



## Planoppstart



# Vurdering av krav om konsekvensutredning

Detaljregulering  
E6 Rotsund-Rotsundelv

### Forskrift om konsekvensutredninger

Dato	FOR-2017-06-21-854
Departement	Klima- og miljødepartementet, Kommunal- og distriktsdepartementet
Avd/dir	Naturforvaltningsavdelingen
Ikrafttredelse	01.07.2017
Sist endret	<a href="#">FOR-2026-03-06-353</a>
Endrer	<a href="#">FOR-2014-12-19-1726</a> , <a href="#">FOR-2014-12-19-1758</a>
Gjelder for	Norge
Hjemmel	<a href="#">LOV-2008-06-27-71-§1-2</a> , <a href="#">LOV-2008-06-27-71-§4-2</a> , <a href="#">LOV-2008-06-27-71-§14-6</a> , <a href="#">LOV-2008-06-27-71-§32-8a</a>
Kunngjort	22.06.2017 kl. 14.05
Rettet	16.04.2021 (tegnsetting i lister tilpasset universell utforming)



Historiske  
versjoner



Endringsforskrifter



Forarbeider



Rundskriv



Avgjørelser



Litteratur



Vis  
merknader



Opprett  
varsling



Del  
lenke



Skriv  
merknad

**Hjemmel:** Fastsatt ved kgl.res. 21. juni 2017 med hjemmel i lov 27. juni 2008 nr. 71 om planlegging og byggesaksbehandling (plan- og bygningsloven) [§ 1-2](#), [§ 4-2](#), [§ 14-6](#) og [§ 32-8a](#). Fremmet av Kommunal- og moderniseringsdepartementet og Klima- og miljødepartementet.

**EØS-henvisninger:** [EØS-avtalen vedlegg XX](#) nr. 1a (direktiv [2014/52/EU](#)) og nr. 1g (direktiv [2001/42/EF](#)).

**Endret ved forskrifter** [20 des 2018 nr. 2067](#), [8 okt 2021 nr. 2958](#) (i kraft 1 nov 2021), [20 des 2023 nr. 2169](#), [18 des 2023 nr. 2278](#) (i kraft 1 jan 2024), [9 mai 2025 nr. 755](#) (i kraft 1 juli 2025), [19 des 2025 nr. 2707](#) (i kraft 17 jan 2026), [6 mars 2026 nr. 353](#).

**Rettet** 16.04.2021 (tegnsetting i lister tilpasset universell utforming).

## Innhold

1.	Bakgrunn.....	3
1.1	Krav om vurdering av behov for konsekvensutredning.....	3
1.2	Beskrivelse av tiltakene .....	3
2.	Vurdering av KU-forskriften .....	7
	Planer og tiltak som omfattes av forskriften .....	7
3.	Oppsummering og konklusjon .....	10

## 1. Bakgrunn

### 1.1 Krav om vurdering av behov for konsekvensutredning

Det vises til

- Plan- og bygningsloven (PBL), særlig kap. 4 og 12.
- Forskrift om konsekvensutredninger 01.07.2017
- Veileder – *Når skal tiltak i vedlegg II konsekvensutredes?* KMD 29.06.2017
- Veiledningsnotat – *Konsekvensutredninger for planer etter plan- og bygningsloven*, KMD juli 2017

Statens vegvesen er forslagsstiller for reguleringsplanen *E6 Rotsund–Rotsundelv*. Nordreisa kommune er ansvarlig myndighet for planen og vurderer om planen kan få vesentlige virkninger for miljø eller samfunn, og dermed skal konsekvensutredes. Ifølge forskriften § 4 skal forslagsstiller vurdere om planen omfattes av §§ 6, 7 eller 8.

Statens vegvesens plikt til utredning og vurdering som tiltakshaver svares ut i form av dette notat.

### 1.2 Beskrivelse av tiltakene

I henhold til KU-forskriften § 9 skal det, basert på kjent kunnskap, gis en kortfattet beskrivelse av

- a. Planen eller tiltaket, tiltakets fysiske egenskaper og lokalisering og eventuelle rivningsarbeider
- b. Miljøverdier som antas å bli vesentlig berørt og som krever særskilt hensyn
- c. Planens eller tiltakets forventede vesentlige virkninger som følge av reststoffer, utslipp og produksjon av avfall.
- d. Forventede vesentlige virkninger som følge av bruken av naturressurser.

Under følger en kortfattet beskrivelse.

#### **A. Planen eller tiltaket, tiltakets fysiske egenskaper og lokalisering og eventuelle rivningsarbeider**

Reguleringsplanen skal sikre areal til bygging av:

- Veg som planlegges for H1 standard i henhold til vegnormalen N100 med fartsgrense 80 km/t.
- Nye konstruksjoner på strekningen mellom Rotsund og Rotsundelv.

#### **B. Miljøverdier som antas å bli vesentlig berørt og som krever særskilt hensyn**

##### *Landskap*

Planområdet har en karakter med randbebyggelse langs veg, teiger fra sjø til fjell, med preg av både tidligere og pågående rural aktivitet. Forslag til linje i ny trasé ligger på en liten terrenghylle med tursti og lysløype, over dagens bebyggelse. Tiltaket vil likevel medføre

store landskapsinngrep med store skjæringer og fyllinger som vil være eksponert. Ny veglinje skaper ny barriere i landskapet mellom bebyggelse og omkringliggende skogkledde fjellsider. Brudd med stedlig struktur, vegetasjon.

#### *Friluftsliv/by- og bygdeliv*

Planområdet går gjennom et registrert friluftsområde. Området karakteriseres som nærturterreng som er relativt mye brukt av de lokale i Rotsund og Rotsundelv. Området brukes både sommer- og vinterstid. Gjennom planområdet går en populær merket sti mellom Rotsund og Steinfjellet og vegtraséen kan skape en barriere og brudd i denne forbindelsen.

Vegtiltaket vil kunne komme i direkte konflikt med lysløype og tursti som går sørover fra Rotsundelv, som er viktig del av nærfriluftsområde både sommer og vinterstid. Vinterstid går det merket skiløype fra Rotsunddalen til Pilteri. Det går snøskuterløype fra Rotsundelv til Sikkájávri og Gievdnejárvi som tilgjengeliggjør fjellområdene vinterstid.

I sør grenser planområdet mot et svært viktig friluftsområde. Dette friluftsområdet knytter seg til topptur til Storhaugen som er en populær destinasjon sommer- og vinterstid. Friluftsområdet sees i direkte tilknytning til tilgrensende friluftsområde i Kåfjord og de er begge verdisatt til svært viktig friluftsområde.

#### *Naturmangfold*

Planområdet ligger i hovedsak i nordboreal bioklimatisk sone. Bjørkeskog og noe glissen barskog dominerer, og jordvannsmyrer kan dekke store arealer. Området ligger i svak oseanisk seksjon, dvs. kalde vintre og typiske vestlige arter og vegetasjonstyper mangler. Det kan være svake østlige trekk i artssammensetningen.

Kunnskapsgrunnlaget om naturtyper var mangelfullt, men det var en del artsregistreringer av fugl som er brukt som grunnlag. Med bakgrunn i dette er det sommeren 2025 kartlagt naturtyper etter Miljødirektoratets instruks (ca. aktuelle 30 lokaliteter), samt økologiske funksjonsområder for arter (ca 4 aktuelle lokaliteter)

Foreslått korridor beslaglegger naturarealer, og langs strekningen krysser linja flere bekker som er viktige spredningskorridorer. Avhengig av plassering av linja, vil tiltaket kunne berøre enkelte naturtypelokaliteter av svært stor og stor verdi.

Rotsundelv er nasjonalt laksevasdrag med både laks og sjøørret.

#### *Naturressurser*

Veglinja ligger i all hovedsak i lauvskog på middels bonitet eller i uproduktiv skog/impediment. Linja kan tangere, evt. berøre mindre jordbruksareal med fulldyrka jord, innmarksbeite og åpen jorddekt fastmark. Inkludert i dette kan det finnes noe jordbruksdrenering, men dette må kartlegges nærmere.

Det er ikke registrert grunnvannsbrønner i området, men det er viktig å ta hensyn til Rotsund grunnvannsområde som drikkevannskilde.

Det finnes en mindre grus- og pukkressurs ved Bakkemo – Søndre Rotsund som berører både eksisterende veg og planlagt ny veglinje. Den er ansett å ha liten betydning som drivverdig ressurs.

Håndtering av masser vil være et viktig tema i planlegging av tiltaket. Det er viktig å planlegge for best mulig massebalanse slik at man ikke får overskuddsmasser. Håndtering av overskuddsmasser skal vurderes ut fra ressurspyramiden, der målet er å unngå overskuddsmasser. Mulige overskuddsmasser må vurderes som en ressurs og vi må se på om massene er egnet til gjenbruk enten i anlegget eller til bruk i andre prosjekt lokalt.

#### *Reindrift*

Planområdet kan komme i berøring med beiteområder til Cohkolat ja Biertavárri reinbeitedistrikt. Videre finnes det en trekklei som kan ligge i planens influensområde.

#### *Kulturarv*

Det fins kulturminner på hele strekningen mellom Rotsund og Rotsundelv, de aller fleste langs dagens E6. Dette er hovedsakelig eldre bygninger, samlet i større eller mindre kulturmiljø. I sørvest vil linjen berøre ytterkanten av et kulturmiljø, med nærføring til flere eldre bygninger. Noe lenger mot øst-nordøst, ved Bjørnhaugen, vil linjen få nærføring til et uavklart kulturminne, som kan være automatisk fredet. I den østlige enden av linjen, vil denne komme i direkte konflikt med et kulturmiljø bestående av eldre bygninger.

Strekningen er lang, og berører store områder som foreløpig ikke er arkeologisk undersøkt. Registreringer langs traseen kan påvise flere kulturminner.

### **C. Planens eller tiltakets forventede vesentlige virkninger som følge av reststoffer, utslipp og produksjon av avfall.**

#### *Klimagassutslipp:*

Alle alternativene er forventet til å gi økt klimagassutslipp, men i varierende grad. I området er det karbonholdige arealer som skog og myr som kan antas å ville bidra til betydelig klimagassutslipp. Klimagassutslipp som følge av dieselbruk vil forekomme som følge av at masser/berg skal graves/sprenges og transporteres bort. Statens vegvesen har satt målsetninger og føringer om at maskinparken i stor grad være nullutslipp innen 2030 (Handlingsplan for direkte klimagassutslipp, Statens vegvesen). Dette vil redusere utslippene fra maskinparken, og avhenger av at det er tilgang på strøm, nok kapasitet i området og tilgjengeligheten av maskiner. Eventuelt omfang og innblandingsforhold på grunnstabilisering vil også kunne bidra til økt klimagassutslipp. Alternativer som vil kreve konstruksjoner vil bidra til økt klimagassutslipp fra produksjonen av materialer som betong og armering. For å vurdere forskjellen i klimagassutslipp mellom de ulike alternativene er det derfor viktig å utarbeide klimagassbudsjett i en konsekvensutredning for hver av alternativene.

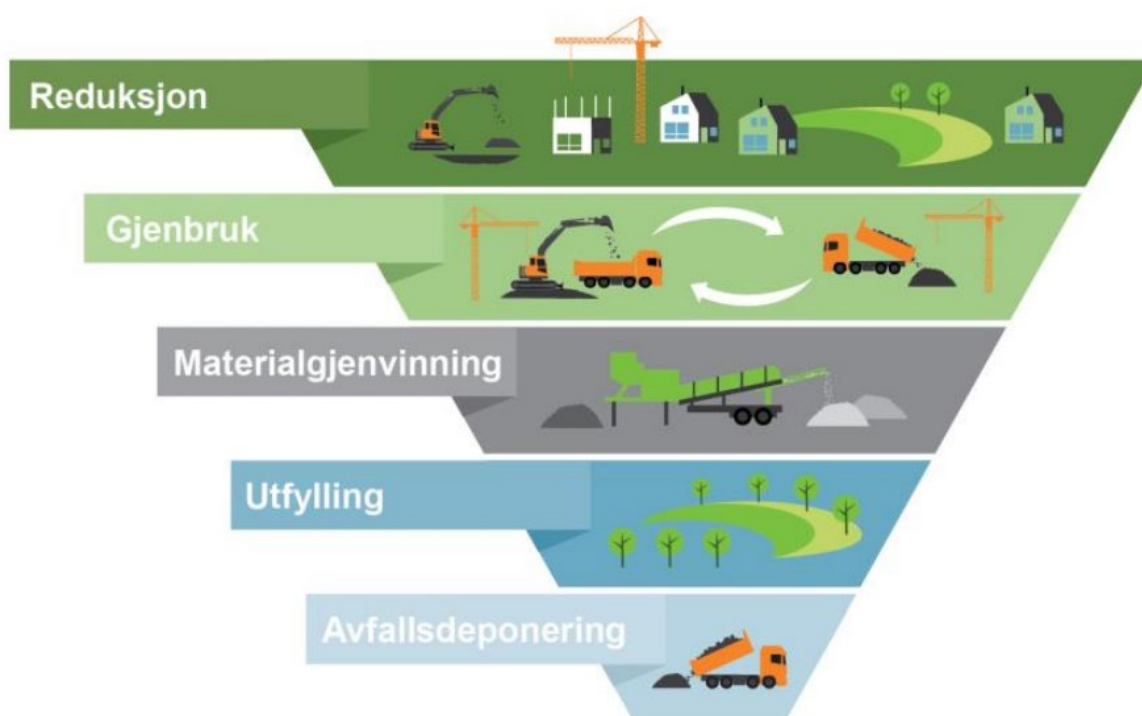
#### D. Forventede vesentlige virkninger som følge av bruken av naturressurser.

Alternativ linje vil ha innvirkning på naturressursene i planområdet. Jordbruksressursene ligger i all hovedsak langs eksisterende veg, men noen få arealer strekker seg opp mot det nye alternativet. Disse vil i liten grad bli berørt av ny veglinje i form av direkte arealbeslag, men det er viktig å unngå fragmentering eller beslag av aktivt brukt jordbruksmark.

Det er ikke registrert grunnvannsbrønner langs strekningen, men det kan være uregistrerte brønner i området. Hensynet til sikker drikkevannsforsyning er viktig å ta hensyn til i den videre planleggingen.

Rotsund grunnvannsområde har god kvantitativ og kjemisk tilstand. Det er viktig å ta hensyn til at denne grunnvannsressursen ikke blir ødelagt av anleggsarbeidene og får redusert miljøtilstand i henhold til Vannressursloven.

Det tilstrebes massebalanse i prosjektet. Like vel er det viktig å ha tilgang til områder for mellomlagring av masser av ulike typer. Massehåndteringen i prosjektet skal følge ressurspyramiden:



## 2. Vurdering av KU-forskriften

### Planer og tiltak som omfattes av forskriften

<p><b>§ 6. Planer og tiltak som <u>alltid skal konsekvensutredes og ha planprogram eller melding</u></b></p>		
<p>a) kommuneplanens arealdel etter § 11-5 og regionale planer etter plan- og bygningsloven § 8-1, kommunedelplaner etter § 11-1, og områdereguleringer etter § 12-2 når planene fastsetter rammer for tiltak i vedlegg I og II</p>	<p>Ikke relevant ettersom det skal utarbeides detaljregulering.</p>	
<p>b) reguleringsplaner etter plan- og bygningsloven for tiltak i vedlegg I. Unntatt fra dette er reguleringsplaner der det konkrete tiltaket er konsekvensutredet i en tidligere plan og der reguleringsplanen er i samsvar med denne tidligere planen</p>	<p>Vedlegg I, pkt. 7 omtaler samferdselsanlegg i form av ny vei med c) minst fire felt, e) andre vei- og jernbanetiltak med investeringskostnader over 750 millioner kr.</p> <p>Prosjektet har fått styringsmål på 589 mill. 2024-kroner. De planlagte tiltakene er av en slik investeringsmessig størrelse at det ikke vil overstige 750 mill. kr. Tiltaket faller derfor ikke under § 6 første ledd bokstav b., og det krever ikke utarbeiding av planprogram iht. §§ 13 og 14.</p> <p>Det konkrete tiltaket (E6 Rotsund- Rotsundelv) er ikke konsekvensutredet i tidligere plan.</p>	
<p>c) tiltak i vedlegg I som behandles etter andre lover enn plan- og bygningsloven</p>	<p>Tiltaket behandles etter plan- og bygningsloven.</p>	
<p><b>Vedlegg I. Planer som <u>alltid skal ha planprogram eller melding og KU</u></b></p>		
<p>7 b) Motorveier og andre avkjørselsfrie veier som er forbeholdt motorisert trafikk</p>	<p>Detaljreguleringen legger ikke til rette for bygging av motorveg. Pkt. 7 b) utløser ikke krav om KU.</p>	
<p>7 c) Anlegg av ny vei med minst fire kjørefelt eller utbedring og/eller utvidelse av en eksisterende vei som har to</p>	<p>Det planlegges ny veg med bare to kjørefelt. Pkt. 7 c) utløser ikke krav om KU.</p>	

kjørefelt slik at den får minst fire kjørefelt, dersom en slik vei har en lengde på minst 10 km		
7 e) Andre vei- og jernbanetiltak med investeringskostnader på mer enn 750 millioner kr. (mindre jernbaneanlegg omfattes av vedlegg II nr. 10c, mindre veier omfattes av vedlegg II nr. 10e).	Prosjektets investeringskostnad ligger under terskelverdien på 750 million kroner og utløser dermed ikke krav om KU jfr. pkt. 7e)	
<b>8. Planer og tiltak som skal konsekvensutredes hvis de kan få <u>vesentlige virkninger</u> for miljø og samfunn</b>	<i>Vesentlige virkninger etter § 10, men ikke ha planprogram eller melding.</i>	
a) reguleringsplaner for tiltak i vedlegg II. Unntatt reguleringsplaner der det konkrete tiltaket er konsekvensutredet i tidligere plan og der reguleringsplan er i samsvar med denne.	Reguleringsplan for E6 Rotsund–Rotsundelv inngår i vedlegg II og ble ikke konsekvensutredet tidligere, planprosessen legger opp til utarbeiding av planprogram. Aktuelt tiltak i vedlegg II er 10. e) Infrastrukturprosjekter/bygging av veier. Tiltak jf. vedlegg II skal vurderes nærmere om de utløser KU. Se nærmere vurdering lenger nede under «Vedlegg II».	
b) tiltak i vedlegg II som behandles etter en annen lov enn plan- og bygningsloven	Detaljregulering utarbeides etter plan- og bygningsloven og det skal utarbeides planprogram.	
<i>Vedlegg II. Planer etter plan- og bygningsloven og tiltak etter annet lovverk som skal vurderes nærmere</i>		
<b>10. Infrastrukturprosjekter</b>		
e) i. Bygging av veier	Etter en nærmere vurdering av tiltaket er konklusjonen at planarbeidet utløser KU-plikt. Det finnes bare et reelt alternativ. Alternativet går i urørt terreng som har konfliktpotensiale og således konsekvenser for både miljø og samfunn. Hvilke vesentlige virkninger for miljø og samfunn prosjektet har er vurdert under i henhold til § 10 i konsekvensutredningsforskriften.	
<b>§ 10. Kriterier for vurderingen av om en plan eller et tiltak kan få vesentlige virkninger for miljø eller samfunn</b>		
a) verneområder etter naturmangfoldloven kapittel V eller markaloven § 11, utvalgte	<u>Naturmangfold</u> Rotsundelv er nasjonalt laksevassdrag med både laks og sjørørret.	

<p>naturtyper (naturmangfoldloven kapittel VI), prioriterte arter, vernede vassdrag, nasjonale laksefjorder og laksevasdrag, objekter, områder og kulturmiljø fredet etter kulturminneloven</p>	<p><u>Kulturminner og -miljø:</u> Automatisk fredete kulturminner i nærheten av foreslått veialternativ. Uavklart kulturminne midt i traseen. Potensial for funn av flere automatisk fredete kulturminner i området.</p>	
<p>b) truede arter eller naturtyper, verdifulle landskap, verdifulle kulturminner og kulturmiljøer, nasjonalt eller regionalt viktige mineralressurser, områder med stor betydning for samisk utmarksnæring eller reindrift og områder som er særlig viktige for friluftsliv</p>	<p><u>Naturmangfold</u> Området består av flere truede naturtyper, og har økologiske funksjonsområder for truede fuglearter.</p> <p><u>Kulturminner og -miljø:</u> Langs dagens E6 på strekningen Rotsund–Rotsundelv er det flere kulturmiljø bestående av samlinger av eldre SEFRAK-registrerte bygninger.</p> <p><u>Friluftsliv:</u> Planområdet inngår i et mye brukt turområde. Rotsundelv er utgangspunkt for flere turer sommer- og vinterstid, særlig tursti med lysløype. Deler av planområdet er registrert og kartlagt som svært viktig friluftsområde.</p>	
<p>c) statlige planretningslinjer, statlige planbestemmelser eller regionale planbestemmelser gitt i medhold av plan- og bygningsloven av 27. juni 2008 nr. 71 eller rikspolitiske bestemmelser eller rikspolitiske retningslinjer gitt i medhold av plan- og bygningsloven av 14. juni 1985 nr. 77.</p>	<p>Utløser ikke KU-krav for dette planarbeidet.</p>	
<p>d) større omdisponering av områder avsatt til landbruks-, natur- og friluftsmål, samt reindrift eller områder som er regulert til landbruk og som er av stor betydning for landbruksvirksomhet</p>	<p><u>Reindrift</u> Planområdet kommer i konflikt med sommerbeite for reindriften.</p>	
<p>e) økt belastning i områder der fastsatte miljøkvalitetsstandarder er overskredet</p>	<p>Vurderinger vil inngå i KU for naturmangfold/vannforekomster.</p>	

f) konsekvenser for befolkningens helse, for eksempel som følge av vann- eller luftforurensning	Utløser ikke KU-krav for dette planarbeidet.	
g) vesentlig forurensning eller klimagassutslipp	Klimagass: Flere av alternativene vil bidra til betydelig arealbeslag av karbonholdige arealer (hovedsakelig skog, og noe myr). Massehåndtering og eventuelle konstruksjoner vil også bidra til klimagassutslipp. Det antas at det estimert klimagassutslipp for alternativene vil kunne utgjøre fra lav til høy negativ konsekvens (iht. Tabell 6 Konsekvenstabell klimagass fra håndbok M-1941) og tiltaket må konsekvensutredes.	
h) risiko for alvorlige ulykker som en følge av naturfarer som ras, skred eller flom.	Risiko for skred blir håndtert som del av planarbeidet. Risikoen er ikke så høy at dette krever konsekvensutredning.	

### 3. Oppsummering og konklusjon

Statens vegvesen har vurdert at tiltaket er av en slik investeringsmessig størrelse at det ikke faller inn under KU-forskriftens § 6 *Planer og tiltak som alltid skal konsekvensutredes og ha planprogram eller melding*, bokstav b) *reguleringsplaner etter pbl for tiltak i vedlegg I, 7. bokstav e) Andre vei- og jernbanetiltak med investeringskostnader på mer enn 750 millioner kr*. Planarbeidet har derimot vesentlige virkninger for miljø eller samfunn jf. konsekvensutredningsforskriften § 10 og vedlegg II.

Det er nødvendig med utarbeiding av planprogram iht. §§ 13 og 14. I planprogrammet gjøres det nærmere rede for de fagområdene som skal konsekvensutredes. Planprogrammet vil videre vise antatte/mulige konsekvenser av tiltaket, datagrunnlag og kilder som skal benyttes, samt forslag til kartlegginger/suppleringer av eksisterende kunnskap og metodikk for de respektive fagområdene som skal konsekvensutredes.



Statens vegvesen  
Pb. 1010 Nordre Ål  
2605 Lillehammer

Tlf: (+47) 22 07 30 00

[firmapost@vegvesen.no](mailto:firmapost@vegvesen.no)

[vegvesen.no](http://vegvesen.no)

**Tryggere, enklere og grønnere reisehverdag**