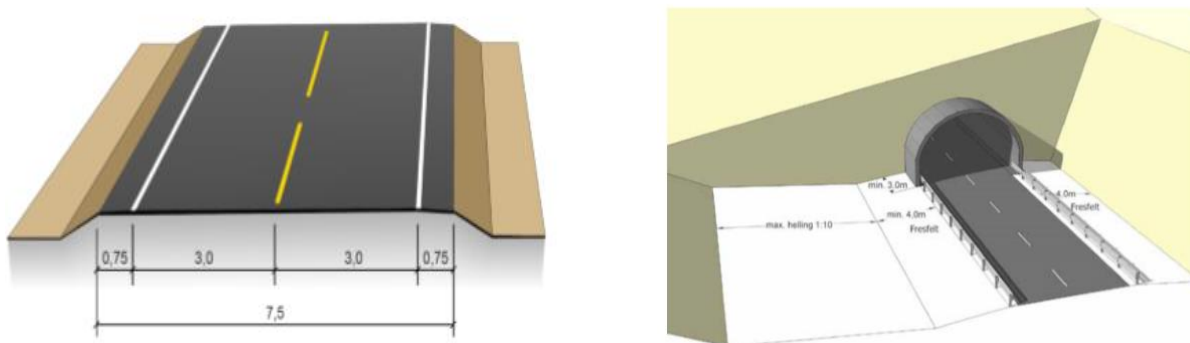
Prosjektet har følgende prestasjonsmål:

1. Realisere målet om en skade- og ulykkesfri anleggs- og driftsperiode, samt et helsefremmende og rettferdig arbeidsliv.
2. Minimere bygge- og levetidskostnadene gjennom samhandling og digitalisering
3. Optimalisere samhandling med kontraktsmedhjelperne i realiseringen av prosjektmålene
4. Minimere klimagassutslipp og øvrige belastninger på ytre miljø
5. Minimere midlertidig og permanent påvirkning for reindriftsnæringen

4.4.2 Veg

Ny veg planlegges med dimensjoneringsklasse H1 i N100 (7,5 m bredde). I Oksfjorden er det en mindre strekning med litt smalere veg. Her forutsettes det egen detaljreguleringsprosess for å sikre nødvendig breddeutvidelse slik at standardsprang unngås. Dette forholdet vurderes imidlertid ikke som avgjørende for hovedhensikten med prosjektet (trafikksikkerhet og regularitet over fjellet), og det ansees derfor uproblematisk at det løses i egen planprosess på et senere tidspunkt.

På grunn av lav ÅDT åpnes det for å benytte normalprofil gitt i dimensjoneringsklasse Hø1. På grunn av værutfordringer bygges vegen med høvfjellsprofil. Det vil si ekstra bredde til fresefelt, brede og slake grøfter og slake fyllinger. Ved tunnelportalene legges det til grunn fresefelter på utsiden av rekkverket i henhold til anbefalinger i V137. Se Figur 7.



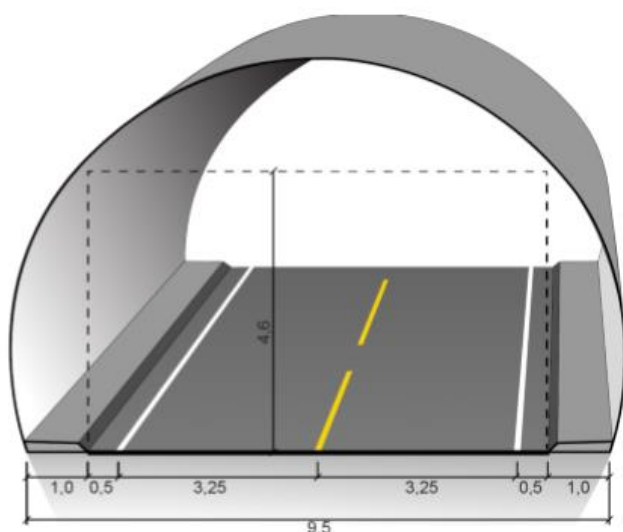
Vegen er en erosjonssone	Samle drivsnøen utenfor vegarealet	Utforme vegen for å kunne utføre et effektivt vedlikehold
Fylling	Bred grøft	Skjæring med fresfelt
Åpen skjæring med dyp grøft		Fylling med fresfelt

Figur 7 Profiler for veg, tunnelåpning og grøftearealer. Kilde: Statens vegvesen Håndbok V137 Vegar og drivsnø

4.4.3 Tunneler

Det skal etableres to tunneler på strekningen. Mettevolltunnelen på vestsiden av Kvænangsfjellet blir ca. 2,35 km lang, og strekker seg forbi et rasutsatt område. Kvænangsfjelltunnelen går gjennom Malingsfjellet, og blir ca. 3,35 km lang. Denne tunnelen etableres for å unngå høydedraget ved Gildetun, fjellets mest værutsatte område.

Det legges til grunn tunnelprofil T9,5 for begge tunneler. Se Figur 8. Samtlige tunneler utrustes med elektriske installasjoner og sikkerhetsutrustning i henhold til gjeldende håndbøker. Tekniske rom er tenkt etablert inne i tunnelene.



Figur 8 Tunnelprofil T9,5, jf. Figur V1.10 i håndbok N100. Mål i m.

4.4.4 Elvekryssinger

Kryssing over elver, herunder Suselva, etableres i henhold til den enhver tid gjeldende standard. Endelig valg av konstruksjonstype gjøres av valgt entreprenør. Det er utført flomsonekartlegging i reguleringsplanfasen og den vil være med på å bestemme valg av konstruksjonstype. Flomfarevurdering følger som vedlegg til planbeskrivelsen. Det vises også til egen utredning om hydrologi og allmenne interesser for vassdrag i planbeskrivelsens vedlegg.

4.4.5 Kryss

Kryss til fylkesveg 7956 etableres slik at påkobling til ny E6 vil være minst 250 m fra Mettevolltunnelens vestre portalåpning. Dette tilsvarer 2 ganger stoppsikt for H1-veg. Krysset vil også fungere som omkjøringsrute når det kreves stenging av tunnel.

Det blir etablert nytt kryss ved profil 8750, på vestsiden av Kvænangsfjelltunnelen. For påkobling til E6 på østsiden av Kvænangsfjelltunnelen, blir krysset etablert ved profil 13670, ca. 500 m fra portalåpning.

4.4.6 Krabbefelt

Det kan bli aktuelt å etablere krabbefelt mellom Mettevolltunnelen og Kvænangsfjelltunnelen. Krabbefelt etableres i tilfelle på sørsiden av vegen, og i den strekning som anses som nødvendig. Endelig valg av løsning gjøres i samråd med valgt entreprenør, innenfor rammene som reguleringsplanen fastsetter (areal avsatt til kombinerte formål).

4.4.7 Kollektivtrafikk

Det er ikke regulert inn nye anlegg for betjening av kollektivtransport på strekningen.

4.4.8 Brøytestasjon

Brøytestasjonen på Kvænangsfjellet er i gjeldende reguleringsplan fra 2015 regulert til offentlig tjenesteyting. Relokalisering og/eller framtidig bruk av brøytestasjonen er ikke vurdert eller mottatt innspill på, og det legges derfor til grunn at arealet videreføres som nettopp dette.

4.4.9 Rasteplasser/utfartsparkering og stopplommer

Det er satt av areal til etablering av rasteplass ved Storsvingen på østsiden av Kvænangsfjelltunnelen. I tillegg er det avsatt areal til rasteplass i Bukta like nord for Bukteelva. Det er også mulig å etablere en rasteplass på vestsiden av Rakkenesura der eksisterende svinger utbedres. Eksisterende rasteplass (flyplassen) langs dagens E6 opprettholdes. Denne ligger i tilknytning til avkjøringen på vestsiden av Kvænangsfjellet. Regulerte rasteplasser forutsettes også å ivareta utfartsparkering til viktige turmål i området, herunder Store Naika (SRP2 i Storsvingen), Malingsfjellet /Isvatnet (SRP1 og parkering langs veg/fresefelt sommerstid). Se nærmere redegjørelse i egen KU for friluftsliv.

Det er etter høring og offentlig ettersyn lagt inn stopplommer iht. krav i vegnormalen. Stopplommene er etablert innenfor areal som er avsatt til annen veggrunn (AVG), bortsett fra stopplommen like øst for Suselva bru, hvor det har vært behov for å justere arealformålet mot LNFR.

4.4.10 Kontrollplasser

Det er ikke meldt inn behov for kontrollplass, og det er derfor ikke regulert areal til dette. Skulle det oppstå behov for kontrollplass, kan dette avklares i egen plansak.

4.4.11 Løsninger for gående og syklende

Da sykling er forbudt i tunneler, vil gående og syklende måtte benytte eksisterende E6-trase forbi Gildetun, og i Mettevollia. Vinterstid forutsettes det at gående og syklende benytter andre (offentlige eller private) transportmidler.

4.4.12 Eksisterende E6-trase

Nærmeste omkjøringsveg er via Finland. Eksisterende E6-trase vil derfor også kunne benyttes til beredskapsveg dersom tunnelene må stenges i forbindelse med ulykke eller vedlikehold. Dagens vegtrase kan også benyttes som samleveg og tilførsel fra dagens avkjørsler, og på aktuelle plasser kan den også benyttes som parkering. Egen omklassifiseringsprosess må ta stilling til hvem som skal drifte og vedlikeholde de delene av eksisterende E6 som ikke inngår i ny trase.

4.4.13 Skredsikringsanlegg

Strekningen er utsatt for flere typer skred og drivsnøproblematikk over fjellovergangen. På bakgrunn av kjente skredpunkter og aktsomhetsområder, er strekningsrisiko vurdert for hele reguleringsplanområdet. Strekningsrisiko er vurdert for eksisterende veg, og restrisiko er vurdert for planlagt veg. Det er vurdert at 4 enhetsstrekninger har uakseptabel strekningsrisiko og dermed trenger sikringstiltak. For å oppnå akseptabel strekningsrisiko foreslås følgende tiltak:

- Paveisnes 1 – 3. Skredpunktene vurderes som mulig å sikre ved for eksempel terrengtiltak som fangdam med ekstra overløp eller større dimensjon på stikkrennene. Sikring mot sørpeskred detaljeres i prosjekteringsfasen.
- Skredpunkt Tverrelva. Det er planlagt for bygging av en skredvoll i terrenget nord for vegen for å sikre strekningen mot skred med størrelse som tilsvarer hyppigere enn årlig nominell sannsynlighet på 1/50. Sikring detaljeres i prosjekteringsfasen.
- Kvæangsfjell tunnelens østre påhugg er innenfor aktsomhetsområde for snøskred. Mulige sikringstiltak i området vil være lang nok portal, sannsynligvis sammen med ledevoll eller støtteforbygning. Sikring av tunellportalen detaljeres i prosjekteringsfasen.
- Rakkenesura er utsatt for steinsprang og isnedfall. Det ble satt opp et fanggjerde i 2016. Det er vurdert at høyden på fanggjerdet er for lav for å sikre vegen mot skredhendelser med årlig sannsynlighet større enn 1/50. I tillegg vurderes det at energikapasiteten på gjerdet med 5000 kJ er for lavt. Et sikringstiltak som vurderes som aktuelt i vestre delen av Rakkenesura, er å montere et nytt fanggjerde høyere opp i fjellsiden. Eksisterende fanggjerde anbefales å bli stående på samme plass som det står i dag, i tillegg. Sikring av Rakkenesura må detaljeres og dimensjoneres nærmere i detaljfasen.

Ved å utføre sikringstiltak for de ulike enhetsstrekningene skissert i den skredfaglige rapporten, vil strekningsrisikoen havne på akseptabel strekningsrisiko. Det vises til nærmere redegjørelse for det enkelte område i planbeskrivelsens vedlegg.

4.4.14 Sirkulærøkonomi - massehåndtering

Sirkulærøkonomiske vurderinger i prosjektet er i all hovedsak knyttet til håndtering av overskuddsmasser.

I prosjektet er det estimert et masseoverskudd på 250 000 m^3 (prosjekterte anbrakte masser). Det er derfor behov for å sette av tilstrekkelige arealer til deponi. Det er i vurderingen av hensiktsmessige lokaliteter lagt vekt på å redusere behovet for transport, blant annet ved at masser som tas ut i skjæringer og tunneler i størst mulig grad skal kunne benyttes i linja, herunder til etablering av veg og sidearealer, utfartsparkering, rasteplasser, krabbefelt mm. I tillegg er det et lokalt behov for masser ifb. etablering av påkrevde skredsikringsanlegg. Å utnytte overskuddsmasser i/langs linja vil redusere behovet for eventuell mellomlagring, med tilhørende terrengpåvirkning og ulemper for øvrige brukere av områdene. Det har av samme årsak også vært et poeng å redusere antall deponiområder, og dessuten plassere dem slik at massene blir til minst mulig sjenanse ift. landskapsbilde, naturmangfold, friluftsliv og reindrift, samt ikke kommer i konflikt med kulturminner. Deponienes tilgjengelighet for uttak av masser for bruk i andre framtidige prosjekter har også spilt inn i vurderingene.

Redusert transportbehov, færrest mulig deponier/naturinngrep og ivaretagelse av massene som en ikke fornybar ressurs, vurderes på denne bakgrunn å både gi en miljømessig og kostnadmessig gevinst for prosjektet og samfunnet. Redusert transportbehov bidrar også til større trafiksikkerhet, spesielt i anleggsperioden.

Følgende nye deponiområder er med i planforslaget

1. Stakkevollen (rett sør for brua over Fiskeelva)
2. Storbukteidet (Rett nord for E6 på Kvænangsfjellet)
3. Myrdalen (nord for E6 på vei ned mot Sandneselva)

Følgende alternativer er vurdert, men forkastet

4. Pålfjellet (øst for Mettevolltunnelen)
5. Sjøbunndeponi

Det vises til nærmere redegjørelse for det enkelte deponiområde i planbeskrivelsens vedlegg.

5 Konsekvenser og virkninger av planforslaget

5.1 Innledning

5.1.1 Konsekvenser vs. virkninger

I kapittel fem redegjøres det for planens *virkninger* og *konsekvenser*. Fastsatt planprogram definerer hvilke tema som skal utredes grundigere gjennom konsekvensutredninger. Dette gjelder temene friluftsliv, kulturminner, landskapsbilde, naturmangfold og reindrift.

Konsekvensutredningen presenteres i kapittel 5.3. Øvrige relevante plantema forutsettes vurdert på en enklere måte gjennom planbeskrivelsen. Hva som er relevante tema er avklart med kommunene på planoppstartsmøtet. Referat fra planoppstartsmøtet er vedlagt planbeskrivelsen.

5.1.2 Referansesituasjonen

Planprogrammet fastsetter at planens konsekvenser skal vurderes opp mot tidligere regulert veglinje. Siden det i høringsperioden kom anbefalinger fra Fylkesmannen om å benytte dagens veglinje som referanse, er det også gjort noen enkle vurderinger opp mot denne også.

5.2 Vurdering av virkninger for relevante plantema

5.2.1 By- og stedsutvikling

Kort om temaet:

Vegen er, som nevnt innledningsvis, en utsatt strekning vinterstid, med mange stengninger og kolonnekjøringer. I tillegg har den utfordrende horisontal- og vertikalkurvatur for større kjøretøyer, og strekningsvis er den utsatt for skredfare. Da strekningen er den eneste innenlandske vegforbindelsen mellom Finnmark og resten av landet, vurderes utfordringene knyttet til regularitet og sikkerhet å være en begrensende faktor både for innbyggere og næringsliv, og derved for også for samfunnsutviklingen i regionen.

Virkninger av planforslaget:

Vurdert opp mot gjeldende situasjon: Planforslaget legger til rette for etablering av tunneler på de mest skred- og vindutsatte strekningene, og utretting av kurvaturen på utfordrende partier som i Rakkeneslia og Bukta. Rakkenesura forutsettes sikret iht. gjeldende regelverk. Til sammen vurderes dette å bidra til tilfredsstillende sikkerhet og regularitet, og planforslaget vurderes derved å være positivt for lokal by- og stedsutvikling i regionen.

Vurdert opp mot dagens planstatus: Gjeldende regulering med SVVs løsning med tunnel gjennom Rakkenesura eliminerer skredfaren på en enda tryggere måte enn ved foreslåtte skredsikringstiltak på terreng. Men planforslaget vurderes likevel å ha tilfredsstillende sikkerhet. Det foreligger ikke finansiering på dagens regulerte løsning, og da vurderes planforslaget, som også lar seg realisere på relativt kort tidshorisont, å være en bedre løsning for lokalt nærings- og samfunnsnivå.

5.2.2 Barn og unges interesser samt folkehelse

Kort om temaet:

Barn og unges interesser vurderes i hovedsak å knytte seg til trafikksikkerhet (fortrinnsvis i bebygde omgivelser) i anleggs- og driftsfase, og gjennom tilgang til uteoppholdsarealer/friluftsområder. Det samme gjelder folkehelse. I kommuneplanens arealdel for Nordreisa er det satt av et område til skileikanlegg i Oksfjorden. Det er ikke opparbeidet, og det påhviler krav om detaljregulering før tiltak kan settes i verk.

Virkninger av planforslaget:

Vurdert opp mot gjeldende situasjon: Generelt vurderes det at planforslaget samlet sett har positive virkninger for folkehelsen og barn og unge, da det bedrer trafikksikkerheten og tilgangen til friluftsområder og uteoppholdsarealer i området. Forholdet til skileikanlegget i Oksfjorden vurderes uendret, da dette kan etableres på deponerte masser. Massene vurderes også å kunne spille en rolle ift. tilrettelegging for skileik.

Vurdert opp mot dagens planstatus: Det vurderes at planforslaget hverken har en overvekt av positive eller negative virkninger for disse temaene, sammenlignet med dagens planstatus. Trafikksikkerhetsgevinsten ved en tredje tunnel vurderes i stor grad å oppveies mot planforslagets realiseringsmulighet. Når det gjelder skileikanlegget i Oksfjorden er vurderingen tilsvarende som for gjeldende situasjon.

5.2.3 Byggeskikk og estetikk

Kort om temaet:

Temaet knytter seg til utførelsen av midlertidige og permanente tiltak, og opplevelsen av disse. Dette temaet inngår indirekte i KU landskap, men er likevel kommentert på generelt grunnlag under.

Virkninger av planforslaget:

Vurdert opp mot gjeldende situasjon: Nye veganlegg vil utformes i tråd med gjeldende håndbøker og regelverk for øvrig, og de nye anleggene forutsettes derfor å få en høyere estetisk standard enn de eksisterende, selv om det må gjøres inngrep i urørte områder, blant annet massedeponier. Nye Veier har i tillegg en egen estetisk veileder som legges til grunn for utformingen. Denne gis rettsvirkning gjennom reguleringsbestemmelsene. Samlet sett vurderes det at planforslaget har en overvekt av positive virkninger for byggeskikk og estetikk i planområdet.

Vurdert opp mot dagens planstatus: Gjeldende reguleringsplaner har også bestemmelser knyttet til istandsetting og revegetering av terrenginngrep, og planforslaget ansees derfor å ha hverken positive eller negative virkninger sammenlignet med dette.

5.2.4 Demografiske forhold

Kort om temaet:

Demografiske virkninger vurderes opp mot hvilken effekt tiltaket antas å få for bosetting og bosettingsmønsteret.

Virkninger av planforslaget:

Vurdert opp mot gjeldende situasjon: Tiltaket vurderes å bedre tilgjengeligheten mellom Troms/resten av landet og Finnmark, og på denne måten kunne ha positive ringvirkninger mht. bolyst og muligheter for å drive næringsvirksomhet i regionen.

Vurdert opp mot dagens planstatus: Planforslagets virkninger for de demografiske forholdene vurderes å være uendret ift. dagens planstatus.

5.2.5 Lokalklima

Kort om temaet:

I lokalklima inngår vurderinger knyttet til vær og vind i/inntil planområdet, og til de muligheter/begrensninger dette har for trafikanter og brukere av natur og utmarksområder.

Virkninger av planforslaget:

Vurdert opp mot gjeldende situasjon: Planforslaget vurderes å håndtere lokalklimatiske utfordringer på en slik måte at trafikksikkerhet og regularitet sterkt forbedres. Det er utarbeidet en egen skredfaglig analyse, og anbefalinger herfra er innarbeidet i plankart og bestemmelser gjennom konkrete skredsikringstiltak.

Vurdert opp mot dagens planstatus: Tunnel gjennom Rakkeneslia vil eliminere mange ulemper ved krevende vintervær på dette strekket, uklemper som planforslaget må håndtere med andre avbøtende tiltak. For øvrige strekk vurderes planforslaget å ha uendrede lokalklimatiske virkninger sammenlignet med regulert veg.

5.2.6 Naturressurser

Kort om temaet:

Reindrift er behandlet i egen KU, og kommenteres derfor ikke nærmere her.

Det er registrert havbruks- eller fiskeriressurser i nærheten av planlagt vegtrasé. Det ligger bl.a. et oppdrettsanlegg ved Rakkenes som er i drift i dag. Det er videre registrert aktive og passive fiskeplasser i området.

Skogressurser opplyses av skogbrukssjefen å være lauvskog i relativt god produksjon på begge sider av kommunegrensa, med bjørk som hovedtreslag i området. Det må i flg.

Skogoppsynet legges til rette for uttak av skogressurser gjennom å ivareta avkjørselsmuligheter til plantefeltene fra E6.

I Oksfjorden og Karvika er det på www.ngu.no registrert grusforekomster av lokal betydning innenfor planområdet. Deponiet på Stakkevollen er planlagt etablert i tilknytning til eksisterende grussressurs, mens grussressurene i Karvika berøres ikke av planen.

Virkninger av planforslaget:

Vurdert opp mot gjeldende situasjon:

Planforslaget ivaretar eksisterende adkomstmuligheter til plantefeltene, jf. adkomstpiler ved etablerte avkjøringspunkter.

Grusforekomsten i Karvika berøres ikke av planlagte tiltak.

I Oksfjorden planlegges deponi på de delene av forekomsten hvor det allerede er tatt ut grus. Ett uttak her er i sporadisk drift, og to er nedlagt. Planlagt deponi kan fungere som

ressursbank, og slik sett spare samfunnet for uttak av sprengstein til framtidige formål andre steder. Dette vurderes som positivt mht. ikke fornybare naturressurser, og for miljø og klima.
Vurdert opp mot dagens planstatus:

Adkomster til gjeldende plantefelt er ikke sikret i gjeldende reguleringsplaner. Planforslaget vurderes derfor å forbedre situasjonen for skogbruket.

Når det gjelder massetaket i Oksfjorden, er arealet i gjeldende kommuneplan avsatt til parkering, fritidsbebyggelse og skileikanlegg, og til midlertidig anleggsområde i reguleringsplan for ny E6 fra 2016. Dagens planstatus er derfor identisk med foreslått planstatus.

5.2.7 Risiko og sårbarhet

Kort om temaet:

Det er gjennomført en risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse) i tråd med plan- og bygningsloven § 4-3 for planforslaget. ROS-analysen identifiserer mulige uønskede hendelser, og dokumenterer risikoreduserende tiltak som reduserer sannsynligheten for, og konsekvensene av, en uønsket hendelse. I plan- og influensområdet har analysen identifisert i alt 17 mulige uønskede hendelser eller situasjoner av betydning for samfunnssikkerheten. For enkelte risikoforhold er det gjort særskilte vurderinger som underlag for ROS-analysen og/eller utforming av planforslaget. Dette gjelder:

Flomfare

Det ble før høring og offentlig ettersyn gjennomført flomfarevurdering for Suselva. Denne finnes i vedlegg. Det ble i tillegg gjort befaringer også for øvrige vannveier som vegen krysser, og etter høringen er det utarbeidet egen hydrologirapport som omfatter alle kryssende vannveier på strekninger der det skal gjøres tiltak. Denne finnes i planbeskrivelsens vedlegg. Rapporten forutsettes lagt til grunn for prosjektering og gjennomføring av tiltak etter planen. Flomsonen ved Suselva (kartlagt) er vist i plankartet som H320_1, mens det for de øvrige vassdragene som berøres av tiltaket er lagt til grunn aktsomhetssoner fra NVE (avmerket i plankartet som H320_2)

Geoteknikk, ingeniørgeologi, miljøgeologi mfl.

Det er utført geotekniske undersøkelser og gjort geotekniske vurderinger, samt utarbeidet rapporter for ingeniørgeologi, miljøgeologi mfl. Nevnte rapporter er vedlagt. Funnene i rapporten har vært styrende for trasevalg, plassering av tunnelpåhugg mm.

Skredfare og snødrift

Sentrale utfordringer for E6 Kvænangsfjellet knytter seg til flere partier med skredutsatt terreng og steinsprangfare. Klimaendringer med økt nedbør og ev. mer intens snøsmelting, gir økt risiko for flomrelaterte skred-/rashendelser. I tillegg er strekningen over fjellet, som nevnt, værutsatt. Det er utarbeidet egen skredrapport, og anbefalingene herfra er lagt til grunn for trasevalg, profil på veg, sikringstiltak som bl.a. fangdammer, skredvoller og snøskjermer mm.

Støy

Det er utarbeidet egen støyfaglig utredning for tiltaket. Denne finnes i vedlegg. Her er berørte eiendommer med støyømfintlig bebyggelse identifisert (tabell 6). Dette er lagt til grunn for utforming av bestemmelser for iverksettelse av nødvendige støytiltak, jf. T1442/2016.

Vannmiljø

Det er utarbeidet egen plan for vannovervåking. Se vedlegg. Denne er godkjent av Fylkesmannen i Troms og Finnmark. Overvåking har pågått i barmarksesongen 2020, og vil følges opp i anleggsperioden og etter anleggsslutt. Dette sikres gjennom rekkefølgebestemmelsene.

Drikkevannskilder

Parallelt med planarbeidet har det pågått kartlegging av drikkevannskilder som kan bli påvirket av tiltaket. Egen tiltaksplan følger som vedlegg til planbeskrivelsen.

TS-revisjon

Det er gjennomført TS-revisjon av veglinja i planforslaget. Denne finnes som vedlegg. Funn gjort i TS-revisjonen følges opp i detaljprosjekteringen.

Virkninger av planforslaget:

Vurdert opp mot gjeldende situasjon:

Planarbeidet har hatt til hensikt å håndtere risiko- og sårbarhetsforhold slik at akseptkriterier for naturfare i Statens vegvesens håndbok N200 oppfylles, samt at planlegging og prosjektering av ny vei resulterer i minst mulig restrisiko for tiltaket og omgivelsene. Det er i den sammenheng utført et omfattende kartleggings- og utredningsarbeid.

Kunnskapsgrunnlaget om risikoforhold i planområdet vurderes som svært godt. For tema naturmangfold og vannmiljø gjenstår noen kunnskapshull som foreslås tettet gjennom tiltak i senere faser av veiprojektet. Dette er sikret gjennom bl.a. rekkefølgebestemmelsene (utrednings- og dokumentasjonskrav).

Alle kritiske risikoer som er identifisert vurderes tilfredsstillende håndtert gjennom utredninger og avbøtende tiltak. Samlet sett viser ROS-analysen at samfunnssikkerheten ivaretas eller forbedres gjennom forslag til reguleringsplan, forutsatt at anbefalte avbøtende tiltak følges opp. En viss risiko for at uønskede hendelser kan oppstå, kan man aldri gardere seg helt mot, men det er forslagsstillers vurdering på bakgrunn av ROS-analysen at denne restrisikoen er innenfor det akseptable, eller ivaretas gjennom byggherrens og entreprenørens risikostyring, herunder SHA-plan og kvalitets- og interkontrollsystem.

Vurdert opp mot planstatus:

ROS-analysen ansees å ha fanget opp alle risiko- og sårbarhetsforhold som ble identifisert i ROS-analysen for gjeldende reguleringsplan fra 2016. Det vurderes med bakgrunn i kartleggings- og utredningsarbeidet som dette planforslaget har uendret risikobilde i forhold til gjeldende reguleringsplan.

5.2.8 Samiske interesser

Kort om temaet:

Samiske interesser tolkes i denne sammenheng til å omfatte hvilken bruk og interesse området har for den samiske befolkningen. Reindrift behandles i egen konsekvensutredning, men representerer også en viktig bærer av samisk kultur.

Virkninger av planforslaget:

Vurdert opp mot gjeldende situasjon:

Området er brukt av samene i flere generasjoner. Friis' etnografiske kart over Finnmark fra 1861, viser at sjøsamere var bosatt i området. Det er også registrert samiske kulturminner i området. Slik det blir nevnt i KU reindrift, holder reinbeitedistrikt 35 Fávrrorsorda til i dette området, og dekker et vår-, sommer- og høstbeiteområde mellom Finnmarksvidda ved Kautokeino til kysten der Kvænangen og Reisafjorden møtes ved Haukøya. Distriktet har i tillegg til reindriften, også i flere år hatt tradisjon for salgsboder sommerstid på Gildetun, rettet mot turister. Her har de solgt samisk duodji som kunst, redskaper, dukker, figurer og annet håndverk som samene opprinnelig lagde til eget bruk. Disse bodene er blant annet med på å gi samene en positiv anerkjennelse for kulturen sin, men er også en inntektskilde. Slik det blir nevnt i KU reindrift, ser ikke distriktsstyret videre salgsaktivitet ved Gildetun som regningssvarende etter at ny vei er etablert, og turister må ta en avstikker fra hovedveien ved Storsvingen for å nå området. De ønsker imidlertid å fortsette med salgsvirksomheten, men at det blir tilrettelagt et annet sted på E6, som blant annet er godt synlig for turistene. Virkningene for reindriften er vurdert ifb. KU reindrift. Ulemper ved at utsalgssted for duodji forsvinner, kompenseres ved at det gjennom bestemmelsene åpnes for utsalg på andre egnede stoppesteder langs vegen.

Vurdert opp mot dagens planstatus: Dagens planstatus er på viktige områder for samiske interesser identisk med planforslaget, og planforslagets virkninger vurderes derfor som uendret ift. dette.

5.2.9 Sosial infrastruktur

Kort om temaet:

Sosial infrastruktur tolkes i denne sammenheng å omfatte *tilgang til* offentlige tjenestetilbud som helse- og omsorgstjenester, skole/utdanning, kulturtilbud mm.

Virkninger av planforslaget:

Vurdert opp mot gjeldende situasjon: Planforslaget vurderes å ha positive virkninger knyttet til sosial infrastruktur, da den bidrar til å bedre regularitet og framkommelighet for trafikken mellom lokalsamfunn og byer i regionen.

Vurdert opp mot dagens planstatus: Planforslaget vurderes å ha uendrede virkninger for sosial infrastruktur sammenlignet med gjeldende reguleringsplaner.

5.2.10 Teknisk infrastruktur (VVA, El mm.)

Kort om temaet:

Som teknisk infrastruktur i denne sammenhengen regnes vei, vann og avløp, kraftforsyning ol.

Virkninger av planforslaget:

Vurdert opp mot gjeldende situasjon: Planforslaget legger til rette for at de som har avkjørsler fra E6 blir sikret ny avkjørsel. Forholdet til flom (bruhøyder) mm. er vurdert i egen utredning og ivaretatt i bestemmelsene. Arealer og hensynssoner knyttet til høyspentanleg er innarbeidet i forslaget. Det gjennomføres kartlegging av drikkevannskilder parallelt med planprosessen, slik at eventuelle skader på disse som følge av anleggsarbeidene kan følges opp. Planforslaget vurderes på denne bakgrunn å ha positive virkninger for teknisk infrastruktur sammenlignet med dagens situasjon.

Vurdert opp mot dagens planstatus: Det vurderes at planforslaget har uendrede virkninger for teknisk infrastruktur sammenlignet med gjeldende reguleringsplaner.

5.2.11 Trafikkforhold og trafiksikkerhet

Kort om temaet:

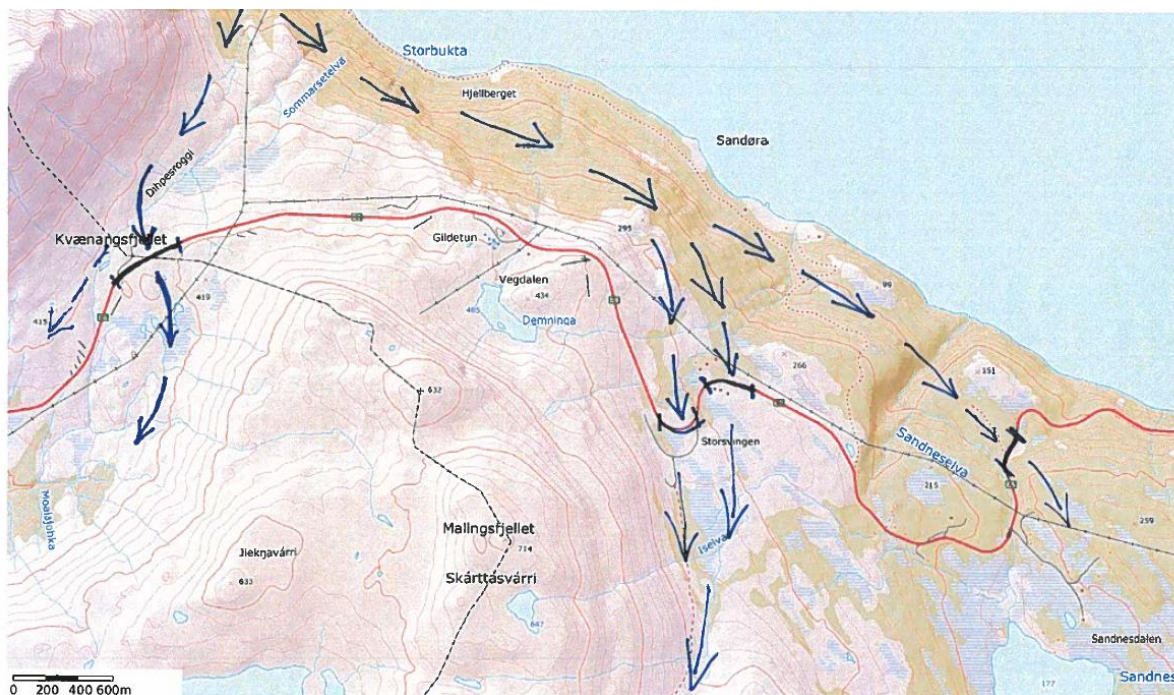
Grunnlaget for alt trafiksikkerhetsarbeid i Norge er nullvisjonen - en visjon om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller livsvarig skadde i trafikken. Trafikantene og myndighetene har et delt ansvar for trafiksikkerheten. En kraftig reduksjon i alvorlige trafikkulykker krever bred og systematisk innsats for å:

1. Redusere ulykkesrisiko, dvs. hindre at alvorlige ulykker kan skje.
2. Redusere alvorlighetsgrad, dvs. redusere konsekvensene for de ulykkene som likevel skjer.

Vegstrekningen over Kvæangsfjellet er værutsatt, særlig på vinteren, med rasfare og vind som skaper fokksnø og nullsikt. Vinterstid hender det derfor relativt ofte at vegen må stenge i kortere eller lengre perioder, ev. at det må innføres kolonnekjøring. Det har i gjennomsnitt vært 19 vegstenginger pr. år siden vinteren 2007/2008, og hver vegstenging har hatt en gjennomsnittlig varighet på seks timer. Dette gir totalt 114 timer med stengt veg på strekningen pr. år. Vinteren 2019/2020 er ikke med i disse tallene, og her var det over 90 stengninger, på til sammen 700 timer. Problemene forsterkes ytterligere av vegens stigning og dårlige horisontalkurvatur, som bidrar til redusert trafiksikkerhet. Korteste omkjøringsveg er for øvrig på nesten 70 mil via Finland (E45 og E8).

På strekningen over Kvæangsfjellet er den gjennomsnittlige trafikken pr. døgn (ÅDT) ca. 750 biler pr. februar 2020. Det er imidlertid stor variasjon i trafikkmengde over året, med tre ganger så stor ÅDT i juli og august som i vintermånedene desember – mars. Andel lange kjøretøy er ca. 33 %. Forventet trafikkvekst vil være ca. 1 % pr. år fram mot 2040. I perioden 2010-2019 (10 år) ble det registrert seks politirapporterte trafikkulykker på strekningen (kilde: NVDB/vegkart.no). Totalt ble seks personer lettere skadet, og en person alvorlig skadet.

Det trekker elg i hele Oksfjord-området, men kommunen opplyser at det ikke er noen definerte kryssningspunkt over E6. På Kvæangen-siden opplyser kommunen at antall elg varierer fra år til år, men at trekket hovedsakelig er som følger;



Koordinatsystem: UTM 33

kilden.nibio.no

02.02.2021

Figur 9 Piler viser trekkruter for elg i Kvænangen kommune. Kilde/ill.: Kvænangen kommune

Virkninger av planforslaget:

Vurdert opp mot gjeldende situasjon:

Planforslaget legger til rette for økt regularitet og bedre trafikksikkerhet. Gjennom etablering av tunneller, utbedring av kurvatur og sideterreng, samt skredsikringstiltak er det forventet en vesentlig bedre regularitet og økt trafikksikkerhet på strekningen. I bestemmelsene er det medtatt krav om at viltfaglig kompetanse skal involveres ved prosjektering av anleggene. Det er også åpnet for å etablere tiltak som skal ivareta sikkerheten for trafikantene og viltet på nødvendig måte.

Planforslaget vurderes på denne bakgrunn å ha positive virkninger for trafikkforhold og trafikksikkerhet sammenlignet med dagens situasjon.

Vurdert opp mot dagens planstatus:

Det vurderes med bakgrunn i kartleggings- og utredningsarbeidet som planforslaget har vært gjenstand for, at planforslaget stort sett har sammenfallende virkning for trafikkforhold og trafikksikkerhet som i gjeldende reguleringsplan (planstatus).

5.2.12 Universell utforming

Kort om temaet:

Krav til universell utforming er nedfelt i gjeldende regelverk.

Virkninger av planforslaget:

Vurdert opp mot gjeldende situasjon: Planforslaget legger til grunn at gjeldende regelverk skal følges mht. universell utforming. Virkningene er hverken positive eller negative ift. dagens situasjon.

Vurdert opp mot dagens planstatus: Planforslaget vurderes å ha uendrede virkninger for temaet universell utforming sammenlignet med gjeldende reguleringsplaner, da det er samme regelverk som ligger til grunn i begge situasjoner.

5.2.13 Vannmiljø

Basiskartlegging

Parallelt med planarbeidet pågår basiskartlegging av vannmiljøet i vassdrag i/inntill planområdet. Formålet med kartleggingen er å etablere en *referansetilstand* som grunnlag for å kunne måle og dokumentere eventuelle effekter kommende anleggsaktivitet vil ha på vannforekomstenes tilstand. Ved eventuelle avvik kan tiltak settes i gang. Vannforskriften skal legges til grunn for alle aktiviteter som berører vannmiljøet, og forutsetter at tilstanden i overflatevann både skal beskyttes mot forringelse, forbedres og gjenopprettes med sikte på at vannforekomstene minst skal ha god økologisk og god kjemisk tilstand etter utbygging.

Overvåkingsprogram

Et overvåkingsprogram legges til grunn for basiskartleggingen. Overvåkingsprogrammet beskriver prøvestasjoner, valg av parametere (biologiske og fysisk-kjemiske parametere), plassering av multiparametersonder for kontinuerlig overvåking, kjemisk analysepakke og vannprøvetakingshyppighet, samt prøvetakingsmetodikk for gjennomføring av biologiske og kjemiske undersøkelser. Overvåkingsprogrammet er akseptert av Fylkesmannen i Troms og Finnmark.

Miljørisikovurdering og KU Naturmangfold

Resultatene fra basiskartlegginga brukes også som datagrunnlag for miljørisikovurdering av berørte resipienter i forbindelse med konsekvensutredning for naturmangfold, og for utarbeidelse av utslippssøknad (beregne anbefalte grenseverdier i utslipp av tunnel- og anleggsvann).

Vurdering iht. vannforskriften

Basiskartleggingen vil også dekke kunnskapsbehovet for å kunne gjennomføre en vurdering etter § 12 i vannforskriften. Denne vurderingen skal gjennomføres i tilfelle aktivitet eller nye inngrep i en vannforekomst kan medføre at miljømålene ikke nås, eller at tilstanden forringes. For å vurdere inngrep etter § 12, må myndighetene ha kunnskap både om dagens tilstand i vannforekomsten, og om eventuelle endringer i tilstand som virksomheten forventes å medføre.

5.2.14 Klima og miljø

Innledning

I Nye Veiers HMS policy står blant annet følgende: «Nye Veier legger til grunn at alle ansatte og leverandører bidrar aktivt til å ivareta helse, miljø og sikkerhet. Nye Veier har et mål om null skader på personer eller på miljø. Prinsippet skal være retningsgivende for Nye Veier sitt arbeid med helse, miljø og sikkerhet. Vi arbeider systematisk mot vårt overordnede mål om ingen skader på personer, ingen miljøskader og ingen skader på materielle verdier.»

Nye Veier har etablert retningslinjer for oppfølging av sikkerhet, helse og arbeidsmiljø (SHA), ytre miljø (YM) og samfunnsansvar i utførelsen av prosjekter. I retningslinjen omtales blant annet følgende: «Retningslinjen beskriver hvordan Nye Veier skal samhandle med Entreprenør på sine anlegg for å ivareta sitt byggherreansvar innen SHA, YM og Samfunnsansvar. Nye Veier vil gjennom sitt engasjement vise entreprenørbransjen at man stiller strenge krav og store forventninger til at SHA, YM og Samfunnsansvar blir godt ivaretatt på alle anlegg i Nye Veiers regi.

Entreprenør er utførende organisasjon i prosjekt. Nye Veier vil gjennom «påse-ansvar» se til at prosjektet gjennomføres i henhold til de krav som gjelder. Dette gjøres gjennom samhandling, verifikasjoner, oppfølging og overvåking. Påse-ansvaret vil innebære at Nye Veier gjennom ulike aktiviteter bidrar til kontinuerlig forbedring i SHA, YM og Samfunnsansvar -arbeidet.»

Prosjekt E6 Kvænangsfjellet har følgende klimamål, fastsatt i styringsdokumentet:

- Reduserer klimagassutslippene med 40 % fra referanseberegninga.
- Årlig gjennomsnittlig CO₂-utslipp knyttet til drift og vedlikehold skal innen 2030 reduseres med 75 % fra referanseberegning innen 2030.

Nye Veier beregner klimagassutslipp ved ulike stadier i prosjektet som en del av sin miljøledelse, og beregningene inngår som del av beslutningsunderlaget for prosjektenes framdrift. Det er tre hovedaktiviteter som bidrar til klimagassutslipp i forbindelse med veger: 1) anleggsfasen, 2) drift og vedlikehold av vegen etter åpning og 3) trafikantens bruk.

Utbyggingsfasen

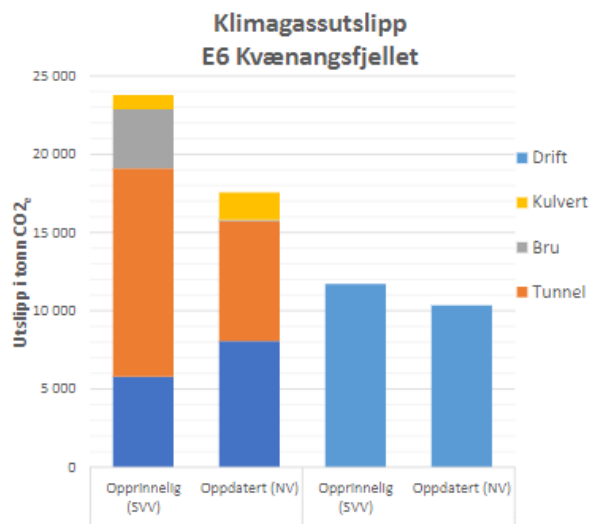
Viktige grep for å redusere klimagassutslippene i tidlig fase er valget av veglinje og mengden gjenbruk av eksisterende infrastruktur. Bygging av mange konstruksjoner (bruer og tunneler) vil generelt medføre høyere utslipp enn ved å legge veien i dagen. Reguleringsmyndighet vedtar løsning gjennom reguleringsplan.

Klimagassutslippet påvirkes også gjennom hvilke kontraktskrav som blir gjort gjeldende. Nye Veier utformer spesifikke krav for hvert enkelt prosjekt, basert på erfaring generelt, og potensialet for utslippsreduksjon i det enkelte prosjekt.

I detaljplanfasen velges type materiale (f.eks stål/betong/tre). I byggeplanfasen avklares det om lavkarbon kan brukes, i tillegg til at lengder på konstruksjoner og fyllinger vurderes. Kort lengde på konstruksjoner betyr gjerne mindre utslipp fordi det blir mindre materialbruk, mens lange fyllinger er gunstig ved masseoverskudd.

I bygginga velges leverandør og endelig resept. Det er fra dette valget at det er viktig å samle miljøvaredeklarasjoner (EPD-er). Miljøvaredeklarasjoner redegjør for den enkelte vares miljøpådrag (konsekvens) for blant annet klimagassutslipp. Det er standardiserte metoder som brukes for å redegjøre for utslippet for de enkelte materialene. Det er også laga verktøy for beregning av samla utslipp i regi av både Statens vegvesen (SVV) og Nye Veier (NV). Disse vil bli brukt i forbindelse med gjennomføringa og det endelige klimagassregnskapet.

Prosjektet har gjort beregninger av klimagasspådraget for veglinja i gjeldende reguleringsplan (plan fremmet av Statens vegvesen). Nye Veier har i tillegg til gjort beregninger av et optimalisert forslag til linje¹ (jf. linje presentert i planprogrammets figur 2). Figur 10 viser beregnet klimagassutslipp ved endring av linja fra regulert til optimalisert forslag. Veglinja som nå foreslås er en mellomvariant, og det forventes da et klimagassutslipp som også er noe midt mellom disse (NIRAS). Klimagassutslipp basert på endelig regulert linje vil bli beregna på et senere tidspunkt.



Figur 10 Klimagassutslipp ved alternative løsninger

¹ Beregningene er utført i verktøyet «NV GHG». Tilgjengelig på Nye Veiers nettsider. NV-GHG er utviklet av NIRAS Norge for Nye Veier

Driftsfasen

Driftsfasen påvirkes hovedsakelig av omfanget på brøyting og annet vegvedlikehold, og innsatsmidler til drifta fra for eksempel elektrisitetsforbruk fra belysning og tunneldrift med mer. Valg av tekniske komponenter som bruker lite energi er viktig i bygginga for å bidra til redusert utslipp i driftsfasen.

Trafikanten

Norge har i Nasjonal transportplan (NTP) for 2018 - 2029 presentert regjeringens måltall for kjøretøy, og dette er: «Nye personbiler og lette varebiler skal være nullutslippskjøretøy (elbiler og hydrogenbiler) fra 2025. Innen 2030 skal nye tyngre varebiler, 75 prosent av nye langdistansebusser og 50 prosent av nye lastebiler være nullutslippskjøretøy²».

Opplysningskontoret for vegtrafikk (OFV) sin statistikk for september 2020 viser at nullutslippsbiler utgjør 61,5 % markedsandel på landsbasis. Andelen er pr. dato lavere i Troms og Finnmark, og det antas at en årsak til dette er dårlig utbygd offentlig ladeinfrastruktur, se Figur 11 for oversikt over antall.



Ladepunkttype	Antall
Blue industrial 3-pin	2
CCS/Combo	31
CHAdeMO	31
Schuko	29
Tesla Connector Model	23
Type 2	151
Sum ladepunkter:	267

Figur 11 Offentlige tilgjengelige ladepunkt i Troms og Finnmark pr 07.10.2020.
Kilde: <https://info.nobil.no/statistikk>

Nye Veier påvirker trafikantens klimagassutslipp i valg av veggeometri. Store høydeforskjeller og bratte stigninger gir økte utslipp. Med regjeringas mål om kun salg av nullutslippskjøretøy fra 2025/2030 er det mindre relevant å vurdere klimagassutslipp fra kjøretøyene, men svært relevant å omtale energiforbruket ved å forflytte kjøretøyet. Tyngre kjøretøy krever mer energi for å forflyttes enn ett lett kjøretøy. En veggeometri med jevn og god linjeføring hvor det oppnås god flyt i kjøringa, reduserer energibehovet. Det er viktig å merke seg at trafikanten selv er ansvarlig for valg av type kjøretøy.

5.2.15 Samlet vurdering av virkninger

Samlet sett vurderes det at planforslaget har en overvekt av positive virkninger for de tema som er vurdert i kapittel 5.2. Særlig gjelder dette forholdet til by- og stedsutvikling, risiko- og sårbarhet, trafikkforhold og trafikkikkerhet, klima og miljø mm.

² <https://ofv.no/registreringsstatistikk>, og https://www.regjeringen.no/no/tema/transport-ogkommunikasjon/veg_og_vegtrafikk/faktaartikler-vei-ogts/norge-er-elektrisk/id2677481/

5.3 Konsekvensutredninger

5.3.1 Innledning

I gjeldende reguleringsplaner for strekningen ble det utarbeidet konsekvensutredninger for temaene landskapsbilde, naturmangfold, kulturminner og -miljø, og reindrift. Siden da er forskrift om konsekvensutredninger (KU-forskriften) revidert med virkning fra 1. juli 2017. I forbindelse med oppstart av planarbeidet med denne detaljreguleringen, vurderte forslagsstiller at planarbeidet samlet sett omfattes av KU-forskriften § 8, vedlegg II pkt. 13.

Tema som er konsekvensutredet i denne reguleringsplanen er friluftsliv, reindrift, landskapsbilde, naturmangfold, og kulturminner og -miljø. For temaene friluftsliv og naturmangfold er det utarbeidet konsekvensutredninger i henhold til metodikken i Statens vegvesens håndbok V712 rev. 2018. Temaene reindrift, landskapsbilde og kulturminner/-miljø er konsekvensvurdert i supplerende notat til konsekvensutredningene for temaene i gjeldende reguleringsplaner. Alle konsekvensutredningene finnes som vedlegg til planbeskrivelsen.

Kapittel 5.3.2 - 5.3.6 inneholder konklusjonene fra hver enkelt utredning. I kapittel 5.3.7 sammenstilles alle temaene med en samlet konsekvens for tiltaket. I kapittel 5.3.8 presenteres de foreslåtte skadereduserende og avbøtende tiltakene fra rapportene, samt forslagsstillers kommentarer til implementering av tiltakene i planforslaget.

5.3.2 KU Friluftsliv

Det er registrert et aktivt og variert friluftsliv i store deler av plan- og influensområde. Registreringene spenner fra isklatring til bærplukking.

Størst verdi har delområde IV: *Kvænangsfjellet* og delområde VII: *Oksfjordvannet og Fiskeiva*, som benyttes til blant annet toppturer og fiske. Samlet sett vurderes planområdet å ha stor verdi.

Påvirkningen av planen vil i størst grad bli negativ for delområde III: *Sandneset – Valan* på grunn av etablering av massedeponi. For øvrig vurderes planforslaget hovedsakelig å få ubetydelige endringer for friluftslivsinteressene.

Den samlede konsekvensgraden av planen vurderes som ubetydelig. Delområde II *Sandnesdalen – Navit* får noe negativ konsekvens. Nullalternativet (gjeldende planstatus) rangeres derfor foran alternativ 1.

Utredningen i sin helhet finnes i planbeskrivelsens vedlegg 4.

5.3.3 KU Naturmangfold

Det er identifisert totalt ti viktige naturtyper og tre økologiske funksjonsområder for arter i planområdet. Alle vannforekomster ble undersøkt med hensyn til biologiske verdier, i tillegg ble det gjennomført en basiskartlegging av alle berørte vannforekomster i planområdet.

Et stort område med velutviklet beiteskog er definert som den viktigste naturtypen i planområdet. Også de økologiske funksjonsområdene for rovfugl har stor verdi. Når det gjelder vannforekomstene, er verdiene knyttet til tre vannforekomster som tilhører Oksfjordvassdraget (Fiskeelva, Oksfjordvannet, Eidelva), i tillegg til Oksfjorden og to grunnvannforekomster. Vannovervåkning indikerer så langt at samtlige har god, til svært god økologisk tilstand, og sårbarhetsvurderingen som er gjennomført, viser at vannforekomstene i planområdet har moderat til høy sårbarhet.

Alternativ 1 (utbyggingsalternativet) gi en forbedret eller uendret situasjon for sju av ti naturtyper. En lokalitet blir sterkt forringet. For samtlige økologiske funksjonsområder gir alternativ 1 uendret eller forbedret situasjon. I forhold til nullalternativet vil alternativ 1 også gi en uendret situasjon for vannforekomstene i planområdet.

Den samlede konsekvensgraden av planen vurderes som ubetydelig, selv om det for to av naturtypelokalitetene gir konsekvenser som trekker noe mot negativ. Seks av naturtypelokalitetene får noe til betydelig miljøforbedring, mens vannforekomstene får ubetydelig konsekvens. Alternativ 1 rangeres derfor foran nullalternativet (gjeldende planstatus).

Utredningen i sin helhet finnes i planbeskrivelsens vedlegg 5. Vurdering etter nml. § 8-12 er imidlertid medtatt under:

5.3.3.1 Kunnskapsgrunnlaget (§ 8)

«Offentlige beslutninger som berører naturmangfoldet skal så langt det er rimelig bygge på vitenskapelig kunnskap om arters bestandssituasjon, naturtypers utbredelse og økologiske tilstand, samt effekten av påvirkninger. Kravet til kunnskapsgrunnlaget skal stå i et rimelig forhold til sakens karakter og risiko for skade på naturmangfoldet. (...).»

Utredningen er basert på vitenskapelig kunnskap innhentet etter gjeldende metodikk, både fra offentlig tilgjengelige databaser, utredninger fra gjeldende og tidligere reguleringsplaner og prosjektspesifikk befaring. Det er utført supplerende kartlegging av naturtyper, overordnet kartlegging av fremmede arter, søkt etter rødlistede- og truede arter. Virkningen av tiltaket er vurdert etter anerkjent metodikk for konsekvensutredninger. Kunnskapsgrunnlaget vurderes generelt som godt. Det mangler likevel tilfredsstillende kunnskapsgrunnlag på beliggenhet av rovfuglterritorier innenfor planområdet. Dette kan fanges opp gjennom kartlegging vår 2021. Eventuell forekomst av rovfuglterritorier kan påvirke tidspunktet for gjennomføring av tiltak, men vil ikke ha konsekvenser for trasévalg. Det er også ønskelig med mer kunnskap på hvordan sjørøye og laksefisk bruker Oksfjordvannet. Dette er viktig i forbindelse med endelig valg av plassering av utslippspunkt.

5.3.3.2 Føre-var-prinsippet (§ 9)

«Når det treffes en beslutning uten at det foreligger tilstrekkelig kunnskap om hvilke virkninger den kan ha for naturmiljøet, skal det tas sikte på å unngå mulig vesentlig skade på naturmangfoldet. Foreligger en risiko for alvorlig eller irreversibel skade på naturmangfoldet, skal ikke mangel på kunnskap brukes som begrunnelse for å utsette eller unnlate å treffe forvaltningstiltak.»

Kunnskapsgrunnlaget er ansett som tilstrekkelig for å kunne vurdere tiltakets konsekvenser for områdets naturmangfold. Usikkerheten tilknyttet vurderingene er relativt liten.

5.3.3.3 Økosystemtilnærming og samlet belastning (§ 10)

«En påvirkning av et økosystem skal vurderes ut fra den samlede belastning som økosystemet er eller vil bli utsatt for».

Utbyggingen må sees i sammenheng med andre planlagte tiltak i nærområdet samt den samlede belastningen på naturmangfoldet. Det anbefales på det sterkeste at anbefalte avbøtende tiltak implementeres for å redusere belastning på viktige naturverdier som er beskrevet og vurdert i rapporten.

5.3.3.4 Kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver (§ 11)

«Tiltakshaveren skal dekke kostnadene ved å hindre eller begrense skade på naturmangfoldet som tiltaket volder, dersom dette ikke er urimelig ut fra tiltakets og skadens karakter.»

Det er foreslått avbøtende tiltak som er nødvendige for å begrense de potensielle skadene på naturmangfoldet. Disse anses ikke som urimelige ut fra tiltakets og skadens karakter og tiltakshaver skal bekoste gjennomføringen.

5.3.3.5 Miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder (§ 12)

«For å unngå eller begrense skader på naturmangfoldet skal det tas utgangspunkt i slike driftsmetoder og slik teknikk og lokalisering som, ut fra en samlet vurdering av tidligere, nåværende og fremtidig bruk av mangfoldet og økonomiske forhold, gir de beste samfunnsmessige resultater.»

Tiltaket forutsettes gjennomført med bruk av mest mulig skånsomme metoder og teknikker for å minimere skadene på miljøet. Det er i tillegg foreslått flere avbøtende tiltak for å begrense skadene på berørte naturområder. Tiltakshaver er ansvarlig for at dette blir gjennomført.

5.3.4 KU Reindrift

Berørt reinbeitedistrikt er 35 Fávrosorda (RBD35). Distriktet dekker et vår-, sommer- og høstbeiteområde mellom Finnmarksvidda og kysten mellom Kvænangen og Reisafjorden. Distriktet består av 16 siidaandeler, og flytter hver vår fra vinterbeite ved Kautokeino nordvestover mot Kvænangsfjellet med et øvre reintall i vårflokken på 6 400 dyr.

Dagens E6 krysser distriktet øst – vest og utgjør en barriere for trekk til og fra området nord for veien (Nuovas-halvøya). Planforslaget berører derfor reinens tilgang til minimumsbeiter om sommeren, naturlige trekk-/flyttleier mellom årstidsbeitene og særverdiområder for reindrift. Influensområdet for E6 i sum inneholder reindriftsområder av stor verdi (delområde 2 og 3 svært stor verdi).

Sammenstillingen av konsekvensvurderingen av delområdene gir samlet sett en vurdering der planforslaget (alternativ 1) har middels negativ konsekvens for reindrift.

Utredningens vurderer at planforslaget medfører en ulempe for reindriften ved at særlig området i Sandnesdalen forringes sammenliknet med 0-alternativet. Dersom ikke skadereduserende tiltak gjennomføres, vil en kunne forvente redusert beite og forsterket forstyrrelse og unnvikelse for dyrene på østsiden av Kvænangsfjellet. I verste fall vil reinen på grunn av veiens barriereeffekt utelukkes fra eller stenges inne på sommerbeite og luftområder nord for E6, eller at mer aktiv gjeting og driving må iverksettes. Etter en samlet vurdering av planforslaget, sammenstilt med alle inngrep i reinbeitedistriktet, er det utredningens mening at det likevel vil være mulig for reindriftsutøverne å drive reindrift på en regningsssvarende måte.

Utredningen i sin helhet finnes i planbeskrivelsens vedlegg 6.

5.3.5 KU Landskapsbilde

Det aktuelle tiltaksområdet ligger i landskapsregion 32: Fjordbygdene i Nordland og Troms, med fjordtrauet som hovedform. Variasjonene i landskapsformene i regionen er store, og spenner seg fra paleiske fjellformer med høye og rolig avrundete fjellmassiv til smale strandflater. Klimaet er kjølig oseanisk, og bjørkeskog dominerer gjennom hele regionen. Tiltaksområdet er preget av både spredtbygde og naturpregede områder

Delområde 5: Kvænangsfjellet – Malingsfjellet og delområde 6: Storsvingen har middels til stor verdi. De øvrige områdene har middels verdi. Samlet sett har planområdet middels verdi.

Påvirkningen av planen vil i størst grad bli negativt (noe forringet) for delområde 3: Mettevollia ettersom den nye vegtraseen oppe i den bratte lia vil gi et negativt landskapsinngrep som er synlig i landskapsrommet omkring Oksfjordvannet. For øvrig vurderes planforslaget hovedsakelig å få ubetydelige endringer til litt forbedring for landskapsbildet.

Den samlede konsekvensgraden av planen vurderes som ubetydelig til litt forbedret. Delområde 3: Mettevollia vil få ubetydelig til noe negativ konsekvens, men de øvrige delområdene får ubetydelige endringer eller noe forbedring. Alternativ 1 (utbyggingsalternativet) rangeres derfor foran nullalternativet.

Utredningen i sin helhet finnes i planbeskrivelsens vedlegg 7.

5.3.6 KU Kulturminner

I Nye Veiers planforslag er det med to kulturmiljøer som ikke var med i KU kulturminner ifb. gjeldende reguleringsplaner for området; *Oksfjordvatnet nord* og *Reingjerde*. I tillegg er krigsminner medtatt, noe de ikke var i KU for gjeldende planer. Fylkeskommunens registreringsrapport for krigsminner finnes i sin helhet i vedlegg 3 b).

Kulturmiljø 2: *Storsvingen* har verdien middels til stor. De øvrige kulturminnene er vurdert å ha verdien middels eller noe. Samlet sett vurderes kulturmiljøene i planområdet å ha middels verdi.

Påvirkningen av planen vurderes å medføre ubetydelige endringer til noe forringelse for kulturmiljøene i området.

Den samlede konsekvensgraden av planen vurderes som ubetydelig.

Utredningen i sin helhet finnes i planbeskrivelsens vedlegg 8.

5.3.7 Sammenstilling av ikke-prissatte konsekvenser

I det følgende sammenstilles konsekvensen for alternativene fra hvert fagtema. Dette gjøres ved å føre konsekvensene i en tabell (Tabell 1). I den samlede vurderingen skal summen av de ikke-prissatte temaene vurderes som en helhet. Kriteriene for den samlede vurderingen gjøres i henhold til tabell 6-7 i Statens vegvesens håndbok V712, gjengitt i Tabell 2.

Konsekvensutredningene for dette planforslaget har lagt til grunn to alternativer som skal vurderes; referansealternativet (nullalternativet), som er dagens situasjon inkludert gjeldende planer for området, og utbyggingsalternativet (alternativ 1).

Tabell 1 Samlet konsekvens for de ikke-prissatte temaene

KU tema	Referansealternativ	Utbyggingsalternativet
Friluftsliv	0	Ubetydelig konsekvens
Reindrift	0	Middels negativ konsekvens
Naturmangfold	0	Ubetydelig konsekvens
Landskapsbilde	0	Ubetydelig/positiv konsekvens
Kulturminner	0	Ubetydelig konsekvens
Samlet vurdering	0	Ubetydelig konsekvens
Rangering	2	1
Forklaring til rangering	Referansealternativet (dagens planstatus) og utbyggingsalternativet, vurderes å ha tilnærmet lik konsekvens. Utbyggingsalternativet rangeres foran referansealternativet fordi dette alternativet innebærer mindre nyetablering av veg i urørt natur.	

Tabell 2 Kriterier for samlet vurdering av ikke-prissatte temaer (Statens vegvesen håndbok V712 2018)

Skala	Trinn 3: Kriterier for fastsettelse av samlet konsekvens for ikke-prissatte temaer
Kritisk negativ konsekvens	Alternativet medfører svært alvorlig miljøskade. Brukes unntaksvis. Minst ett av de fem temaene har kritisk negativ konsekvens
Svært stor negativ konsekvens	Alternativet vil medføre svært stor miljøskade. Minst to av de fem temaene har svært stor negativ konsekvens
Stor negativ konsekvens	Alternativet vil medføre stor miljøskade. Minst to av de fem temaene har stor negativ konsekvens
Middels negativ konsekvens	Alternativet er vesentlig dårligere enn referansealternativet Minst to av de fem temaene har middels negativ konsekvens
Noe negativ konsekvens	Alternativet er noe dårligere enn referansealternativet Maks ett tema kan ha middels negativ konsekvens, ingen temaer kan ha dårligere
Ubetydelig konsekvens	Alternativet vil ikke medføre vesentlig endring fra referansealternativet Positive og negative konsekvenser oppveier hverandre. Maks ett tema kan ha middels negativ konsekvens, ingen temaer kan ha dårligere.
Positiv konsekvens	Alternativet vil være bedre enn referansealternativet Minst to temaer med positiv konsekvens. Maks ett tema kan ha middels negativ konsekvens, ingen temaer kan ha dårligere
Stor positiv konsekvens	Alternativet vil være vesentlig bedre enn referansealternativet Overvekt av temaer med positiv konsekvens. Ingen temaer kan ha dårligere enn noe negativ konsekvens.

En samlet vurdering av fagtemaene som inngår i KU gir alternativ 1 (utbyggingsalternativet) **ubetydelig konsekvens** relatert til nullalternativet, som per definisjon har ingen konsekvens, jf. Tabell 1.

Tiltaket er vurdert til å få middels negative konsekvenser for reindrift, og for de øvrige utredningstemaene er utbyggingsalternativet vurdert å ha ubetydelige til positive konsekvenser. Utbyggingsalternativet er kortere enn nullalternativet og dette innebærer at det etableres mindre vei i utrørt terreng. Innkorting mellom Oksfjordhamn og Pavelesnes er på over 3 km i urørt terreng.

Gitt konsekvensgrad i samlet vurdering, rangeres utbyggingsalternativet foran nullalternativet.

5.3.8 Skadereduserende tiltak og forslagsstillers kommentarer

I dette kapitlet er alle foreslåtte skadereduserende tiltak fra hvert tema presentert i Tabell 3 sammen med forslagsstillers kommentar til hvordan tiltakene er hensyntatt i planforslaget.

Tabell 3 Skadereduserende tiltak fra KU-rapportene, samt forslagsstillers kommentarer

Skadereduserende tiltak	Forslagsstillers kommentarer
Friluftsliv	
1. Redusere massedeponiet Myrdalen ved delområde III: Sandneset – Valan noe i omfang. Masser i deponiet bør legges så lavt som mulig i terrenget for ikke å forringe de visuelle kvalitetene i området i nevneverdig grad. Massedeponiet forutsettes å være permanent og revegeteres. Vegen til massedeponiet bør i størst mulig grad følge eksisterende spor mot dalen.	Dette er fulgt opp gjennom bestemmelse 2.1.2, og Estetisk veileder for Nye Veier, som gis rettskraft gjennom bestemmelsene.
2. Redusere massedeponi i Oksfjordhamn (Stakkvollen) til å ikke inkludere parkeringsplass. Deponiet bør heller ikke overstige kote 40 for ikke å forringe de visuelle kvalitetene i området i nevneverdig grad.	Deponiet tilpasses naturlig landform. Det er lagt krav i rekkefølgebestemmelsene om ev. erstatningsareal for parkering, jf. også bestemmelser til midlertidige bygge- og anleggstiltak, pkt. 5.1. Utforming er fulgt opp gjennom bestemmelse 2.1.2, og Estetisk veileder for Nye Veier, som gis rettskraft gjennom bestemmelsene.
3. Dersom deponiet må omfatte eksisterende parkeringsplass, må det finnes fullgode erstatningsarealer for parkering ved løypestart for snøskuter og annen utfart.	Det er lagt krav i bestemmelsene om erstatningsareal for parkering. Se bestemmelsenes pkt. 5.1 om deponi i Stakkvollen.
Reindrift	
1. Tiltak som hindrer rein å trekke inn i tunnel. Anbefalt løsning: Rørferister tilsvarende som ved Skjåholmen tunnel på rv. 94.	Dette ivaretas i detaljprosjektering. Jf. også bestemmelsenes pkt. 2.1.5 om reindrift.
2. Gjerde som beskytter område mellom ferist og tunnelåpning/-portal.	Dette ivaretas i detaljprosjektering. Jf. også bestemmelsenes pkt. 2.1.5 om reindrift.
3. Etablering av samarbeidsordning mellom Nye Veier (byggherre), entreprenør og RBD35 i forkant av og gjennom hele anleggsperioden for å avklare og avtale viktige hensyn for reindriften.	Det er opprettet dialog med distriktet, og dialogen forutsettes videreført i detaljprosjektering og anleggsperioden. Jf. også bestemmelsenes pkt. 2.1.5 om reindrift.
4. Rekkverk langs dagens vei som ikke inngår i ny vei, fjernes og gjenbrukes annet sted.	Dette vurderes i detaljprosjekteringen. Dagens veg skal brukes som beredskapsveg og rekkverk vil derfor i stor grad måtte bevares. Jf. også bestemmelsenes pkt. 2.1.5 om reindrift.
5. Rekkverk langs ny vei unngås så langt som mulig ved bruk av slakere helning på grøfter, fyllinger mm.	Dette forholdet vurderes ivaretatt i bestemmelsenes pkt. 2.1.5 om reindrift.
6. Der rekkverk likevel må benyttes, må det sikres åpninger med jevne mellomrom slik at reinen kan passere.	Dette vurderes nærmere i detaljprosjekteringen. Jf. også bestemmelsenes pkt. 2.1.5 om reindrift.

Skadereduserende tiltak	Forslagsstillers kommentarer
<p>7. Bortfallet av egnet sted for salgsboder på Gildetun kompenseres med tilrettelegging for salgsboder ved en annen rasteplass langs framtidig E6.</p>	<p>Det er regulert inn flererasteplasser innenfor planområdet, men det er ikke avklart hvor salgsboder ev. skal etableres. Dette vil være gjenstand for dialog mellom aktørene ved et senere tidspunkt, men det er åpnet for å tilrettelegge for utsalg i bestemmelsenes pkt. 3.2.6.</p>
<p>Naturmangfold</p>	
<p>Forutsatte tiltak:</p> <p>1. I forbindelse med inngrep i naturtypelokaliteter er det viktig å opptre så arealminimerende som mulig. Generelt bør anleggs- og riggområder i størst mulig grad legges til områder som fra før er sterkt påvirket av menneskelige inngrep, og i områder der det er liten risiko for forurensning av vannforekomster.</p>	<p>Anleggs- og riggområder er regulert i plankartet, og ligger hovedsakelig ved siden av veglinja. Det er lagt inn hensynssoner for naturtyper og vannforekomster der det skal vises særlig varsomhet.</p>
<p>2. Før anleggsstart skal det gjennomføres en kartlegging av eventuelle hekkeområder for sårbare arter av rovfugl innenfor de berørte områdene, i tillegg til rødlistede arter som hekker i planområdet.</p>	<p>Vurderes ivaretatt gjennom rekkefølgebestemmelser.</p>
<p>3. I hekkeperioden (februar - august) skal det ikke gjennomføres tiltak innenfor 1000 meter fra hekkelokaliteter til kongeørn, jaktfalk eller vandrefalk, og ikke innenfor 500 meter fra hekkelokalitet til fjellvåk.</p>	<p>Vurderes ivaretatt gjennom bestemmelsenes kap 2.1.</p>
<p>4. Sikker håndtering av registrerte forekomster av fremmedarter slik at de ikke spres videre i forbindelse med anleggsarbeidet.</p>	<p>Dette er sikret gjennom sektorlovgivning. Egen bestemmelse vurderes derfor som unødvendig.</p>
<p>5. Det forutsettes at det gjennomføres avbøtende tiltak for å redusere partikkel- og forurensningsbelastning på vannforekomster. Dette gjelder blant annet bruk av siltgardin ved tiltak som kan medføre partikkelpåvirkning i Oksfjordvannet.</p>	<p>Vurderes ivaretatt gjennom gjeldende regelverk/ behandling av utslippssøknad og bestemmelse om å redusere partikkeforurensning, jf. bestemmelse 2.2.3 d).</p>
<p>6. Utarbeidelse av plan for vannhåndtering for alle rigg- og anleggsområder og deponiområder. Ved planlegging av tiltak skal det tas hensyn til de klimatiske forhold i planområdet, og det skal ikke planlegges tiltak i nærheten av sårbare vassdrag i perioder med snøsmelting.</p>	<p>Dette er sikret gjennom rekkefølgebestemmelsene og krav til miljøkvalitet i bestemmelsenes pkt. 2.2.</p>
<p>7. For å ha en nærmere avklaring på risiko for utlekking av tungmetaller fra tunnelmasser, skal det gjennomføres ytterlige undersøkelser av berggrunnen med sonderboringer før oppstart av tunnelbygging.</p>	<p>Vurderes ivaretatt gjennom sektorlovgivning.</p>

Skadereduserende tiltak	Forslagsstillers kommentarer
8. Ved valg av renseløsning skal det tas hensyn til at vannforekomstene i planområdet har moderat til høy sårbarhet, både på grunn av vanntype, størrelse og god til svært god tilstand. Ved utslipp av anleggsvann til Oksfjordvannet skal utslippspunkt velges slik at det ikke påvirker viktige gyteområder for sjørøye, eller viktige oppholds- og næringssøksområder for laksefisk og sjørøye.	Vurderes ivaretatt gjennom utslippstillatelse, rekkefølgebestemmelser.
9. Det skal gjennomføres en risikovurdering for alle aktuelle deponiområder. I risikovurderingen skal forurensningsrisiko for alle vannforekomster utredes.	Vurderes ivaretatt gjennom rekkefølgebestemmelser.
10. Kantvegetasjon innen en sone på 10 meter fra vassdraget skal restaureres.	Dette vurderes ivaretatt gjennom hensynssoner i plankartet, og øvrige bestemmelser.
11. Ved tiltak som kan påvirke anadrome vannforekomster skal det tas hensyn til sårbare perioder for laksefisk og sjørøye.	Vurderes ivaretatt gjennom bestemmelser til miljøkvalitet.
12. I delen av Oksfjordvannet som påvirkes av tiltaket, skal det gjennomføres en kartlegging av sjørøyens bruk av innsjøen, blant annet kartlegging av mulige gyteområder ved hjelp av undervannsdrone.	Vurderes ivaretatt gjennom bestemmelser til miljøkvalitet.
13. Alle resipienter skal overvåkes kontinuerlig med automatiske målestasjoner for turbiditet, pH og konduktivitet. Lekkasje av partikler og endringer av pH vil da fort kunne detekteres, supplerende prøver kan tas og arbeidet ev. stanses inntil årsak er kartlagt og avbøtende tiltak er på plass. På grunn av klimatiske forhold er det i perioden oktober - mai ikke mulig med kontinuerlig overvåkning med målesonder i mindre resipienter.	Overvåking pågår parallelt med reguleringsplanprosessen. Er ellers ivaretatt gjennom rekkefølgebestemmelser og akseptert overvåkingsprogram. Vil også bli ivaretatt i vilkår til utslippstillatelse.
14. Det skal utarbeides en overvåkningsplan for anleggsfasen og etterundersøkelser.	Overvåkingsprogram er godkjent.
15. På grunn av moderat sårbarhet av Eidelva og Oksfjordvannet skal tunnelvaskevann renses før utslipp i resipienter.	Vurderes ivaretatt gjennom gjeldende regelverk/ utslippstillatelse.
Foreslåtte tiltak:	
1. Merking av viktige naturtypelokaliteter i felt, i tilfeller der inngrep er planlagt så nær at det er fare for utilsiktet skade.	Plankart og foreslåtte bestemmelser vurderes å ivareta sikkerheten til lokalitetene på en tilfredsstillende måte. Det er tatt med retningslinje om å avgrense lokalitetene i felt dersom det skal gjøres tiltak inntil disse.
2. Utarbeidelse av en tiltaksplan for alle berørte vannforekomster innenfor nedbørsfeltet til Oksfjordvassdraget. Tiltaksplanen skal omfatte tiltak for å redusere forurensningspåvirkning og påvirkning av fiskebestander. Planen skal gjelde for både anleggs- og driftsfasen.	Ivaretatt gjennom rekkefølgebestemmelsene.

Skadereduserende tiltak	Forslagsstillers kommentarer
<p>3. Til fyllinger i vassdrag skal det ikke brukes masser fra bergarter som kan danne skarpe partikler, for eksempel skifer. Massene som benyttes i øvre delen av Eidelva eller i nærområdet til Oksfjordvannet skal vaskes for nitrogen. Eidelva og Oksfjordvannet har en pH på cirka 8, og i varme perioder kan det være risiko for ammoniakkdannelse.</p>	<p>Vurderes ivaretatt gjennom vilkår i utslippstillatelse.</p>
<p>Landskapsbilde</p>	
<p>1. Planlegging og gjennomføring av naturlig revegetering og/eller tilsåing av berørte arealer i sårbare områder bør kvalitetssikres av personer med ekspertkompetanse. Dette vil redusere omfanget (påvirkningen).</p>	<p>Det er stilt krav i entreprisen/gjennomføring av tiltaket om dette.</p>
<p>2. Der det blir fyllinger brattere enn 1:2, skal man, for å sikre revegetering av skjæringene og unngå erosjon, benytte biologisk nedbrytbare erosjonsmatter. Dette kan redusere omfanget (påvirkningen).</p>	<p>Det stilles krav i entreprisen/gjennomføring av tiltaket om dette.</p>
<p>3. Fyllinger og landkar ved bru over bekker og elver må tilpasses terrenget på en god måte. Dette vil redusere omfanget (påvirkningen).</p>	<p>Dette ivaretas gjennom tiltaksplaner, jf. rekkefølgebestemmelser.</p>
<p>4. Tunnelportalenes vinkel må tilpasses hver enkel situasjon ved de ulike påhuggene slik at det oppnås best mulig tilpasning til terrenget. Dette vil redusere omfanget (påvirkningen).</p>	<p>Utforming av tunnelportaler avklares i detaljprosjekteringen.</p>
<p>5. Alt berørt terreng rundt portalområder skal gis en så god forankring til eksisterende terreng som mulig. Dette inkluderer omlegging av bekker, murer, terreng og portal. Området skal revegeteres.</p>	<p>Tas til orientering. Utforming av tunnelportaler avklares i detaljprosjekteringen.</p>
<p>6. All gammel veg som ikke lenger skal være i bruk bør istandsettes og revegeteres på en slik måte at man ikke lenger kan se at det har vært veg der.</p>	<p>Gammel veg vil hovedsakelig gjenbrukes som beredskapsveg. For øvrig vil dette imøtekommes der det er relevant, jf. bestemmelsene.</p>
<p>7. God utforming og istandsetting av deponier og istandsetting av masseuttak skal tillegges stor vekt. Dette har stor betydning for det permanente omfanget (påvirkningen).</p>	<p>Tas til orientering. Det skal utarbeides en istandsettingsplan for deponiene. Krav i utslippstillatelse er også med på å sikre dette.</p>

Skadereduserende tiltak	Forslagsstillers kommentarer
8. Det skal vurderes om store løsmasseskjæringer i eksponerte områder og rundt tunnelpåhugg skal reduseres i omfang ved hjelp av natursteinsmurer av høy kvalitet.	Tas til orientering. Utforming av tunnelportaler avklares i detaljprosjekteringen.
9. Vurdere noe fjerning av vegetasjon for å åpne utsikten mot Oksfjordvannet og Badderfjorden. Dette vil kunne forbedre reiseopplevelsen.	Vegetasjonsrydding kan ev. vurderes ifb. ferdigstilling av anlegget. Man bør da ta kontakt med lokal skogmyndighet og grunneiere for klarering av tiltak.
10. I rigg- og marksikringsplanen bør det gis detaljerte føringer for masseflytting for å sikre en god revegetering og unngå spredning av uønskede arter i anlegget. Dette er avgjørende for permanent omfang (påvirkning) av tiltaket.	Tas til orientering.
11. Anleggsområdet bør ikke omfatte mer areal enn det som er nødvendig. Vegetasjon som skal bevares sikres med anleggsgjerde, da dette vil kunne påvirke permanent omfang (påvirkning). Vegetasjon på høyfjellet bør sikres spesielt	En søker å redusere inngrep i størst mulig grad. For øvrig vil anleggsfasen belyses i detaljprosjekteringen.
12. Sidearealene skal tillegges stor vekt og bør revegeteres parallelt med at vegkroppen ferdigstilles.	Tas til orientering.
13. Unngå mellomlagring av masser i sidebratt terreng – smalt anleggsbelte. Dette er avgjørende for permanent omfang (påvirkning).	Det legges opp til liten grad av mellomlagring av masser. Ved behov er det lagt til grunn mellomlagring i veglinja. Overskuddsmasser brukes i størst mulig grad i veglinja.
Kulturminner	
1. Det mest verdifulle kulturmiljøet i planområder er den samiske sommerleiren ved Storsvingen. Det sørvestre funnstedet vil bli liggende i vegfyllingen over dalen her. Her bør en søke å begrense fyllingen ved å senke vegen noe eller gjøre lokale tilpasninger ved å skjerpe skråningen eller skjerme funnet med en terrengmur her. Førstnevnte tiltak er best dersom dette lar seg gjøre.	Det er forsøkt å bevare kulturmiljøet i størst mulig grad gjennom hensynssoner.
2. De gamle brukarene ved Sandneselva bør bevares ved lokale tilpasninger	Tas til orientering. Det er ikke lagt opp til tiltak ved eksisterende bru eller de gamle brukarene.

5.3.9 Konsekvenser vurdert mot dagens veglinje som 0-alternativ

Konsekvensutredningen er gjort med dagens planstatus (reguleringsplanen vedtatt i 2016) som referanse, slik det kreves i fastsatt planprogram. I høringen av planprogrammet kom det imidlertid innspill fra Fylkesmannen om å benytte dagens veg som 0-alternativ. I dette avsnittet er det derfor inkludert en *enkel vurdering* av planforslagets konsekvenser dersom dagens veg benyttes som referansesituasjon (0-alternativ).

Friluftsliv

I gjeldende reguleringsplan fra 2016 pekes det på at for friluftslivet vil etablering av tunell under Kvænangsfjellet kunne bidra til å redusere tilgjengeligheten til høyfjellet, men samtidig vil redusert trafikk over fjellet bidra til mer ro og stillhet, og dermed større opplevelsesverdier. For friluftsliv vurderes planforslaget å gi ubetydelig endrede konsekvenser i forhold til den gjeldende planen. Samlet sett vurderes planforslaget å ha flere positive konsekvenser for friluftslivet enn dagens situasjon, da det både øker tilgjengeligheten til høyfjellet, og bidrar til mer stillhet og ro i det samme området, i og med at delstrekninger inngår i tunnel.

Reindrift

Konsekvensutredningen fra NORUT konkluderer med at utbygging av Kvænangsfjelltunnelen vil gi *stor positiv konsekvens* for reindrifta, da det vil bli i overkant av 3 km tilnærmet fri passasje på fjellet. Ifølge konsekvensutredningen gir påhugg vest og øst for Kvænangsfjelltunnelen *middels til liten negativ konsekvens* for reindrifta. For reindrift vurderes planforslaget å gi *noe negativ konsekvens* i forhold til den gjeldende planen. I forhold til dagens situasjon, vurderes planforslaget å gi positiv konsekvens for reindrifta, da vegen over Kvænangsfjellet legges i tunnel, og veg og tilhørende anlegg bedre tilpasses reindriftas behov (slake vegskråninger, minimal bruk av rekkverk mm.). Det legges for øvrig opp til tett og løpende dialog med reinbeitedistriktet i gjennomføring av prosjektet.

Naturmangfold

Virkningene i gjeldende reguleringsplan er vurdert å gi *middels negativ konsekvens* for vegetasjon og fauna, og *liten til ubetydelig konsekvens* for akvatisk fauna. Samlet sett vurderes planforslaget å berøre dagens naturmangfold i samme grad som gjeldende plan.

Landskap

Sammenlignet med dagens situasjon, er virkningene i vedtatt reguleringsplan vurdert å gi *liten til middels negativ konsekvens*. For landskapsbildet vurderes innkorting av veglinjen og mer bruk av eksisterende vei at planforslaget får *ubetydelig til liten positiv konsekvens* i forhold til den vedtatte reguleringsplanen. Samlet sett vurderes planforslaget å gi *liten til middels negativ konsekvens* for landskap i forhold til dagens situasjon.

Kulturminner

Konsekvensen for kulturminner ble ifb. gjeldende plan vurdert som *stor negativ, til meget stor negativ*. Ved implementering av avbøtende tiltak kunne konfliktgraden reduseres til *middels, til stor negativ konsekvens*. For kulturminner vurderes planforslaget å gi ubetydelig endrede konsekvenser i forhold til den gjeldende planen. Samlet sett vurderes planforslaget å gi *middels til stor negativ konsekvens* for kulturminner i forhold til dagens situasjon.

5.4 Konklusjon – Planens virkninger og konsekvenser

Det er over flere år, og i flere ulike planprosesser, utredet og vurdert hvilke konsekvenser og virkninger plantiltaket kan få for sine omgivelser, både prissatte og ikke prissatte.

Datagrunnlaget vurderes derfor som godt. Ved siden av reguleringsplanen gjelder også øvrig lov og regelverk som bidrar til å sikre en forsvarlig utbygging, herunder forurensningsloven, naturmangfoldloven, plan- og bygningsloven mfl.

Ved bruk av Ceequal og Nye Veiers styringsdokumenter legges også grunnlaget for gode miljøvalg og bærekraftige løsninger.

Prosjektets prestasjonsmål, jf. kapittel 4.4.1 vurderes imøtekommet gjennom en mer trafiksikker veg og krav til HMS og SHA i anleggsperioden mm. Bruk av digitale verktøy og involvering og samarbeid mellom totalentreprenør og rådgiversiden vurderes å bidra til optimaliserte løsninger på alle relevante plan. Det er holdt kontakt med reindriftsnæringen i planprosessen, herunder møte med distriktsstyret, med sikte på å finne løsninger som ivaretar deres behov og interesser på en best mulig måte.

Innspill til planforslaget er imøtekommet så langt det er mulig innenfor prosjektets mål og rammer. Innsigelse fremmet av NVE er trukket på bakgrunn av supplerende dokumentasjon vedrørende hydrologi og allmenne interesser i vassdrag, jf. egen hydrologiutredning i planbeskrivelsens vedlegg. Anbefalinger i denne skal legges til grunn for gjennomføring av prosjektet, jf. planbestemmelsene.

På bakgrunn av vurderingene ovenfor er det forslagsstillers konklusjon at planforslaget har en overvekt av positive virkninger og konsekvenser, og at ulemper vil kunne avbøtes på tilfredsstillende måte gjennom foreslått arealdisponering og krav i bestemmelser.

5.5 Gjennomføring

5.5.1 Framdrift og finansiering

Prosjektet er en del av Nye Veiers portefølje. Byggestart på strekningen er planlagt i 2021 og prosjektet planlegges ferdigstilt senest høsten 2024, før ny vintersesong. Utbyggingen er forventet å koste 1690 millioner kroner. Det er ikke planlagt bruk av bompenger.

5.5.2 Totalentreprenørens rolle

Nye veier har valgt totalentreprenør som skal gjennomføre utbyggingen. Totalentreprenøren vil ha ansvaret for å detaljprosjekttere og optimalisere ytterligere i gjennomføringen av anlegget.

5.5.3 Sikkerhet, helse og arbeidsmiljø (SHA) og kvalitets- og internkontrollsystem

Før oppstart av bygge- eller anleggsarbeid skal det foreligge en skriftlig plan for sikkerhet, helse og arbeidsmiljø (SHA-plan) som beskriver hvordan risikoforholdene i prosjektet skal håndteres, jf Byggherreforskriften § 7. SHA-planen skal bidra til å sikre et fullt forsvarlig arbeidsmiljø for alle under gjennomføringen av byggeprosjektet.

I rekkefølgebestemmelsene kreves det også utarbeidet et kvalitets- og internkontrollsystem som skal sikre at føringer og krav til det ytre miljøet blir ivaretatt og fulgt opp i prosjektet. Dette skal også ivareta interne føringer.

5.5.4 Grunnerverv

Det er parallelt med planprosessen satt i gang informasjonsarbeid til berørte grunneiere, herunder invitert til åpent møte i varslingsperioden, samt kommunikasjon via brev og direkte kontakt med flere grunneiere. Det vil opprettes kontakt med alle berørte grunneiere før anleggsarbeidene tar til, med sikte på å få til en minnelig avtale. Kart- og delingsforretning med oppmåling vil skje etter ferdigstilling av anlegget.

5.5.5 Reguleringsendring etter anleggsslutt

Etter anleggsslutt vil behovet for reguleringsendring («som bygget») bli vurdert. Det kan eksempelvis være behov for/hensiktsmessig å innsnevre planområdet til å samsvare med realisert anlegg.

6 Samlet vurdering og anbefaling

Planforslaget er utarbeidet i tråd med fastsatt planprogram, og iht. gjeldende regelverk for planprosess og planutforming. Forslagsstiller Nye Veier AS vurderer at det framlagte planmaterialet svarer godt på prosjektets hensikt og prestasjonsmål. Planens positive virkninger og konsekvenser vurderes samlet sett å være større enn de negative

På denne bakgrunn anbefaler Nye Veier AS at planforslaget fremmes for sluttbehandling og vedtak.

7 Vedlegg

- 1. Planinitiativet**
- 2. Referat fra planoppstartsmøtet**
- 3. Innspill ved høring og offentlig ettersyn**
 - a. Referat med forslagsstillers kommentar
 - b. Kopi av registrerte innspill
- 4. KU Friluftsliv**
- 5. KU Naturmangfold**
- 6. KU Reindrift**
- 7. KU Landskap**
- 8. KU Kulturminner**
- 9. ROS-analyse**
- 10. Støyutredning**
- 11. Vannovervåkingsprogram**
- 12. Tiltaksplan for drikkevannskilder**
- 13. Flomvurdering Suselva**
- 14. Hydrologisk rapport**
- 15. Geoteknisk rapport/vurdering**
- 16. Geoteknisk datarapport**
- 17. Skredrapport**
- 18. Miljøgeologisk rapport**
- 19. Ingeniørgeologiske rapporter**
 - a. Ingeniørgeologisk rapport - Mettevolltunnelen
 - b. Ingeniørgeologisk rapport - Kvænangsfjelltunnelen
 - c. Ingeniørgeologisk rapport - Bergskjæringer
- 20. Tiltaksplan for syredannende masser**
- 21. Vurdering av deponiområder**
- 22. TS-revisjon av veglinja i planforslaget**
- 23. Oversiktstegning veglinje (B-tegning)**
- 24. Plan- og profiltegning veglinje (C-tegning)**
- 25. Normalprofil (F-tegning)**