



Statens vegvesen

PLANPROGRAM

Høringsutgave



E6 Kåfjordbergan-Nordmannvik

Kåfjord kommune

Utbygging
Tromsø kontorsted
Versjon 10.03.2026

Forord

E6 Kåfjordbergan–Nordmannvik

E6 Kåfjordbergan–Nordmannvik er en del av vegprosjektet E6 Olderdalen–Langslett som i gjeldende NTP 2025–2036 er prioritert i første seksårsperiode. Den økonomiske rammen for hele vegprosjektet er 1,6 mrd. 2024–kr., og disse midlene skal brukes på de høyst prioriterte tiltakene. Prosjektet E6 Olderdalen–Langslett er derfor delt inn i fire delstrekninger, der E6 Kåfjordbergan–Nordmannvik er den første delstrekningen. På grunn av de økonomiske rammene gitt i Nasjonal Transportplan, må reguleringsplanens utstrekning avgrenses til der det er særlig nødvendig med tiltak.

Vegstrekningen Kåfjordbergan–Nordmannvik skal oppgraderes på grunn av at strekningen har dårlig kurvatur, både vertikalt og horisontalt, og stedvis meget smal veg. Dette medfører utfordringer for fremkommeligheten for tungtransporten, spesielt vinterstid.

Det prosjektutløsende behovet er å bedre rammevilkårene for mer effektiv transport og trafiksikkerhet. Nord–Troms skal ha et robust vegnett som tillater bruk av modulvogntog og som gir forutsigbar reisetid. Vesentlig for en forutsigbar reisetid er en god regularitet, noe som innebærer et robust vegnett spesielt med tanke på skredhendelser vinterstid.

Hensikten med planarbeidet er å legge til rette for utbedring av eksisterende veg fra Kåfjordbergan, nord for Olderdalen, til Nordmannvik. Strekningen skal få bedre trafiksikkerhet, høyere vegstandard og økt fremkommelighet.

Informasjon om høring av planprogram

Forslag til planprogram er sendt på høring og lagt ut til offentlig ettersyn i fra 18.03.2026 til 13.05.2026.

Dokumentene er tilgjengelig på Statens vegvesens nettside

<https://www.vegvesen.no/vegprosjekter/europaveg/e6olderdalen/>

En papirversjon er også tilgjengelig for gjennomlesing på rådhuset i Olderdalen.

Torsdag 9. april er det informasjonsmøte om planarbeidet. Møtet skal være på Olderdalen kultursenter kl. 18.00–20.00.

Innspill til planprogrammet, det vil si gjeldende og fremtidig arealbruk, alternativer, behov for utredninger eller opplegget for medvirkning, merkes med **25/141311** og sendes innen **13. mai 2026** til:

- firmapost@vegvesen.no
- eller til Statens vegvesen, Postboks 1010 Nordre Ål, 2605 Lillehammer.

Etter høringen vil Statens vegvesen behandle innkomne innspill og ved behov oppdatere planprogrammet. Planprogrammet legges deretter frem for fastsettelse i Kåfjord kommune, jf. plan- og bygningsloven § 12–9, og er bindende for det videre planarbeidet.

Innhold

Forord	1
1 INNLEDNING	4
1.1 Varsel om oppstart og høring av planprogram	4
1.2 Formålet med planen.....	4
1.3 Alternativ.....	4
1.4 Forholdet til forskrift for konsekvensutredninger	5
2 PLANPROGRAM: PLANPROSESS OG MEDVIRKNING	10
2.1 Hva er et planprogram?	10
2.2 Planprosess	10
2.3 Medvirkning	11
2.4 Konsultasjon	12
2.5 Unntak fra byggesaksbehandling	12
3 BESKRIVELSE AV PROSJEKTET	13
3.1 Planområdet	13
3.2 Bakgrunn for planarbeidet.....	14
3.2.1 Behovet	14
3.2.2 Eksisterende veg og ulykker	14
3.2 Målsetting for planarbeidet	14
3.4 Valg av vegstandard	15
4 RAMMER OG PREMISER FOR PLANARBEIDET	16
4.1 Bærekraftsmålene.....	16
4.2 Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging.....	16
4.3 Nasjonal transportplan	18
4.3.1 Omtalte av prosjektet i Nasjonal transportplan	18
4.4 Planstatus for området	19
4.5 Andre rammer og føringer.....	19
4.5.1 Regional transportplan for Troms 2022–2033.....	19
4.5.2 Rikspolitiske og statlige retningslinjer.....	20
5 METODIKK FOR KONSEKVENSANALYSE OG KONSEKVENsutREDNING	21
5.1 Om konsekvensanalyse av vegprosjekter.....	21
5.2 Metode for beregning av prissatte konsekvenser.....	23

5.3 Metode for utredning av ikke-prissatte temaer	24
5.3.1 Om krav til konsekvensutredning.....	24
5.3.2 Om metodikken	24
5.4 Sammenstilling av prissatte og ikke-prissatte konsekvenser.....	27
5.5 Tiltakshierarkiet	27
6 UTREDNINGSTEMA OG PROBLEMSTILLINGER	29
6.1 Alternativ som foreslås utredet	29
0 – Alternativet	29
Alternativ 1 (hovedalternativet)	29
Alternativvurdering	30
6.2 Vurdering av prissatte konsekvenser	30
Støy og lokal luftforurensning	30
Klimagassutslipp	31
6.3 Vurdering av ikke-prissatte konsekvenser.....	33
Naturressurser	33
Friluftsliv/by- og bygdeliv.....	34
Naturmangfold	35
Kulturarv	36
Landskapsbilde	37
6.4 Risiko og sårbarhetsanalyse	38
6.5 Tema som skal behandles i planbeskrivelsen	40

1 INNLEDNING

1.1 Varsel om oppstart og høring av planprogram

Statens vegvesen har med hjemmel i plan- og bygningsloven § 3–7 startet arbeidet med å utarbeide en detaljregulering for strekningen E6 Kåfjordbergan–Nordmannvik i Kåfjord kommune. Planarbeidet omfattes av forskrift om konsekvensutredning.

Forslag til planprogram sendes på høring og legges ut til offentlig ettersyn samtidig med varsel om oppstart av planarbeidet, jf. plan- og bygningsloven § 4–1, § 12–8 og § 12–9.

Høringsperioden er 18.mars til 13.mai 2026.

Vi ber om at Sametinget og andre med konsultasjonsrett, f.eks. reinbeitedistriktet, samiske foreninger m.m. gir tilbakemelding på om de ønsker konsultasjon i denne saken eller ikke innen 13.05.2026. Se mer informasjon i kap. 2.4.

1.2 Formålet med planen

E6 Kåfjordbergan–Nordmannvik er en del av vegprosjektet E6 Olderdalen–Langslett som i gjeldende NTP 2025–2036 er prioritert i første seksårsperiode. Den økonomiske rammen for hele vegprosjektet er 1,6 mrd. 2024–kr., og disse midlene skal brukes på de høyst prioriterte tiltakene. Prosjektet er derfor delt inn i fire delstrekninger, der E6 Kåfjordbergan–Nordmannvik er den første delstrekningen. På grunn av de økonomiske rammene gitt i Nasjonal Transportplan, må reguleringsplanens utstrekning avgrenses til der det er særlig nødvendig med tiltak.

Vegstrekningen Kåfjordbergan–Nordmannvik skal oppgraderes på grunn av at strekningen har dårlig kurvatur, både vertikalt og horistontalt, og tidsvis meget smal veg. Dette medfører utfordringer for fremkommeligheten for tungtransporten, spesielt vinterstid.

Det prosjektutløsende behovet er å bedre rammevilkårene for mer effektiv transport og trafiksikkerhet. Nord–Troms skal ha en transportinfrastruktur som tillater bruk av modulvogntog og som gir forutsigbar reisetid. Vesentlig for en forutsigbar reisetid er en god regularitet, noe som innebærer et robust transportsystem spesielt med tanke på skredhendelser vinterstid.

Hensikten med planarbeidet er å legge til rette for utbedring av eksisterende veg fra Kåfjordbergan, nord for Olderdalen, til Nordmannvik. Strekningen skal få bedre trafiksikkerhet, høyere vegstandard og økt fremkommelighet.

For mer detaljert informasjon, se kapittel 3.

1.3 Alternativ

Eksisterende E6 ligger i et sidebratt terreng mellom hav og fjell. På grunn av terrengets utforming og føringer knyttet til økonomi (føringer i Nasjonal Transportplan) så er det ingen alternativ plassering av ny E6 på denne strekningen.

Ifølge veileder om konsekvensutredninger (2021) er det de alternativene som forslagstiller har vurdert for å løse og ivareta det konkrete planproblemet eller tiltaket som skal utredes i

konsekvensutredningen. Planprogrammet skal, ifølge KU-forskriftens § 14, inneholde en beskrivelse av relevante og realistiske alternativer.

Det er kun et alternativ som er vurdert til å løse og ivareta det konkrete planproblemet/tiltaket¹ på strekningen mellom Kåfjordbergan og Normannvik, og det er utbedring av eksisterende vegtrasé inkludert en kort tunnel gjennom Niseneset.

Alternativene som omtales i planprogrammet er følgende:

- 0-alternativet: Dagens veg, uten utbedringer (ingen tiltak).
- Alternativ 1: Utbedring av dagens veg og etablering av tunnel gjennom Niseneset.

Les er om alternativer i kapittel 6 *Utredningstema og problemstillinger*.

1.4 Forholdet til forskrift for konsekvensutredninger

Statens vegvesen har vurdert at tiltaket er av en slik investeringsmessig størrelse at det faller inn under konsekvensutredningsforskriften (heretter KU-forskriften) § 6 Planer og tiltak som alltid skal konsekvensutredes og ha planprogram eller melding, bokstav b) reguleringsplaner etter plan- og bygningsloven for tiltak i vedlegg I, 7. bokstav e) Andre vei- og jernbanetiltak med investeringskostnader på mer enn 750 millioner kr.

Det skal utarbeides planprogram iht. §§ 13 og 14.

I henhold til KU-forskriften § 17 skal konsekvensutredningens innhold og omfang tilpasses den aktuelle planen eller tiltaket, og være relevant for de beslutninger som skal tas. For å vurdere hva som er relevante temaer som skal utredes i dette vegprosjektet er det gjort en vurdering etter KU-forskriften § 21. § 21 gir en oversikt over de elementene (faktorene) eller tema som skal identifiseres og utredes der det er beslutningsrelevant.

I tabellen under følger vår vurdering av temaene i § 21 og hvilke temaer som må utredes for at saken skal være tilstrekkelig opplyst før vedtak fattes, jf. forvaltningsloven § 17.

¹ [Konsekvensutredninger for planer etter plan- og bygningsloven](#), side 25

§ 21. Beskrivelse av faktorer som kan bli påvirket og vurdering av vesentlige virkninger for miljø og samfunn	Vår vurdering av faktorer/temaer som <i>kan</i> bli påvirket og <i>kan</i> bli vesentlig påvirket av tiltaket.	KU, ja/nei
<p>Naturmangfold jf. naturmangfoldloven</p> <p><i>Noe som kan bli vesentlig påvirket av tiltaket?</i></p> <p><i>Verneområder? Forringelse av utvalgte naturtyper? Påvirkning på prioriterte arter/økologiske funksjonsområder? Vernede vassdrag? Nasjonale laksefjorder/vassdrag? Truede arter eller naturtyper?</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> - Økologiske funksjonsområder for flere rødlistede fuglearter. - Tiltaket berører naturtypelokaliteter som er rødlistet og/eller med sentral økosystemfunksjon, blant annet Kalkbjørkeskog (C15), boreal hei (D1) og flomskogsmark (C20). - Gytefelt uer og torsk utenfor område hvor anleggsarbeid for tunnel pågår. - Oppvekstområde torsk (helt i sør) - Sensitive artsdata: jerv, kongeørn, hønehauk og havørn - Forvaltningsregion anadrom laksefisk (sjø) 	JA
Økosystemtjenester	De økosystemtjenestene som berører naturmangfold, kulturarv og landskap blir inkludert i KU for disse fagtemaene. Øvrige tema blir belyst i planbeskrivelsen.	Nei
Nasjonalt og internasjonalt fastsatte miljømål	Nasjonal transportplan 2025–2036 bygger opp under nasjonale og internasjonale mål om å halvere utslippene fra transportsektoren innen 2030 og bidra til å oppfylle Norges klimamål. Statens vegvesen har videre mål om å redusere klimagassutslipp fra anlegg og drift med 50% innen 2030. Det gjennomføres ikke en spesifikk konsekvensutredning av miljømål, men disse vil bli omtalt i andre konsekvensutredninger der det er relevant for utredningen.	Nei
Kulturminner og kulturmiljø	Tiltak på strekningen vil medføre direkte inngrep i flere kulturmiljø bestående av automatisk fredete samiske kulturminner og andre kulturminner.	Ja
Friluftsliv, by og bygdeliv	Tiltak vil direkte og indirekte kunne påvirke områder registrert og vurdert som viktige og svært viktige for friluftsliv.	Ja

	Tiltaket vil kunne forringe tilgjengelighet, adkomst og/eller kvalitet på områder som i dag benyttes til friluftsliv og rekreasjon.	
Landskap	<p>Planen er ikke lokalisert i verdensarvområde, kulturhistoriske landskap av nasjonal interesse eller landskap med særlig stor verdi.</p> <p>Utbedring av veglinje i dagen vil kunne medføre påvirkning på landskapsbildet i form av forsterket barriereeffekt og mulig påvirkning på strandlinja</p> <p>Tiltak i forbindelse med etablering av tunnel vil påvirke landskapsbildet negativt, på grunn av fragmentering av sammenhengende landskapsformer og menneskeskapte strukturer.</p>	Ja
Forurensning (utslipp til luft, herunder klimagassutslipp, forurensning av vann og grunn, samt støy)	<p><i>Luft</i></p> <p>Basert på retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging (T-150) og SVV sin veileder for bruk av retningslinjen, er det vurdert at det ikke er behov for utredning av luftkvalitet i prosjektet (etter endt anleggsperiode). Prosjektet vil iverksette tiltak for å redusere luftforurensningen fra anleggsvirksomhet, og legger T-1520 til grunn for håndtering av dette.</p> <p><i>Støy</i></p> <p>Det skal gjennomføres støyberegning uten konsekvensutredning og støytiltak foreslås der det er nødvendig. Areal til støytiltak skal tas med i plankart.</p> <p><i>Klimagassutslipp</i></p> <p>Etablering av eventuell tunnel vil gi økt klimagassutslipp i forbindelse med produksjon av betong og uttak av tunnelmasser, samt vil areabeslag av skog og myr utgjøre en kilde til utslipp. Det antas at det estimerte utslippet vil kunne utgjøre en lav til middels negativ konsekvens (iht. Tabell 6 Konsekvenstabell klimagass fra M-1941).</p>	<p>Nei</p> <p>Nei</p> <p>Ja</p>

	<p><i>Vann og grunn</i></p> <p>Anleggsarbeid kan medføre avrenning av vann med høyt partikkelinnhold ut i resipienter. Driving av tunnel medfører behov for utslipp av tunneldrivevann som kan ha høy pH, oljeforbindelser og svært høyt partikkelinnhold. I tillegg vil drift av tunnel kreve jevnlig tunnelvask. Tunnelvaskevann kan være forurenset.</p> <p>Uhell med utslipp av olje og andre kjemikalier kan forekomme under anleggsarbeider. Arbeider nært resipienter kan medføre høy risiko for spredning av kjemikalier.</p> <p>Bygging av konstruksjoner over elver/bekker kan medføre utslipp av anleggsvann med høy pH (ved betongstøp) og generelt generere økt tilførsel av partikler i elv/bekk ved nødvendig graving.</p> <p>Vurderinger knyttet til dette gjøres i planbeskrivelsen og i arbeidet med plan for ytre miljø før byggefasen.</p>	Nei
Vannmiljø, jf. vannforskriften	Temaet håndteres i konsekvensutredning for naturmangfold.	Ja
Jordressurser (jordvern) og viktige mineralressurser	Tiltaket kan berøre noe dyrket mark/dyrkbar jord i forbindelse med breddeutvidelsen av veg på Ysteby, men det er såpass små areal at dette håndteres i planbeskrivelsen og det er ikke nødvendig med en konsekvensutredning av temaet.	Nei
Samisk natur- og kulturgrunnlag (reindrift)	Planområdet er i beiteområde (sommerbeite) for rein og det er en trekklei for rein i planområdet (øst for eksisterende veg mellom Ysteby og Olderen). Det skal utarbeides konsekvensutredning for tema reindrift.	Ja
Transportbehov, energiforbruk og energiløsninger	Tiltaket vil ikke utløse nye transportbehov eller endringer i energiforbruk og energiløsninger for området.	Nei
Beredskap og ulykkesrisiko	Tiltaket vil ikke påvirke eller gi vesentlig påvirkning for beredskap og ulykkesrisiko. Vegprosjektet har som mål å redusere potensialet for alvorlige ulykker og forbedre redundans og robusthet. Det skal utarbeides ROS-analyse i	Nei

	<p>prosjektet og temaet vil også bli omtalt i planens planbeskrivelse.</p> <p>Det ingen kjent fare for alvorlige ulykker og/eller katastrofer.</p>	
<p>Virkninger som følge av klimaendringer, herunder risiko for havnivåstigning, stormflo, flom og skred</p>	<p>Tiltaket vil ikke påvirke eller gi vesentlig påvirkning på temaet. Dagens E6 ligger innenfor aktsomhetsområdene for skred. <u>Det skal utarbeides skredrapport og temaet til også inngå i planens ROS-analyse.</u></p> <p>Det skal utarbeides fagrapport for hydrologi og vannhåndtering i prosjektet. ROS-rapporten vil gi et helhetlig bilde over risikoforhold i området. Analysen vil f.eks. inneholde klima-framskrivninger, naturfare, trafikksikkerhet, samfunnssikkerhet (kritisk infrastruktur og funksjoner), nødetater, fremkommelighet/omkjøring med videre.</p>	<p>Nei</p>
<p>Befolkningens helse og helsens fordeling i befolkningen</p>	<p>Blir ikke påvirket av tiltaket – det som gjelder friluftsliv blir vurdert i konsekvensutredning for friluftsliv, by- og bygdeliv.</p>	<p>Nei</p>
<p>Tilgjengelig for alle til uteområder og gang- og sykkelveinett</p>	<p>Ingen endring fra dagens situasjon. Vurderinger knyttet til holdeplasser, rasteplasser og liknende vil bli gjort i <u>planbeskrivelsen.</u></p>	<p>Nei</p>
<p>Barn og unges oppvekstvilkår</p>	<p>Blir ikke påvirket av tiltaket</p>	<p>Nei</p>
<p>Kriminalitetsforebygging</p>	<p>Blir ikke påvirket av tiltaket</p>	<p>Nei</p>
<p>Arkitektonisk og estetisk utforming, uttrykk og kvalitet.</p>	<p>Blir ikke påvirket av tiltaket</p>	<p>Nei</p>

Basert på dette er det vurdert som nødvendig å gjennomføre konsekvensutredning for temaene:

- Kulturarv
- Landskap
- Reindrift
- Friluftsliv, by og bygdeliv
- Naturmangfold inkludert vannmiljø, jf. Naturmangfoldloven og Vannressursloven
- Klimagassutslipp

2 PLANPROGRAM: PLANPROSESS OG MEDVIRKNING

2.1 Hva er et planprogram?

Et planprogram er egentlig en plan for prosessen og planleggingen. Planprogrammet utgjør første steg i arbeidet med detaljregulering for E6 Kåfjordbergan–Nordmannvik.

Planprogrammet skal klargjøre formålet med planarbeidet og avklare rammer og premisser for den videre prosessen. I dette planprogrammet foreslås det hvilke tema og problemstillinger som bør løses i planarbeidet, opplegg for informasjon og medvirkning, og hvilke konsekvensutredninger som anses nødvendige for å gi et godt beslutningsgrunnlag og hvilke virkninger planen har for andre fagområder.

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

2.2 Planprosess

Selve planforslaget fremmes som en detaljregulering med tilhørende konsekvensutredning innen utvalgte temaer (se tidligere kapitler). Forslag til planprogram skal redegjøre for hvilke forhold som vil bli utredet og belyst i planforslaget. Forslag til planprogram skal sendes på høring til berørte myndigheter og interesseorganisasjoner og legges ut til offentlig ettersyn. Dette gjøres samtidig som det varsles planoppstart. Frist for uttalelser til planprogram er satt til 7 uker etter at planprogrammet er lagt ut på høring og til offentlig ettersyn. Minimumskravet er 6 ukers høringsperiode, men det er lagt på en uke pga. helligdager i høringsperioden.

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

Når høringsperioden er over, vil Statens vegvesen gå gjennom og eventuelt oppdatere planprogrammet jf. merknader. Planprogrammet oversendes så til Kåfjord kommune for fastsettelse.

Kåfjord kommune fastsetter planprogrammet for planarbeidet. Når planprogrammet er fastsatt er dette bindende for det videre planarbeidet. Det er kun mulig å utrede de alternativene som ligger i fastsatt planprogram.

Statens vegvesen utarbeider konsekvensutredning i tråd med fastsatt planprogram. Konsekvensutredningen skal være tilpasset plannivået og være relevant i forhold til de beslutninger som skal tas. Planforslaget med konsekvensutredning skal beskrive konsekvensene av tiltaket for miljøet og samfunnet jf. plan- og bygningsloven § 4–2.

Når forslag til detaljregulering med konsekvensutredning er ferdigstilt legges det ut til høring og offentlig ettersyn i minimum 6 uker. I høringsperioden er det mulig å komme med

merknader til planforslaget. Naboer, offentlige myndigheter og andre sentrale parter i saken blir varslet gjennom brev. Varsel om offentlig ettersyn og høring annonseres i lokalavisa.

Det vil bli arrangert et åpent informasjonsmøte under høring av planforslaget.

Alle innkomne merknader vil bli vurdert av Statens vegvesen, og eventuelle justeringer av planforslaget gjennomføres før planforslaget oversendes til Kåfjord kommune for administrativ og politisk behandling. Planforslaget vedtas endelig av kommunestyret.

2.3 Medvirkning

Gjennom høring av planprogrammet gis det anledning til å påvirke både hvilke temaer som er viktige og som bør utredes. Berørte interessenter og grunneiere har verdifull lokalkunnskap som ofte har stor relevans for planprosessen.

Statens vegvesen og planmyndigheten (Kåfjord kommune) har som målsetting å gi god informasjon om planarbeidet, slik at alle parter har god innsikt i planprosessen og i foreslåtte løsninger og konsekvenser av disse.

Det er lagt opp til et åpent informasjonsmøte i forbindelse med varsel om oppstart av planarbeidet og et møte under høringen av planforslaget. Det skal også vurderes å arrangere såkalt «åpen kontordag» der Statens vegvesen er tilgjengelig i et egnet lokale i nærområdet for å svare på eventuelle spørsmål.

Informasjon om prosjektet og aktuelle dokumenter legges fortløpende ut på Statens vegvesens prosjektnettside. Se link til nettsiden i kapittel 1 *Innledning*. Informasjon om prosjektet ligger også på kommunen sine nettsider.

Statens vegvesen har som tiltakshaver hovedansvaret for utarbeidelsen av reguleringsplanen jf. plan- og bygningsloven § 3–7 og vil sammen med kommunen stå som hovedansvarlig for informasjon om planarbeidet. Gjennom informasjonsarbeidet ønsker man å oppnå lokal medvirkning i planarbeidet.

Følgende medvirkningsopplegg planlegges gjennomført:

- Høring av planprogrammet i forbindelse med planoppstart der interessenter, grunneiere og sektormyndigheter kan sende inn sine innspill.
- Informasjonsmøte/folkemøte avholdes ved planoppstart og utlegging av planprogram på høring.
- Møter med berørte parter og sektormyndigheter underveis i planprosessen.
- Møter/konsultasjon med reinbeitedistriktet og andre samiske interesser.
- Deltakelse på regionalt planforum (plan- og bygningsloven § 5–3).
- Offentlig ettersyn og høring av planforslaget i 6 uker der det er mulig å sende inn merknader til planforslaget.
- I høringsperioden skal det avholdes folkemøte og åpen kontordag.
- Statens vegvesen kan gi orienteringer til politisk utvalg og kommunestyret underveis i prosessen og i forbindelse med høring av planforslag. Dette avtales nærmere med kommunens administrasjon.

2.4 Konsultasjon

Formålet med konsultasjon er å sikre at berørte samiske interesser kommer tidlig inn i prosessene, og at de har en mulighet til å påvirke beslutningene. Begge parter skal gå inn i prosessene med mål om å komme til enighet, men det er fortsatt myndighetene som skal ta den endelige avgjørelsen.

Ettersom Statens vegvesen har hovedansvaret for utarbeidelsen av reguleringsplanen, jf. plan- og bygningsloven §3–7, er det avklart med Kåfjord kommune at Statens vegvesen tar ansvaret for å gjennomføre konsultasjoner i samråd med kommunen. Statens vegvesen ber derfor, i forbindelse med varsel om planoppstart og høring av planprogram, om Sametinget og andre med konsultasjonsrett gir tilbakemelding på om de ønsker konsultasjon i denne saken eller ikke. Fristen for dette er 13. mai 2026.

Det er viktig for Statens vegvesen å ha dialog med reinbeitedistriktet i forbindelse med utarbeidelsen av planforslaget. Planområdet er i beiteområde (sommerbeite) for rein og det er en trekklei for rein i planområdet. Det er derfor viktig å få reindriftnæringens synspunkter, erfaringer og informasjon om området. Statens vegvesen foreslår derfor at følgende opplegg følges for å ivareta kravene til konsultasjon med reinbeitedistriktet som er nedfelt i Samelovens kap. 4:

- Statens vegvesen skal opprette tidlig dialog med reinbeitedistriktet for innhenting av kunnskap om området og innspill til utforming av veganlegget, jf. *Veileder for kommune og fylkeskommune om konsultasjoner med samiske interesser*, kap. 3.1, andre avsnitt.
- I samråd med reinbeitedistriktet skal det avklares hvor mange møter man bør ha.
- Statens vegvesen skal dele den informasjonen om vegprosjektet som er tilgjengelig på møtetidspunktene jf. Kap. 3.11. Prosjektet skal benytte 3D-modeller i planleggingen, og dette vil være et godt hjelpemiddel for å presentere informasjon til reinbeitedistriktet.
- Det skal skrives referat/protokoll fra hvert møte jf. veilederens kapittel 3.13.

Som omtalt i kapittel 5.4 under «naturressurser» så skal det utarbeides konsekvensutredning av tema reindrift. Det vil i den forbindelse innhentes kunnskap og informasjon fra reinbeitedistriktet.

2.5 Unntak fra byggesaksbehandling

Offentlige veganlegg som anlegges av Statens vegvesen er unntatt krav om byggesaksbehandling dersom tiltaket er detaljert avklart i gjeldende reguleringsplan etter plan- og bygningsloven. Dette er i henhold til byggesaksforskriftens § 4–3. Det betyr at grunneiere, naboer og interessenter må ivareta sine interesser i reguleringsplanen.

3 BESKRIVELSE AV PROSJEKTET

3.1 Planområdet

Strekningen E6 Kåfjordbergan–Nordmannvik ligger i Kåfjord kommune, Troms fylkeskommune. Vegstrekningen som skal reguleres starter ved Ysteby som ligger like nord for tettstedet Olderdalen og avsluttes i Nordmannvik, like nord for dagens bru som krysser elva Vikelva/Dážavákkijohka. Vegstrekningen er ca. 5 km lang.

Området som dagens E6 går gjennom, har et bratt sideterreng mellom fjord og fjell. Det er noe bebyggelse helt sør i planområdet (Ysteby), noe bebyggelse ved Sieidigieddi og Olderen, og bebyggelse helt nord i planområdet når man kommer til Nordmannvik (Vikebukta). I Sieidigieddi er det regulert areal til hyttefelt og sjøbuer.

På Russebergan, like nord for Russelva/Ruoššajohka, ligger et gammelt steinbrudd/uttaksområde for stein.

På reindriftskart er det angitt trekklei øst for E6 (fra Ysteby til Slædjokkelva), og planområdet er i beiteområder (sommerbeite) for rein.

I planområdet er det tatt med tilstrekkelig areal på begge sider av vegen for å gi rom for nødvendige utbedringer, justeringer, mindre justering av veglinja og andre tiltak. Det varsles planoppstart med følgende planområde:



Figur 1: Kart som viser planområdet.

3.2 Bakgrunn for planarbeidet

3.2.1 Behovet

Det prosjektutløsende behovet er å bedre rammevilkårene for mer effektiv transport og trafikk sikkerhet. Samfunns målet for prosjektet er at «Nord–Troms skal ha en transportinfrastruktur som tillater bruk av modulvogntog og som gir forutsigbar reisetid²». Vesentlig for en forutsigbar reisetid er en god regularitet, noe som innebærer et robust transportsystem spesielt med tanke på skredhendelser vinterstid. Samtidig skal en forbedret transportinfrastruktur bidra til at klimagassutslippene reduseres.

På bakgrunn av en forandret geopolitisk situasjon siden februar 2022 har nasjonal sikkerhet og beredskap blitt ett større fokusområde. I dette lyset har momenter som redundans og robusthet fått økt betydning.

3.2.2 Eksisterende veg og ulykker

Eksisterende E6 mellom Ysteby/Kåfjordbergan og Nordmannvik har en dårlig horisontal- og vertikalkurvatur med krappe svinger og mange høybrekk. Veggen har gul–stripe på deler av strekningen. Den smaleste kjørebanebredde er 4,1 m (brua i Nordmannvik). Bredeste kjørebanebredden er 8,5 m. Smal veg medfører her at det er veldig trangt ved møtende trailertrafikk og vegskulderen må brukes for at to vogntog kan møtes. Tungtransporten kjører seg også fast vinterstid i stigningene ved Kåfjordbergan. Om vinteren har strekningen utfordringer med snøfokk. Særlig vinterstid kan forholdene være problematiske.

Rundt Niseneset har veggen dårlig horisontalkurvatur, den ligger på en utsprengt hylle med bratt fjell på ene siden og sjø på andre siden og det er registrert stein- og isnedfall her. Veggen fra Niseneset og videre til Nordmannvik er nordvendt og under spesielle værforhold kan det være krevende kjøreforhold her.

De 10 siste år (2015–2024) har det vært en personskaadeulykke med to lettere skadde. Det har også vært dødsulykker på strekningen, men da tilbake til 1989 da to personer omkom.

3.2 Målsetting for planarbeidet

Reguleringsplanen for E6 Kåfjordbergan–Nordmannvik er en del av vegprosjektet E6 Olderdalen–Langslett, der målsettingen for planarbeidet er definert slik:

Samfunns mål:

Nord–Troms skal ha et sikkert, forutsigbart og godt framkommelig transportsystem.

Effektmålene for hele vegstrekningen er:

Effektmål 1. Redusere reisetid

- Effektmål 1.1 Redusere reisetid mellom Olderdalen og Langslett.

Effektmål 2. Forbedre nærmiljøet

- Effektmål 2.1 Redusere støy og støv langs eksisterende E6.

² Samfunns mål definert i prosjektets prosjektbestilling, Statens vegvesen.

- Effektmål 2.2 Forbedre forholdene for myke trafikanter langs eksisterende E6.

Effektmål 3. Redusere potensialet for alvorlige ulykker

- Effektmål 3.1 Øke trafikksikkerheten på strekningen.
- Effektmål 3.2 Redusere antall trafikkuulykker med drepte og hardt skadde.

Effektmål 4. Forbedre redundans og robusthet

- Effektmål 4.1 Redusere sannsynligheten for skred på E6.
- Effektmål 4.2 Bygge et robust veganlegg som takler klimahendelser og sikrer områdestabilitet.

Mulige målkonflikter

Prosjektet har et overordnet mål om en forutsigbar reisetid og det er effektmål om å redusere reisetiden. Forutsigbar reisetid innebærer en god regularitet, noe som kan oppnås uten at det medfører reduksjon i reisetiden på strekningen. For eksempel vil utbedring av de utfordrende stigningsforholdene i Kåfjordbergan føre til bedre fremkommelighet for tungtransport, men ikke nødvendigvis gi stort utslag på selve reisetiden. En reduksjon av reisetid kan oppnås med høyere fartsgrense, da spesielt på de strekningene som i dag har 60 km/t. Høyere fartsgrense oppnås ved en betydelig oppgradering av dagens veg eller ny veg med rettere linjeføring (veg), noe som kan medføre et økt arealbeslag.

Disse fordelene og ulempene (mulige målkonfliktene) skal vurderes i planarbeidet og belyses i planbeskrivelsen (reguleringsplanen), da spesielt sett opp mot bærekraftsmålene og Statens vegvesen sin miljøpolicy.

3.4 Valg av vegstandard

Trafikkmengde

Årsdøgntrafikk (ÅDT) for 2025 er 1700, med 24 % andel lange kjøretøy. For å beregne fremtidig årsdøgntrafikk er det lagt til grunn at vegen er ferdigbygd i 2035. Fremtidig årsdøgntrafikk blir da:

- 2055: ÅDT er beregnet til 1987 og verdien er avrundet til 2000 (29 % tunge) (20 år framskriving)

Det er fylkesprognoser for Troms som er benyttet for framskrivingen.

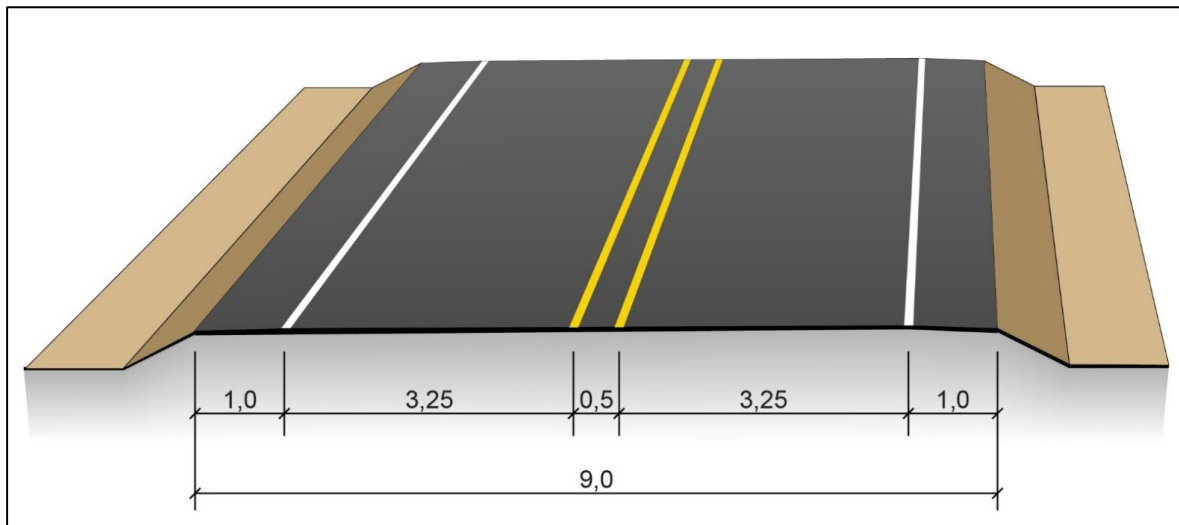
Valg av vegstandard danner grunnlaget for beregninger og analyser som gjøres i planen.

Ny vegstandard

Målsetting for planarbeidet innebærer at valg av vegklasse vil være H1-veg, med 9 meters vegbredde. Dimensjonerende kjøretøy er modulvogntog. En slik vegklasse vil bety at eksisterende veg vil bli utvidet med ca. 2–4 meter. Vegen vil bli mer oversiktlig med færre og mindre knappe kurver/svinger. Typisk for denne vegklassen vil være:

- Vegbredde: 9 meter.
- Fartsgrense: 80 km/t
- Dimensjonerende typekjøretøy: Modulvogntog

Bildet under viser profil av planlagt veg jf. Vegnormalen:



Figur 2: Tverrprofil for H1, mål oppgitt i meter. (figur 3.3.1-1 i håndbok N100).

4 RAMMER OG PREMISER FOR PLANARBEIDET

I dette kapittelet gis det en oversikt over relevante planer, retningslinjer etc. som inneholder arealpolitiske føringer som vil stå sentralt i utarbeidelsen av detaljreguleringen av E6 Kåfjordbergan–Nordmannvik.

4.1 Bærekraftsmålene

Regjeringen forventer at FNs bærekraftsmål legges til grunn for samfunns- og arealplanlegging. For Statens vegvesen er alle de 17 bærekraftsmålene viktige, men det er spesielt fem bærekraftsområder som det er viktig at vi lykkes med. Følgende fem bærekraftsområder er valgt ut i handlingsplan for bærekraft³:

- klimagassutslipp og klimatilpasning
- ressursbruk og sirkulærøkonomi
- biologisk mangfold og økosystemer
- lokalsamfunn og trafikanter
- seriøsitet og arbeidsforhold

Bærekraftsmålene er også sentral i gjeldende Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2023–2027, se under.

4.2 Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging

De nasjonale forventningene (2023–2027) peker på mål, oppgaver og interesser som regjeringen mener det er viktig at fylkeskommunen og kommunene legger vekt på i sin planlegging etter plan- og bygningsloven. Målene som er nedfelt i nasjonale forventninger til

³ [Vårt bærekraftsansvar | Statens vegvesen](#)

regional og kommunal planlegging gjelder i samme grad for Statens vegvesen. Under følger en oppstilling av forventninger som er relevante for dette planarbeidet.

Samordning og samarbeid i planleggingen

Regjeringen har en rekke forventninger til planprosess og planlegging, og følgende er relevante:

Nr. 1: Bærekraftsmålene, nasjonale klima- og miljømål, lokalt folkestyre og løsninger som styrker verdiskaping og bosetting i hele landet, legges til grunn for den overordnede samfunns- og arealplanleggingen og for statens deltakelse i planprosessene.

Nr. 6: Mulighetene i plan- og bygningsloven for å effektivisere og forenkle planleggingen tas i bruk. Overordnede planer holdes oppdaterte, flere plannivåer enn nødvendig unngås og detaljeringsgraden i planer og utredninger tilpasses behovet.

Nr. 8: Det legges til rette for medvirkning og involvering av aktuelle parter og interesser tidlig i planprosessene, også i private planforslag. Digitale medvirkningsløsninger tas i bruk. Grupper og interesser som ikke er i stand til å delta direkte, eller som ikke kan benytte digitale løsninger, sikres muligheter for medvirkning på annen måte.

Nr. 9: Den samiske befolkningen og nasjonale minoriteter sikres mulighet til å delta i planprosesser som berører dem. Det gjennomføres konsultasjon med berørte samiske interesser.

Nr. 10: Det legges til rette for å styrke samisk kultur, nærings- og samfunnsliv og samiske språk gjennom planleggingen.

Nr. 14: Berørte myndigheter gir tidlige og tydelige signaler om viktige interesser og hensyn i kommunale planprosesser. Statlige innsigelser skal bli færre og samordnes bedre. Innsigelsesadgangen skal sikre at kommunene ikke vedtar planer som strider mot nasjonale eller vesentlige regionale interesser, eller andre hensyn beskrevet i plan- og bygningsloven § 5-4.

Nr. 15: Regionalt planforum brukes aktivt som grunnlag for å avklare og samordne statlige, regionale og kommunale interesser i aktuelle plansaker. 16. Effektive beslutningsprosesser sikres gjennom god samordning mellom vedtak etter plan- og bygningsloven og sektorlover.

Nr. 18: I konsekvensutredninger skal alternativer, samlede virkninger av foreslått arealbruk og sumvirkninger vurderes

Velferd og bærekraftig verdiskaping

Nr. 40: Naturgrunnet for samisk kultur og næringsutvikling vektlegges, og planleggingen ivaretar arealene til reindriften i tråd med FN-konvensjonen om sosiale og politiske rettigheter artikkel 27. I planprosessene sikres det et godt kunnskapsgrunnlag om reindriften.

Nr. 42: Fylkeskommunene og kommunene legger gjennom sin areal- og samfunnsutvikling og virksomhetsutøvelse til rette for omlegging til en mer sirkulær økonomi, der ressurser og eksisterende bebyggelse og anlegg brukes lengst mulig og i større grad ombrukes og oppgraderes.

Klima, natur og miljø

Nr. 45: Omstillingen til lavutslippssamfunnet og bidrag til oppnåelse av klima- og miljø målene prioriteres gjennom arealplanlegging som reduserer utslipp, arealbeslag og transportbehov. Regjeringen oppfordrer kommunene til å sette seg mål for å redusere nedbyggingen.

Nr. 48: Omdisponering og nedbygging av karbonrike arealer, inkludert myr, tidevannssump og andre typer våtmark og skog, unngås så langt som mulig, slik at arealenes evne til lagring og opptak av karbon opprettholdes.

Nr. 53: Viktig naturmangfold, jordbruksareal, vannmiljø, friluftslivsområder, overordnet grønnstruktur, kulturmiljø og landskap kartlegges og sikres i planleggingen. Samlede virkninger av eksisterende og planlagt arealbruk vektlegges.

Nr. 54: Hensynet til verdensarvverdiene sikres gjennom helhetlig samfunns- og arealplanlegging.

Nr. 60: Planleggingen bidrar til å sikre naturverdier og god miljøtilstand i vann, blant annet ved å unngå å planlegge for byggetiltak i våtmark når det finnes gode alternativer.

Nr. 61: Samfunns- og arealplanleggingen samordnes med planlegging av vannforsyning og avløp, herunder overvannshåndtering og vurdering av naturbaserte løsninger.

4.3 Nasjonal transportplan

4.3.1 Omtalte av prosjektet i Nasjonal transportplan

Gjennom mange år har den 33 km lange strekningen på E6 mellom Olderdalen i Kåfjord kommune og Langslett i Nordreisa kommune vært problematisk og gjenstand for utredninger og mulighetsstudier. Strekningen kom for første gang inn i prosessen med Nasjonal transportplan (NTP) 2014–2023. Første gang prosjektet var tatt inn i NTP var i NTP 2018–2029, med en oppstarts sum på 250 mill. kr. i siste seksårsperiode, og et totalbehov på 1 mrd.

I NTP 2018–2029 var prosjektet omtalt på følgende måte:

E6 Olderdalen–Langslett Prosjektet E6 Olderdalen – Langslett i Troms omfatter utbedring av dagens veg på en strekning i Kåfjord og Nordreisa kommuner. Aktuelle tiltak er breddeutvidelse, kurveutbedringer og forsterkning av vegens bæreevne.

I NTP 2022–2033 var E6 Olderdalen–Langslett tatt ut.

I NTP 2025–2036 er strekningen igjen inne, denne gangen prioritert i første seksårsperiode med en investeringsramme på 1,6 mrd. kr.

I gjeldende NTP 2025–2036 er prosjektet omtalt på følgende måte:

E6 Olderdalen–Langslett i Kåfjord og Nordreisa kommune. Prosjektet overføres fra Nye Veiers portefølje. Veien er smal og mangler gul midtlinje, og har en del randbebyggelse og partier med dårlig fremkommelighet for tungtrafikk.

4.3.2 Målene for transportpolitikken

Gjeldende nasjonal transportplan (2025–2036) har følgende mål for planperioden:



Figur 3: Mål i Nasjonal transportplan 2025–2036.

4.4 Planstatus for området

Gjeldende kommuneplaner er:

- Kåfjord kommune: Kommuneplanens arealdel, 2015–2027.

Gjeldende reguleringsplaner er:

- Olderdalen sentrum. Vedtatt 19.04.2016. Plan-ID 5540_2016_001
- Kåfjordbergan masseuttak. Vedtatt 31.12.1999. Plan-ID 5540_1999_R009
- Sieidigenta (regulert sjøbuer og hyttefelt). Vedtatt 23.06.2008. Plan-ID 5540_2008_002
- Vikhamna Sjøbuer, Nordmannvik. Vedtatt 18.09.2016. Plan-ID 5540_2006_002
- Elvegropa hyttefelt – Nordmannvik. Vedtatt 04.03.2006. Plan-ID 5540_2006_003

4.5 Andre rammer og føringer

4.5.1 Regional transportplan for Troms 2022-2033

Prosjektet er omtalt i den regionale transportplanen på følgende måte:

«Fylkeskommunen har pekt på to strekninger på E6/E8 i Nord-Troms, Nordkjosbotn–Hatteng og Langslettkrysset–Olderdalen, som har særlig stor betydning for samfunnsutvikling i nord og er vedtatt i inneværende NTP i regi av Nye Veier AS. Strekningene har stor betydning for folk og næringstransport og Nye Veier AS må prioritere realisering av prosjektene i inneværende NTP-periode, som signalisert i NTP 2022–2033.»

4.5.2 Rikspolitiske og statlige retningslinjer

- Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen
- Rikspolitiske retningslinjer for universell utforming
- Statlig planretningslinjer for arealbruk og mobilitet
- Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442)
- Statlige planretningslinjer for klima- og energi
- Statlige planretningslinjer for differensiert forvaltning av strandsonen langs sjøen
- Jordvernstrategi Prop. 121 S (2022–2023).
- Samfunnsikkerhet i kommunens arealplanlegging (DSB, 2017)
- Stortingsmelding (Meld. St.) 33 Klimatilpasning i Norge

5 METODIKK FOR KONSEKVENSANALYSE OG KONSEKVENsutREDNING

Dette kapitlet redegjør for metodikken knyttet til en konsekvensanalyse av et veganlegg, som innebærer en samfunnsøkonomisk analyse av prissatte og ikke-prissatte konsekvenser. Det gis en beskrivelse av metoden for vurdering av prissatte konsekvenser og en beskrivelse av metoden for utredning av ikke-prissatte konsekvenser.

Begrepsavklaring

En fullstendig konsekvensanalyse med samfunnsøkonomisk analyse etter metoden i håndboka er normalt mer omfattende enn kravene som stilles til en konsekvensutredning etter plan- og bygningsloven. Der metoden for konsekvensanalyse i denne håndboka benyttes fullt ut, vil kravene til konsekvensutredning etter plan- og bygningsloven normalt innfris. I håndboka benyttes begrepet «konsekvensanalyse» om hele konsekvensanalysen med samfunnsøkonomisk analyse. En konsekvensanalyse etter kravene i plan- og bygningsloven kalles «konsekvensutredning»⁴.

5.1 Om konsekvensanalyse av vegprosjekter

Planlegging av transportsystemet skal omfatte vurderinger av alternativ som beskriver konsekvenser for miljø og samfunn⁵.

Kravet til utredning er gitt i plan- og bygningsloven § 4-2 og konsekvensutredningsforskriften.

Statens vegvesen metode for konsekvensanalyser består av samfunnsøkonomisk analyse som inkluderer vurdering av både prissatte og ikke-prissatte konsekvenser. Disse begrepene kan forklares slik:

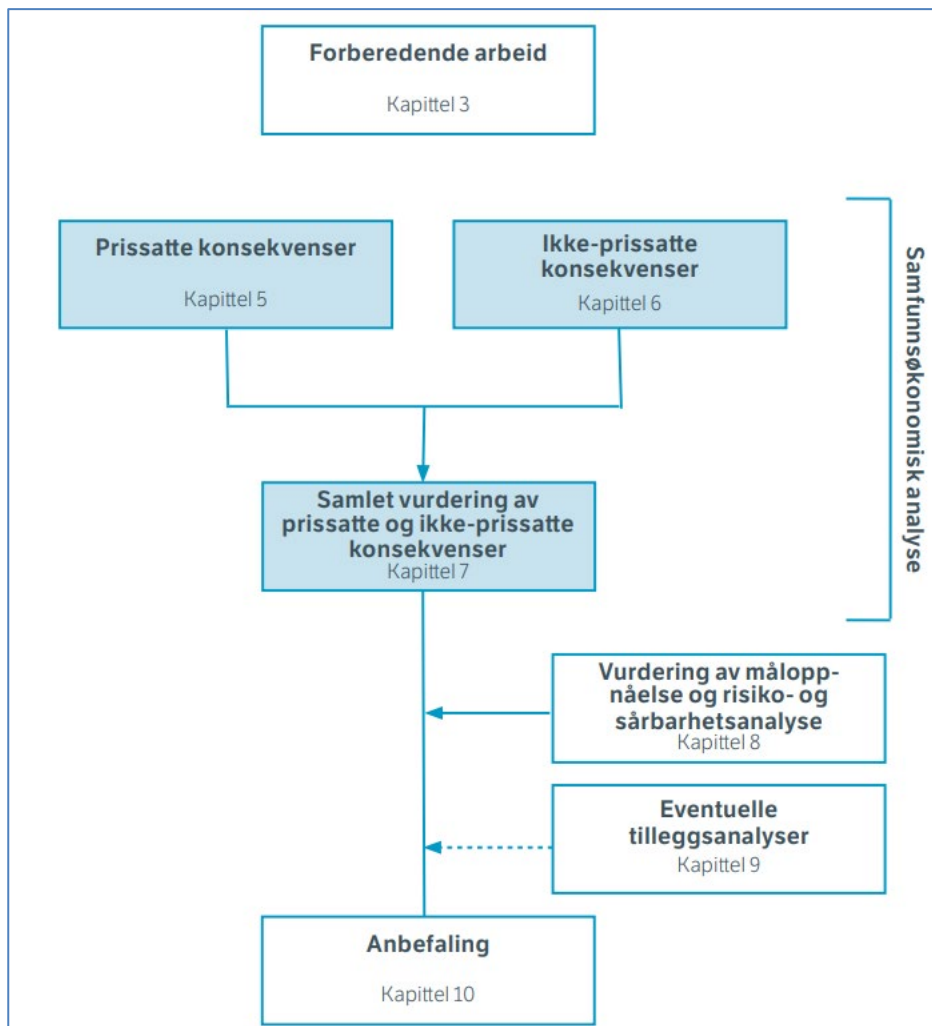
- Prissatte konsekvenser er nytte- og kostnadsvirkninger av tiltakene som er verdsatt i kroneverdier⁶.
- Ikke-prissatte virkninger er virkninger som det ikke er faglig forsvarlig å verdsette i kroner, eller som det av ulike årsaker ikke er ønskelig å verdsette i kroner⁶.

Figuren under illustrerer stegene i en samfunnsøkonomisk analyse:

⁴ Håndbok V712, side 7.

⁵ [Konsekvensanalyser | Statens vegvesen](#)

⁶ [Veileder i samfunnsøkonomiske analyser – Begreper | DFØ](#)



Figur 4: Skjematisk fremstilling av konsekvensanalyse. Kilde: Håndbok V712, figur 4.1.

Som figuren viser så utredes *prissatte konsekvenser* og *ikke-prissatte konsekvenser* hver for seg og deretter gjøres det en samlet vurdering av disse (beskrivelse av tilhørende metoder kommer i kapittel 5.2 og 5.3). Resultatet av denne samfunnsøkonomiske analysen er utgangspunktet for valg av alternativet som skal reguleres, forutsatt det finnes ulike alternativer man skal utrede. I denne reguleringsplanen er det kun et alternativ som foreslås utredet, se kapittel 6.

De samfunnsøkonomiske analysene tydeliggjør infrastrukturens samfunns effekter slik at beslutningstakere kan gjøre et best mulig valg av alternativ løsning på lokalt nivå og det kan gjøres gode prioriteringer mellom transporttiltak på nasjonalt nivå.

Metodikken for utarbeidelse av konsekvensutredningene som skal være en del av konsekvensanalysen av vegprosjektet, fremkommer i to veiledere:

- V712 Håndbok for konsekvensanalyse
- M-1941 Konsekvensutredning av klima og miljø

Veilederen M-1941 er av nyere dato enn Håndbok V712 og den gir nyttig supplerings på hvordan klima- og miljøtemaene skal kartlegges og utredes.

Konsekvensutredninger skal utføres av personer med relevant faglig kompetanse, jf. KU-forskriftens § 17.

5.2 Metode for beregning av prissatte konsekvenser

I planfasen skal de prissatte konsekvensene vurderes samlet i en nytte-/kostnadsanalyse. Nytte-/kostnadsanalyse er en beregning av den nytte og de kostnader, målt i kroner, som et tiltak gir opphav til. Det teoretiske grunnlaget for nytte-/kostnadsanalysen er beskrevet i håndbok V712 *Konsekvensanalyse*. I nytte-/kostnadsanalysen veies kostnader forbundet med tiltaket opp mot de nyttevirkninger det samme tiltaket gir.

Nytte-/kostnadsanalysen gjennomføres med bruk av beregningsprogrammet EFFEKT. I EFFEKT-programmet blir de prissatte konsekvensene av et veg- og trafikktiltak beregnet og sammenstilt⁷.

Følgende vil bli utredet:

Trafikant og transportbrukernytte

- Tidskostnader
- Kjøretøyavhengige kostnader
- Ulempekostnader i fergesamband
- Helsevirkning av økt gang- og sykkeltrafikk
- Utrygghetsfølelse for gående og syklende

Operatørnytte

- Kollektivselskaper
- Parkeringsselskaper
- Bompengeselskaper
- Andre private aktører

Budsjettvirkning for det offentlige

- Investeringskostnader
- Drifts- og vedlikeholdskostnader
- Overføringer
- Skatteinntekter
- Ulykkeskostnader
- Støy og luftforurensning

I tillegg til denne nytte-/kostnadsanalysen så kan det også gjennomføres konsekvensutredninger av prissatte konsekvenser innenfor klima og miljø⁸; *klimagassutslipp, støy, luftforurensning og forurenset grunn* dersom disse blir vesentlig

⁷ [svv-rapport-356-brukerveiledning-effekt.pdf](#)

⁸ [Del 3: Metode for utredning – miljodirektoratet.no](#)

påvirket av tiltaket. I denne reguleringsplanen gjennomføres det konsekvensutredning av temaet klimagassutslipp, se kapittel 6 for nærmere vurdering.

5.3 Metode for utredning av ikke-prissatte temaer

5.3.1 Om krav til konsekvensutredning

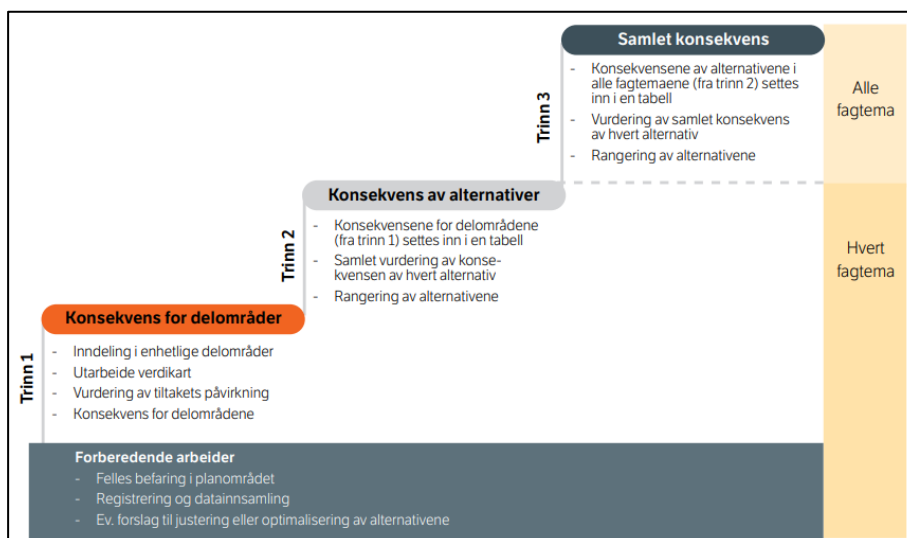
Det er Forskrift for konsekvensutredning som definerer hvilke planer og tiltak som skal konsekvensutredes når det utarbeides planer jf. plan- og bygningsloven. Formålet med konsekvensutredninger er å sikre at hensynet til miljø og samfunn blir synliggjort i utarbeidelse av planer og tiltak. Forskrift om konsekvensutredninger (KU-forskriften) fastsetter krav til innhold i en konsekvensutredning.

I kapittel 1.4 *Forholdet til forskrift for konsekvensutredninger* (i dette dokumentet) er det redegjort for hvilke temaer som skal konsekvensutredes i denne reguleringsplanen, og av de såkalte ikke-prissatte konsekvensene er det følgende som skal utredes: reindrift, friluftsliv/by- og bygdelig, naturmangfold, kulturarv og landskapsbilde.

Konsekvensutredningene utarbeides i henhold til metodikken som fremgår av Statens vegvesen sin håndbok V712 *Konsekvensanalyser* (2021) og av veilederen *M-1941 Konsekvensutredning av klima og miljø* der det er relevant.

5.3.2 Om metodikken

Metoden for ikke-prissatte konsekvenser er basert på en kvalitativ analysemetode. Ikke-prissatt metode i henhold til V712 skal sikre en faglig, systematisk og enhetlig analyse av de konsekvensene et tiltak vil medføre for de fem fagtemaene dersom det er krav til at disse konsekvensutredes. Vurderingene gjøres i tre trinn. De to første trinnene gjøres for hvert fagtema, mens i det tredje trinnet vurderes den samlede konsekvensen for de temaene som er utredet. Dette er fremstilt med følgende figur i V712:



Figur 5: Figur som viser de tre trinnene for vurdering av ikke-prissatte temaer. Kilde: Håndbok V712.

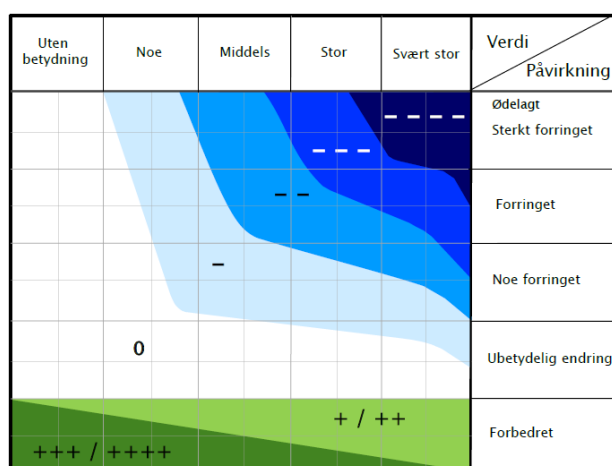
Innledningsvis må utreder gjøre seg kjent i det området som skal undersøkes, samt hva slags tiltak som er planlagt. I det første trinnet gjøres en konsekvensvurdering av tiltakets påvirkning på mindre enhetlige delområder. I trinn 2 foretar utreder en samlet vurdering av hvert alternativ. Konsekvensene for de fem ikke-prissatte temaene sammenstilles så i en felles tabell i trinn 3. Under følger en kort beskrivelse av de tre trinnene, detaljene kan leses i Håndbok V712.

Trinn 1: Vurdering av konsekvens for delområder

Tre begreper står sentralt og er knyttet til vurdering av det enkelte delområde:

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

Konsekvensgraden for hvert delområde framkommer ved å sammenstille vurderingene av verdi og påvirkning. Dette gjøres etter konsekvensvifta i Figur 6. I denne matrisen utgjør verdiskalaen x-aksen, og vurdering av påvirkning finnes på y-aksen. Skalaen for konsekvens går fra 4 minus til 4 pluss. De negative konsekvensgradene er knyttet til en verdiforringelse av et delområde, mens de positive konsekvensgradene forutsetter en verdiøkning, etter at tiltaket er realisert.



Figur 6: Trinn 1, Konsekvensvifta som viser sammenhengen mellom registrerte verdier og tiltakets påvirkningskraft, Kilde: Håndbok V712, figur 6-6.

Tabellen under er en veiledning for konsekvensvurdering av delområdene:

Skala	Konsekvensgrad	Forklaring
----	4 minus (----)	Den mest alvorlige miljøskaden som kan oppnås for delområdet. Gjelder kun for delområder med stor eller svært stor verdi.
---	3 minus (---)	Alvorlig miljøskade for delområdet.
--	2 minus (- -)	Betydelig miljøskade for delområdet.
-	1 minus (-)	Noe miljøskade for delområdet.
0	Ingen/ubetydelig (0)	Ubetydelig miljøskade for delområdet.
+ / ++	1 pluss (+) 2 pluss (++)	Miljøgevinst for delområdet: Noe forbedring (+), betydelig miljøforbedring (++)
+++ / ++++	3 pluss (+++) 4 pluss (++++)	Benyttes i hovedsak der delområder med ubetydelig eller noe verdi får en svært stor verdiøkning som følge av tiltaket.

Figur 7: Skala og veiledning for konsekvensvurdering av delområdene. Kilde: Håndbok V712, tabell 6–3.

Konsekvensgraden for hvert delområde begrunnes av fagutreder.

Trinn 2: Konsekvens av alternativer

Etter at konsekvensen for hvert delområde er utredet, gjøres det en samlet konsekvensvurdering av hvert alternativ. Dette gjøres for hvert fagtema.

Trinn 2 omhandler samlet vurdering av konsekvens og rangering av alternativene innenfor det enkelte fagfelt. Det brukes en åtte-delt skala fra stor positiv konsekvens til kritisk negativ konsekvens:

Skala	Trinn 2: Kriterier for fastsettelse av konsekvens for hvert alternativ
Kritisk negativ konsekvens	Svært stor miljøskade for temaet, gjerne i form av store samlede virkninger. Stor andel av strekning har særlig høy konfliktgrad. Vanligvis flere delområder med konsekvensgrad 4 minus (----). Brukes unntaksvis
Svært stor negativ konsekvens	Stor miljøskade for temaet, gjerne i form av store samlede virkninger. Vanligvis har stor andel av strekningen høy konfliktgrad. Det finnes delområder med konsekvensgrad 4 minus (----), og typisk vil det være flere/mange områder med tre minus (---).
Stor negativ konsekvens	Flere alvorlige konfliktpunkter for temaet. Typisk vil flere delområder ha konsekvensgrad 3 minus (- -).
Middels negativ konsekvens	Delområder med konsekvensgrad 2 minus (- -) dominerer. Høyere konsekvensgrader forekommer ikke eller er underordnede.
Noe negativ konsekvens	Liten andel av strekning med konflikter. Delområder har lave konsekvensgrader, typisk vil konsekvensgrad 1 minus (-), dominere. Høyere konsekvensgrader forekommer ikke eller er underordnede.
Ubetydelig konsekvens	Alternativet vil ikke medføre vesentlig endring fra referansesituasjonen (referansealternativet). Det er få konflikter og ingen konflikter med høye konsekvensgrader.
Positiv konsekvens	I sum er alternativet en forbedring for temaet. Delområder med positiv konsekvensgrad finnes. Kun ett eller få delområder med lave negative konsekvensgrader, og disse oppveies klart av delområder med positiv konsekvensgrad.
Stor positiv konsekvens	Stor forbedring for temaet. Mange eller særlig store/viktige delområder med positiv konsekvensgrad. Kun ett eller få delområder med lave negative konsekvensgrader, og disse oppveies klart av delområder med positiv konsekvensgrad.

Figur 8: Kriterier for fastsettelse av konsekvens for hvert alternativ. Kilde: Håndbok V712, tabell 6–5.

Trinn 3: Samlet konsekvens for ikke-prissatte tema

Trinn 1 og trinn 2 inngår i den enkelte fagrapport. Trinn 3 er sammenstillingen av alle de ikke-prissatte fagene samlet og omtales derfor kun i planbeskrivelsen. Konklusjoner fra trinn 3 avleveres til sammenstillingen med prissatte konsekvenser i den samfunnsøkonomiske analysen.

Et ikke-teknisk sammendrag av konsekvensutredningene tas inn i planbeskrivelsen jf. KU-forskriftens § 17.

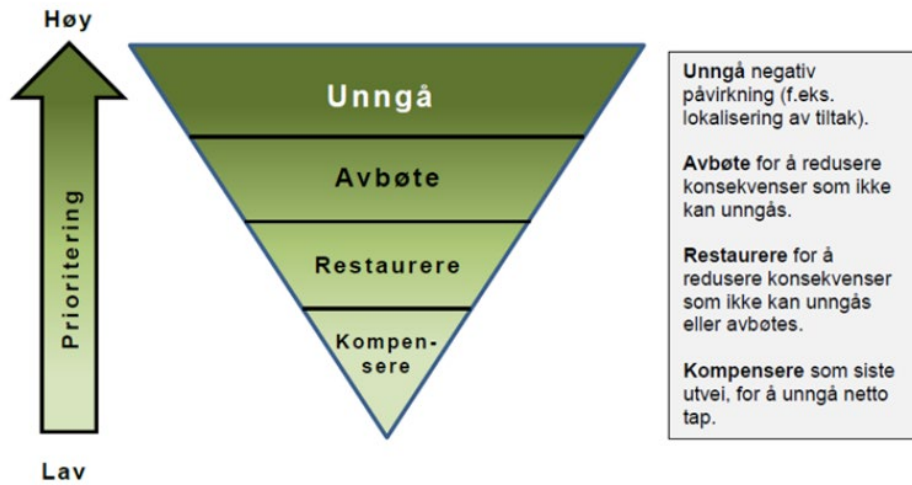
5.4 Sammenstilling av prissatte og ikke-prissatte konsekvenser

I en konsekvensanalyse skal det gjennomføres en sammenstilling av prissatte og ikke-prissatte konsekvenser med en samlet vurdering av fordeler og ulemper og rangering av alternativer. Sammenstilling er ikke det samme som anbefaling. En slik sammenstilling er viktig i kommunedelplaner og reguleringsplaner der man har flere alternativer som utredes.

I denne reguleringsplanen for E6 Kåfjordbergan–Nordmannvik er det kun ett realistisk alternativ og dermed er det ikke behov for en samlet vurdering med avveining av fordeler og ulemper for ulike alternativer i denne konsekvensanalysen. Det vil bli utført nytte-/kostnadsanalysen ved bruk av EFFEKT-beregning, konsekvensutredning av den prissatte konsekvensen *klimagassutslipp*, samt konsekvensutredning av de ikke-prissatte konsekvensene *reindrift, friluftsliv/by- og bygdelig, naturmangfold inkl. vannmiljø, kulturarv og landskapsbilde*. Dette vil samlet gi en vurdering av de konsekvensene som en utbedring av eksisterende E6 mellom Kåfjordbergan og Nordmannvik, inkl. etablering av tunnel, vil medføre. I konsekvensutredningene er konsekvensreducerende tiltak et tema.

5.5 Tiltakshierarkiet

Internasjonalt har kompensasjonstiltak i forbindelse med utbyggingsprosjekter blitt praktisert i flere tiår, og det blir stadig vanligere. Kompensasjonstiltakene utløses normalt der det ikke er mulig å unngå eller tilstrekkelig redusere og avbøte skadene på naturverdier, jordbruksområder eller andre viktige verdier ved en utbygging. Kompensasjonstiltak er en siste utvei for å unngå gjenværende viktige negative konsekvenser. Først skal det vurderes hvordan negativ konsekvens kan unngås, deretter hvordan det eventuelt kan avbøtes og restaureres og til slutt, vurderes kompensasjon. Statens vegvesen er pådriver for at tiltakshierarkiprinsippet skal ligge til grunn for all planlegging og gjennomføring av utbyggingsprosjekter.



Figur 9: Illustrasjon av tiltakshierarkiet. Kilde: Veileder konsekvensutredning, 2020

6 UTREDNINGSTEMA OG PROBLEMSTILLINGER

Dette kapitlet gjør rede for alternativ og fagtemaer som skal utredes i planprosessen.

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

6.1 Alternativ som foreslås utredet

0 – Alternativet

Konsekvensene ved et tiltak framkommer ved å måle/sammenligne forventet tilstand etter at tiltaket er gjennomført, mot forventet tilstand uten at tiltaket realiseres. Alternativet som representerer videreføring av dagens status kalles «*0-alternativet*». Her skal man altså vurdere konsekvensene av at planlagt tiltak ikke blir gjennomført.

Alternativ 1 (hovedalternativet)

Alternativ 1 er utbedring av dagens veg og etablering av tunnel gjennom Niseneset, korridoren som skal utredes vises på kartet under:



Figur 10: Kart som viser korridor for utredning.

Alternativvurdering

Som omtalt i innledningen av planprogrammet så er det ingen andre relevante og realistiske alternativer å utrede på denne strekningen. I forarbeidet til planprogrammet har Statens vegvesen sett på muligheten til utbedring av eksisterende veg rundt Niseneset.

Det er ikke mulig å oppnå en vegstandard med 80 km/t rundt Niseneset uten at det må gjennomføres drastiske terrenginngrep i fjellet på Niseneset. Dersom 80 km/t skal oppnås uten bruk av tunnel så må det etableres en tosidig bergskjæring på opptil 80 meter, noe som ikke er anbefalt i henhold til håndbok V225.

Vegnormalen legger opp til at man kan bruke Hø2-standarder, dvs. 7,5 meters vegbredde og 60 km/t, på en H1-veg når man går gjennom tettbygd område, men det er ikke tettbygd område rundt Niseneset og dermed er ikke en slik løsning i tråd med vegnormalen.

6.2 Vurdering av prissatte konsekvenser

Som beskrevet i kapittel 5.1 så skal det gjennomføres en EFFEKT-beregning av reguleringsplanen for å beregne den samfunnsøkonomiske nytten av prosjektet. I dette kapitlet presenteres vurderingen av om det er nødvendig med en konsekvensutredning av temaet «støy og lokal luftforurensning» og temaet «klimagassutslipp».

Det er ikke nødvendig med en utredning av temaet *forurenset grunn* i denne reguleringsplanen fordi det ikke er registrert forurenset grunn i området eller grunn til å tro at det er forurenset grunn her basert på tidligere aktivitet. Jf. veileder M-1941 er *det kun et fåtall områder og lokaliteter hvor forurensningen er så krevende at forurenset grunn skal konsekvensutredes i planfasen.*

Støy og lokal luftforurensning

Det skal utarbeides støyberegning i henhold til gjeldende krav i *Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging* (T-1442/2021). Dette utføres i forbindelse med utarbeidelsen av detaljreguleringen, og ville danne grunnlag for valg av eventuelle støytiltak.

Antatte/mulige konsekvenser av tiltaket
Det er støyfølsomme bygninger langs med strekningen som kan være utsatt for støy over grenseverdiene i T-1442/2021. Ulike alternativer kan gi ulikt antall støyutsatte boliger.
Datagrunnlag og kilder
Beregninger av støysoner og fasadepunkter for alle støyfølsomme bygninger i dagens situasjon (nullalternativ) og fremtidig situasjon for alle alternativer.
Forslag til kartlegginger/suppleringer av eksisterende kunnskap og metodikk
Støyrapport med konsekvensutredning for støy er kun nødvendig dersom det skal utredes flere ulike alternativer for ny situasjon. Ettersom det kun er et alternativ lages det støyrapport uten konsekvensutredning, det inkluderer støyberegninger og estimeres antall støyutsatte støyfølsomme bygninger.

Når det gjelder lokal luftforurensning er det ved bruk av Miljødirektoratets *Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging (T-1520)* og Statens vegvesen sin *Interne råd for bruk av retningslinje T-1520*, konkludert med at det ikke er nødvendig med vurdering av luftkvalitet i forbindelse med vegprosjektet. Dette begrunnes med at det ikke er stor trafikkbelastning i området (over 8000 i ÅDT eller over 5000 i ÅDT på tunneler), det er ikke andre kilder som forårsaker luftforurensning, det er ikke et by- eller tettstedsområde, området er ikke regulert eller planlagt regulert til bebyggelse som vil ha brukere som er spesielt sårbare for luftforurensning, samt at kommunen ikke har utarbeidet luftsonekart i henhold til T-1520 for området.

For anleggsperioden vil det iverksettes tiltak for å redusere luftforurensningen fra anleggsvirksomheten. Retningslinjen T-1520 legges til grunn for håndtering av dette, og konkrete tiltak vil bli beskrevet i prosjektets egen plan for ytre miljø.

Klimagassutslipp

Det skal beregnes utslipp av klimagasser fra de ulike alternativene. Viktige rammer for klimagassutslipp er gitt i Meld.St. 14 (2023–2024) Klimaplan 2020–2030, og mål om halvering av klimagassutslipp i Meld.St.20 (2020–2021) Nasjonal transportplan 2025–2036. Samtidig har Statens vegvesen 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, men dette avhenger av at det er tilgang på strøm og nok kapasitet i området.

Klimagassutslipp skal være en del av grunnlaget for beslutningstaking, både når det gjelder klimagassutslipp for utbygging av infrastruktur, drift og vedlikehold og trafikk på vegen.

Planprosessen skal ha fokus på å redusere klimagassutslippet fra prosjektet. Viktigste tiltaket for å redusere klimagassutslipp i planfasen er å optimalisere konstruksjoner og masseuttak samt redusere inngrepet i skog, myr og dyrket mark. Videre i prosessen må det stilles krav til materialer med lave klimagassutslipp og det skal velges løsninger som reduserer transportbehovet til, fra og på anlegget.

Antatte/mulige konsekvenser av tiltaket

Det antas at det estimerte utslippet vil kunne utgjøre en lav til middels negativ konsekvens (iht. Tabell 6 Konsekvenstabell klimagass fra håndbok M-1941)⁹. Følgende kilder vurderes som de største bidragsyterne til klimagassutslipp for de valgte alternativene:

- Utslipp fra konstruksjoner og tunnel (betong og stål)
- Utslipp fra massehåndtering (graving, sprenging og frakt av masser på/ut av anlegg)
- Utslipp fra karbonholdig arealer, hovedsakelig skog, myr og dyrket mark

⁹ [6.3 Vurdere konsekvens – miljodirektoratet.no](#)

Datagrunnlag og kilder

- AR5-data – Kartlegging av type areal og størrelse på areal
- Prosjekterte mengder for de ulike alternativene med tilhørende konstruksjoner og tunnel
- EFFEKT-beregninger – estimerte klimagassutslipp fra både bygging og driftsfase
- VegLCA – for eventuelle tilleggsberegninger

Forslag til kartlegginger/suppleringer av eksisterende kunnskap og metodikk

Konsekvensutredning for klimagassutslipp er nødvendig.

6.3 Vurdering av ikke-prissatte konsekvenser

I dette kapitlet gis det først en beskrivelse av de temaene som skal konsekvensutredes og deretter gis det en beskrivelse av temaene som skal behandles gjennom planbeskrivelsens kapittel «*Virkninger av planforslaget*».

Naturressurser

Fagtemaet omfatter jordbruk, reindrift, utmarksarealer, fiskeri, vann og mineralressurser (V712, side 185).

Under de ikke-prissatte konsekvensene ser en på naturressurser ut fra samfunnets interesser og behov for å ha ressursgrunnlaget tilgjengelig for framtida. Det gjelder både som grunnlag for sysselsetting og verdiskaping og av hensyn til samfunnssikkerhet. Vurderingen omfatter både mengde og kvalitet av ressursen.

Med fornybare ressurser menes vann, fiskeressurser i sjø og ferskvann, og andre biologiske ressurser. Vannressurser er her avgrenset til ferskvann og gjelder drikkevannskilder, vann til næringsmiddelproduksjon, jordbruksvanning og prosessvann (fra Håndbok V712).

Jf. vurderingen av KU-forskriftens § 21 er det avklart at det kun er nødvendig med konsekvensutredning av reindrift innenfor temaet naturressurser. Dyrket mark blir i liten grad berørt og vil bli omtalt i planbeskrivelsen og det skal utarbeides et arealregnskap.

Reindrift

<i>Verdier i området</i>
<ul style="list-style-type: none"> • Sommerbeite • Trekklei øst for vegtraseen
<i>Antatte/mulige konsekvenser av tiltaket</i>
<p>Det antas at tiltaket i begrenset grad vil medføre negativ konsekvenser for reindriften. Dette begrunnes med følgende forhold:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Det finnes allerede en vei i området, og tiltaket innebærer utbedring av eksisterende vei – ikke bygging av ny. • Området utgjør et mindre viktig beiteområde. • Reindriften har verken gjerder eller faste anlegg i området. <p>Den mest betydelige konsekvensen er knyttet til etablering av tunnel, ettersom rein på varme sommerdager ofte tiltrekkes av tunneler for nedkjøling og da kan det blir fare for påkjørsler. I tillegg kan det oppstå en viss unnvikelseseffekt i anleggsperioden.</p>
<i>Datagrunnlag og kilder</i>
Reindriftskart.
<i>Forslag til kartlegginger/suppleringer av eksisterende kunnskap og metodikk</i>
Selv om det ikke forventes ulemper og betydelige negative konsekvenser for reindriftnæringen at dagens veg skal utbedres, så skal det likevel utarbeides

konsekvensutredning for reindrift ettersom det skal etableres en tunnel og delstrekningen er en del av et større vegprosjekt.

Friluftsliv/by- og bygdeliv

Friluftsliv er definert som opphold og fysisk aktivitet i friluft i fritiden med sikte på miljøforandring og naturopplevelse. Begrepet by- og bygdeliv defineres her som opphold og fysisk aktivitet i byer og tettsteder. Sentralt for temaet friluftsliv / by- og bygdeliv er folks bruk og opplevelse av det naturlige og menneskepåvirkede landskapet inklusive byer og tettsteder.

Verdier i området

- Turterreng og stier for topptur sommer og vinter.
- Nærturterreng og turområder: Fra Nordmannvik forgrener det seg et løype- og stinettverk inn Nordmannvikdalen, inkludert snøskuterløype.
- Tilgjengelig strandsoner: fjæra brukt som rekreasjonsområde.
- Havfiske fra bergene på Niseneset.
- Området er tidligere registrert og verdisatt, og deler av planområdet er vurdert som "viktig" og "svært viktig" friluftsområde. Sør i planområdet ligger ca. 1,8km av forslag til utbedret linje innenfor område vurdert som "svært viktig friluftsområde". Nord i planområdet ligger ca. 1 km av veglinje innenfor område vurdert som "viktig friluftsområde". Ca. 700 m av denne strekningen er utbedring av dagens linje, mens ca. 400 m er ny veglinje med tunnelpåhugg.

Antatte/mulige konsekvenser av tiltaket

- Tiltaket vil kunne påvirke viktige og svært viktige områder for friluftsliv:
- Kan forringe tilgjengelighet/adkomst til områder brukt til friluftsliv, både i marka og ved sjøen.
 - Kan forringe kvalitet på områder brukt til friluftsliv og reaksjon, særlig i strandsoner.
 - Mulig støy og støvpåvirkning fra tunnel på områder benyttet til friluftsliv og utendørs opphold under bygging

Datagrunnlag og kilder

- Naturbasekart (kartlagte og verdisatte friluftsområder, tilgjengelig strandsone, snøskuterløyper)
- Kartportaler og nettsider for turplanlegging (ut.no, utinord.no, strava heatmaps)
- Befaring og registreringer
- Innhenting av kunnskap hos kommunen, fylkeskommunene, råd, utvalg og foreninger

Forslag til kartlegginger/suppleringer av eksisterende kunnskap og metodikk

Konsekvensutredning for friluftsliv/by- og bygdeliv er nødvendig.

Naturmangfold

Temaet naturmangfold omhandler det biologiske mangfoldet av økosystem, naturtyper, arter og genetisk variasjon på landjord, i ferskvann, i brakkvann og saltvann, samt spesielle geologiske elementer. Naturmangfold avgrenses i utgangspunktet til å omfatte naturens egenverdi, og ikke dens verdi og funksjon for mennesker (fra håndbok V712). I henhold til håndbok V712 inngår konsekvensutredning av vannmiljø i KU for naturmangfold, mens konsekvensutredning etter M-1941 (Miljødirektoratet) deler opp tema naturmangfold og vannmiljø. Vi velger å utføre KU for naturmangfold etter M-1941 og skal dermed utarbeide to rapporter; en for naturmangfold og en for vannmiljø.

<i>Verdier i området</i>
<ul style="list-style-type: none"> • Naturtyper som ligger innenfor planområdet, er: <ul style="list-style-type: none"> ○ C13 Gammel lågurtselje–rogneskog ○ D1 Boreal hei (ntyp_D01) ○ C20 Flomskogsmark (ntyp_C20) ○ D3 Semi–naturlig strandeng ○ C15 Kalkbjørkeskog (ntyp_C15) • Det er registrert 13 naturtypelokaliteter, disse har i hovedsak stor verdi, noen med middels verdi. • Økologiske funksjonsområder for sjøfugl og annen fugl i Nordmannvik ved utløpet av elva med svært høy og høy kvalitet. Et område ved masseuttak på Russebergan har potensiale for rødlistede løpebiller, funksjonsstyrken til området er satt til moderat kvalitet. • Ansvarsarter og arter av stor og særlig stor forvaltningsinteresse, fugl og karplanter. • Gyteområde for torsk og uer er registrert i sjøen utenfor Sandneset og Nordmannvik • Potensiale for anadrom fisk i Vikelva (ikke angitt i naturbase) • Potensiale for hekkende rovfugl i området
<i>Antatte/mulige konsekvenser av tiltaket</i>
<ul style="list-style-type: none"> • Mulig forstyrrelser for sjøfugl (hekking, hvile, næringssøkende) og fisk (gyteområder) i anleggsfasen. • Noe reduksjon i areal rødlistede naturtyper og naturtyper med sentral økosystemfunksjon, dvs. negativ påvirkning. • Noe reduksjon i naturareal som ikke er utfigurert etter Miljødirektoratets instruks. • Vikelva og sjøen <i>kan</i> være sårbare for utslipp i forbindelse med ny bru, tunnel og generell avrenning fra anleggsområdet.
<i>Datagrunnlag og kilder</i>
<ul style="list-style-type: none"> • Aktuelle kart–databaser med tilgjengelig data for naturmangfold (Naturbase, Kilden, Vann–nett, NGUs kartdatabase, Fiskeridirektoratets kartportal m.fl.) • Sensitive artsdata. • NiN–kartlegging etter Miljødirektoratets instruks (gjennomført 2025)

<ul style="list-style-type: none"> • Befaring og registreringer.
<i>Forslag til kartlegginger/suppleringer av eksisterende kunnskap og metodikk</i>
<p>Konsekvensutredning for naturmangfold og vannmiljø er nødvendig.</p> <p>Det foreslås at kunnskapsgrunnet suppleres med følgende:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Innhente kunnskap om bestand av fisk i Vikelva hos kommunen eller lokal jeger- og fiskeforening/grunneiere • Undersøke om det foreligger andre relevante kartlegginger for området.

Kulturarv

Fagtemaet kulturarv omfatter spor etter menneskers virksomhet gjennom historien knyttet til kulturminner, kulturmiljøer og kulturhistoriske landskap (V712, side 174). I KU-forskriften heter dette temaet *kulturminner og kulturmiljø*.

Kulturarv defineres her som materielle og immaterielle spor etter menneskelig virksomhet. I denne analysen er det de materielle sporene etter menneskers virksomhet som er i fokus.

Temaet omfatter følgende deltemaer:

- Kulturminner
- Kulturmiljøer
- Kulturhistoriske landskap inklusive bylandskapet

Kulturminner er her definert som alle spor etter menneskelig virksomhet i vårt fysiske miljø, herunder lokaliteter det knytter seg historiske hendelser, tro eller tradisjon til. Kulturmiljø er definert som et område der kulturminner inngår som en del av en større helhet eller sammenheng. Kulturhistoriske landskap skal i denne sammenhengen forstås som større sammenhengende områder med kulturmiljøer, der den kulturhistoriske dimensjonen er framtrepende.

<i>Verdier i området</i>
<ul style="list-style-type: none"> • Automatisk fredete bygninger (samiske kulturminner eldre enn 1917) • SEFRAK-registrerte bygninger • Samisk tradisjonslokalitet (offerplass)
<i>Antatte/mulige konsekvenser av tiltaket</i>
<ul style="list-style-type: none"> • Tiltaket vil ha negativ påvirkning på viktige kulturminner og kulturmiljø • Kulturmiljø ved Olderen vil kunne bli ødelagt
<i>Datagrunnlag og kilder</i>
<ul style="list-style-type: none"> • Askeladden.ra.no eller Kulturminnesok.no (med registrerte SEFRAK-bygninger og automatisk fredete kulturminner)

- Unimus.no (nettportal til universitetsmuseenes kulturhistoriske og etnologiske samlinger)
- Kommunale og fylkeskommunale kulturminneplaner
- Kulturhistoriske/arkeologiske rapporter
- Topografisk arkiv ved Norges arktiske universitetsmuseum (UMAK)
- Bygdebøker og annen lokalhistorisk litteratur

Forslag til kartlegginger/suppleringer av eksisterende kunnskap og metodikk

Konsekvensutredning for kulturarv er nødvendig.

Følgende tilleggsundersøkelser må gjennomføres:

- Arkeologisk registrering (Troms fylkeskommune og Sametinget)
- Kartlegging/befaring av kjente kulturminner

Landskapsbilde

Fagtema landskapsbilde omhandler romlige og visuelle egenskaper og hvordan landskapet oppleves som fysisk form. Landskapsbildet omfatter alle omgivelsene, fra det tette bylandskap til det urørte naturlandskap. Temaet tar for seg hvordan tiltaket påvirker landskapet sett fra omgivelsene.

Verdier i området

- Fjordlandskap med storskala landskapsrom definert av østhellende fjell/åsside, Lyngen (Lyngsfjorden) og Lyngsalpan i vest.
- Landskapet i planområdet har en struktur med lange smale teiger fra fjord til fjell. Fjellsiden er i stor grad skogkledt, med innslag av kulturpåvirkning og rural aktivitet i områder med bebyggelse.
- Ubrutt naturlig strandlinje (steinstrand og berg) fra sør i planområdet og forbi Niseneset. I Vikebukta, hvor Vikelva renner ut i fjorden, er strandlinja i stor grad kulturpåvirket, og en viktig del av et opparbeid og skjøttet miljø med naust på neset.
- I Nordmannvik, nord i planområdet, møter det relativt åpne kystlandskapet dypt nedskåret dallandskap (innlandsdal). Landskapet her er preget av elva og elveavsetningene.

Antatte/mulige konsekvenser av tiltaket

Tiltaket vil kunne ha negativ påvirkning på landskapsbildet:

- Utbedring av vertikal- og horisontalkurvatur på veg samt breddeutvidelse, vil gi større fyllinger og skjæringer i det sidebratte terrenget. Dette vil forsterke vegen som synlig element og visuell barriere i landskapet.
- Fragmentering av sammenhengende åskam og åsrygg, fra bebyggelse til fjell.

<ul style="list-style-type: none"> • Brudd i stedlig struktur; smale teiger fra fjord til fjells, med bebyggelse på overside av veg, kulturpåvirket landskap med overgang til naturpreget og skogskledte fjellsider. • Mulig utfylling i sjø, som konsekvens av utbedring av veg og ny veglinje fra tunnel (Nordmannvik).
<i>Datagrunnlag og kilder</i>
<ul style="list-style-type: none"> • NIN Landskap • Søk i relevante databaser, planer og utredninger • Befaring og registreringer • Innhenting av kunnskap hos kommunen, fylkeskommunen, råd, utvalg og foreninger
<i>Forslag til kartlegginger/suppleringer av eksisterende kunnskap og metodikk</i>
Konsekvensutredning for landskapsbilde er nødvendig.

6.4 Risiko og sårbarhetsanalyse

Det skal utarbeides en egen risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse) i forbindelse med reguleringsplanen, jf. plan- og bygningsloven § 4–3. Formålet med en ROS-analyse er å sikre at planer og tiltak ivareta hensynet til samfunnssikkerhet. Analysen skal synliggjøre og avklare behovet for risikoreducerende tiltak.

Temaer som blir vurdert og omtalt er innenfor naturfare med skred, flom, uvær og ustabil grunn mm. Andre tema er tilgjengelighet og omkjøring, hensyn til annen infrastruktur og samfunnsviktige virksomheter, trafiksikkerhet og andre farer i omgivelsene. Prosessen for utarbeiding av ROS-analysen ledes av egen prosessleder i Statens vegvesen. Under følger en beskrivelse av prosessen, samt redegjørelse for metodikk.

ROS-analysen følger risikostyringsprosessen etter NS-ISO 31000:2018 og DSB sin veileder «*Samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging*» (DSB, 2017). Prosessen er tilpasset vegformål i Statens vegvesen sin rapport nr. 632 *ROS-analyser i vegplanlegging*. En kortversjon av metoden er gjengitt i Statens vegvesen sin håndbok V712 *Konsekvensanalyser*. Nedenfor vises trinnene i ROS-analysen som en 5-trinnsmetodikk, hentet fra DSBs veileder.



Figur 11: Trinnene i ROS–analysen etter figur i DSB–veilederen «Samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging»

ROS–analysen skal baseres på fagrapporter innen bl.a. skred, geoteknikk, geologi, hydrologi og trafikksikkerhet og konsekvensutredninger som utarbeides i forbindelse med reguleringsplanarbeidet. I tillegg kommer bruk av åpne kilder (NVE Atlas, DSBs karttjeneste, Vegkart, Norsk klimaservicesenter mm.). Tidligere vurderinger og analyser som er utarbeidet for området vil også benyttes der disse foreligger. For å sørge for at vurderingene foretatt i ROS–analysen fanger opp den samlede kompetansen analysegruppen besitter, vil det gjennomføres en HAZID–samling (Hazard Identification). I tillegg kommer det til å gjennomføres et eget møte med nødetatene for å få innspill til ROS–analysen. Nødetatene vil også bli invitert til å delta på HAZID–samlingen.

Vurdering av risiko og sårbarhet er et kontinuerlig arbeid i reguleringsplanarbeidet. Klimaendringer og klimapåslag ivaretas i reguleringsplanarbeidet gjennom skredfaglige vurderinger og rapport, hydrologiske beregninger og rapport som danner grunnlag for dimensjonering av stikkrenner og grøfter. Det gjøres bl.a. etter krav i *Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning*. ROS–analysen vil være et vedlegg til planbeskrivelsen, jf. *Veileder om konsekvensutredning for planer etter plan- og bygningsloven*, pkt. 6.8 *Forholdet til naturmangfoldloven og ROS–analyse*.

Dersom ROS–analysen avdekker risikoforhold som ikke er ivaretatt i reguleringsplanen etter de nevnte risikokartleggingsprosessene eller at fagrapportene viser til tiltak som må iverksettes i senere faser (skredfaglig, hydrologi, vannhåndtering og geoteknikk), vil avbøtende tiltak bli innarbeidet i planforslaget og tilhørende fagrapporter.

6.5 Tema som skal behandles i planbeskrivelsen

I tillegg til de særskilte utredningstemaer som er beskrevet i kapittel 5.3 (prissatte konsekvenser) og 5.4 (ikke-prissatte konsekvenser) er det behov for en nærmere vurdering og beskrivelse av en rekke andre problemstillinger. Disse temaene vil ikke bli underlagt en konsekvensutredning, men drøftet og ivaretatt gjennom utarbeidelse av planbeskrivelsen.

Aktuelle temaer er blant annet følgende:

Relevant	Tema	Merknad
JA	Friluftsliv/by- og bygdeliv	Temaet konsekvensutredes i egen rapport, men kortversjon tas inn i planbeskrivelsen.
JA	Klimatilpasning/klimaendringer	Temaet «klimagassutslipp» konsekvensutredes, foruten om det er klimaendring en del av vurderinger knyttet til skred og flom, samt ROS.
JA	Landskap	Temaet konsekvensutredes i egen rapport, men kortversjon tas inn i planbeskrivelsen.
Ja	Natur og miljø	Temaet konsekvensutredes i egen rapport, men kortversjon tas inn i planbeskrivelsen.
Nei	Næringsinteresser	Det er ingen eksisterende næringsarealer i dette området, men forholdene for næringstransport vil bli omtalt som en del av prosjektet.
Ja	Samiske interesser og reindrift	Tema reindrift konsekvensutredes og beskrives også i planbeskrivelsen. Samiske interesser og utmarksbruk ivaretas gjennom fagrappport om naturressurser, konsekvensutredninger på temaene friluftsliv, by- og bygdeliv (f.eks. tilgang til utmark og sjø), og kulturarv (kulturmiljøer).
Nei	Folkehelse	Omtales ikke spesifikt, men tilgangen til friluftsområder ivaretas i temaet «friluftsliv/by. Og bygdeliv».
Ja	Teknisk infrastruktur	Teknisk infrastruktur som blir berørt av planforslaget vil bli omtalt og ivaretatt gjennom planarbeidet, eksempelvis vannforsyning, avløp og kraft.
Ja	Trafikkforhold, transportbehov	Vil redegjøres for i planbeskrivelsen.
Ja	Universell utforming	Vil redegjøres for i forbindelse med eventuelle holdeplasser innenfor planområdet.
NEI	Uterom og grønnstruktur	Naturområder og turdrag omtales i konsekvensutredning for friluftsliv.
Ja	Kulturminner og kulturmiljø	Konsekvensutredes i egen rapport, sammendrag tas inn i planbeskrivelsen

Ja	Forurensning (utslipp til luft, herunder klimagassutslipp, forurensning av vann og grunn, samt støy)	Klimagassutslipp konsekvensutredes i egen rapport. Støyberegning gjennomføres.
JA	Vannmiljø, jf. vannforskriften	Konsekvensutredes i egen rapport, sammendrag tas inn i planbeskrivelsen.
JA	Jordressurser (jordvern)	Kommer inn under tema Naturressurser som omtales i planbeskrivelsen.
JA	Naturressurser og mineralressurser	Beskrives i planbeskrivelsen. Reindrift inngår i tema naturressurs og det vil utarbeides konsekvensutredning for tema reindrift.
JA	Nasjonalt og internasjonalt fastsatte miljømål	Nasjonal transportplan 2025–2036 bygger opp under nasjonale og internasjonale mål om å halvere utsleppene fra transportsektoren innen 2030 og bidra til å oppfylle Norges klimamål. Dette vil bli omtalt og vurdert i planbeskrivelsen, og disse målene vil bli omtalt i konsekvensutredninger der det er relevant for utredningen.
JA	Beredskap og ulykkesrisiko	Beredskap ivaretas i ROS–analysen. Ulykkesrisiko vil bli vurdert i trafikksikkerhetsrevisjonen (TS–revisjon).
JA	Risiko og sårbarhet (ROS)	Det skal utarbeides ROS–analyse for planen i henhold til plan– og bygningsloven § 4–3, se kap. 5.5.
JA	Massehåndtering	Beskrives i planbeskrivelsen.
JA	Gjennomføring	Anleggsgjennomføring vil bli beskrevet i planbeskrivelsen



Statens vegvesen
Pb. 1010 Nordre Ål
2605 Lillehammer

Tlf: (+47) 22 07 30 00

firmapost@vegvesen.no

vegvesen.no

Tryggere, enklere og grønnere reisehverdag