



Statens vegvesen

PLANPROGRAM

Høringsutgave



Statens vegvesen

## E6 Olderdalen-Langslett

Delstrekning  
E6 Engneset-Myrland

Kåfjord/Nordreisa kommune

Utbygging  
Tromsø kontorsted  
16.03.2026

## Innhold

Innhold.....	1
1 Innledning.....	3
1.1 Formålet med planen.....	3
1.2 Alternativer.....	3
1.3 Konsekvensutredningsplikt og utredninger.....	5
1.4 Varsling av planoppstart med planprogram - høring.....	5
2 Prosjekt mål for E6 Engneset-Myrland.....	6
2.1 Samfunns mål.....	6
2.2 Effektmål.....	6
3 Planprogram.....	7
3.1 Planprosess.....	7
3.2 Medvirkning.....	8
3.3 Unntak fra byggesaksbehandling.....	9
3.4 Konsultasjon.....	9
4 Rammer og premisser for planarbeidet.....	11
4.1 Rammebetingelser.....	11
4.1.1 Aktuell lovverk.....	11
4.1.2 Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging.....	11
4.1.3 Nasjonal Transportplan.....	12
4.1.4 Bærekraftsmålene.....	13
4.1.5 Regional transportplan for Troms 2022-2033.....	13
4.1.6 Planstatus for området.....	13
4.1.7 Andre rammer og føringer.....	14
5 Beskrivelse av planforslaget.....	15
5.1 Planområdet.....	15
5.2 Bakgrunn for planarbeidet.....	15
5.3 Valg av vegstandard.....	16
5.3.1 Standard.....	16
5.3.2 Trafikkmengde og trafikkutvikling.....	16
6 Metodikk for konsekvensanalyse og konsekvensutredning.....	16
6.1 Om konsekvensanalyse av vegprosjekter.....	17
6.2 Metode for beregning av prissatte konsekvenser.....	19
6.3 Metode for utredning av ikke-prissatte temaer.....	19
6.3.1 Om krav til konsekvensutredning.....	19
6.3.2 Om metodikken.....	20

6.4 Sammenstilling av prissatte og ikke-prissatte konsekvenser .....	22
6.5 Tiltakshierarkiet .....	22
7 Utredningstema og problemstillinger .....	23
7.1 Alternativer som skal vurderes i planprosessen .....	23
7.2 Vurdering av prissatte konsekvenser .....	26
7.2.1 Klimabudsjett og klimaoppfølging .....	26
7.2.2 Støy og luftforurensning .....	26
7.3 Vurdering av ikke-prissatte konsekvenser .....	27
7.3.1 Friluftsliv/by- og bygdeliv .....	27
7.3.2 Naturressurser .....	27
7.3.3 Naturmangfold .....	28
7.3.4 Kulturmiljø .....	29
7.3.5 Landskapsbilde .....	30
7.3.6 Reindrift .....	30
7.4 Trafikksikkerhet .....	31
7.5 Massehåndtering .....	31
7.6 Planarbeidet berører to kommuner .....	31
7.7 Tema som skal behandles i reguleringsplan .....	31
8 Risiko og sårbarhetsanalyse .....	32
8.1 Gjennomføring av ROS-analysen .....	33
8.2 Risikokartleggingsprosesser i reguleringsplanen .....	33
9 Fremdrift .....	34
10 Vedlegg .....	34

## 1 Innledning

Statens vegvesen skal med hjemmel i plan- og bygningsloven § 3-7 og i samarbeid med både Kåfjord og Nordreisa kommune starte arbeidet med detaljregulering for strekningen E6 Engneset -Myrland. Strekningen er en delstrekning på prosjektet E6 Olderdalen-Langsett. Planarbeidet er vurdert av Statens vegvesen som forslagsstiller og kommunen som planmyndighet til å 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 andre ledd og 12-9 andre ledd.

### 1.1 Formålet med planen

Fra Engneset og nordover ligger eksisterende veg i et område med spredt bebyggelse og på begge sidene av vegen finnes det såkalt randbebyggelse. På grunn av randbebyggelsen er det satt en lav fartsgrense som gir redusert fremkommelighet sammenlignet med strekninger der fartsgrensen er 80 km/t. Dagens E6 har videre delvis dårlig geometrisk standard mellom Djupvik og Myrland. Fra Djupvik og nordover er vegens vertikalkurvatur ugunstig slik at spesielt større kjøretøy kan ha problemer med å komme seg opp Djupvikbakkan. Selv med regelmessig vinterdrift er dette en utfordrende strekning med dagens stigning.

Målsettingen med planarbeidet er å oppnå bedre framkommelighet på strekningen. Bedre framkommelighet vil også gir økt trafiksikkerhet med tanke på de trafikale utfordringene som kan oppstå vinterstid.

### 1.2 Alternativer

For strekningen er det ikke utarbeidet en konseptvalgutredning. Dog har Statens vegvesen utarbeidet et strateginotat datert 7. februar 2025 som skal være utgangspunkt for videre arbeid. I tillegg vil forprosjekt datert 25.03.2021 være et grunnlag. I strateginotatet omtales strekningen som tiltaksstrekning 2, Engneset – Djupvikbakken. I forprosjektet heter den Djupvikbakkan. Begge dokumentene vurderer ulike alternativer for strekningen fra Engneset til Myrland.

Strateginotatet går ikke nærmere inn i detalj og omtaler strekningen som følgende: «For strekningen Engneset – Djupvikbakken er det lite mulighet for å forbedre framkommeligheten på vegen i dagens vegkorridor. Aktuelt tiltak for denne strekningen er å legge om vegen øst for bebyggelsen. Ny veg vil kunne kobles på eksisterende veg nordøst for Djupvikbakken».

Forprosjektet er mer detaljert, og det ble vurdert fire alternativer:

- Linje 14 000 – ny veg fra Lyngsletta og utbedring av dagens trasé
- Linje 14 100 – utbedring av dagens trasé
- Linje 14 200 – ny trasé fra Hammarvikneset
- Linje 14 500 – ny trasé fra Engneset

Som del av prosjektet og planarbeidet så langt er det etter avsluttet forprosjekt lagt et linjeforslag i tillegg til alternativene nevnt ovenfor. Dette alternativet er en videreutvikling av linje 14 500:

- Linje 14 700 – ny trasé fra Engneset

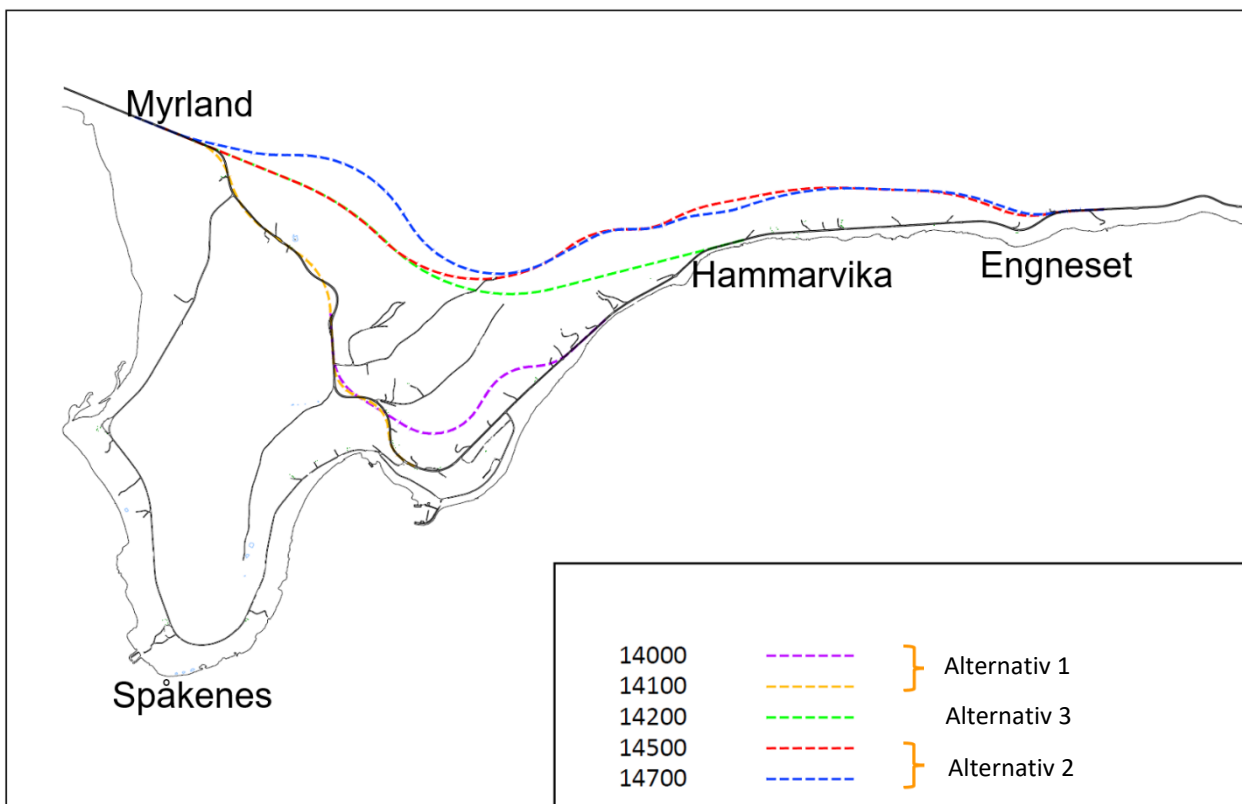
Utredningene som ble gjort i forprosjektet er så omfattende at de ikke kan gjengis i planprogrammet og vi henviser derfor til forprosjektrapporten for flere detaljer. I forprosjektrapporten anbefales det imidlertid to alternativer man bør gå videre med. Det er linjene 14 100 og 14 500, og i rapporten er det gjort følgende vurdering: «Linje 14 100 er det alternativet som holder seg nærmest dagens trasé og koster minst, samtidig er dette en løsning som er minst fremtidsrettet. Ønsker man en mer fremtidsrettet løsning bør en gå videre med linje 14 500. Denne linjen går gjennom uberørt terreng og vil sammenlignet med linje 14 100 koste mer. Landskapsmessig er linje 14 500 ikke gunstig og det bør iverksettes avbøtende tiltak som demper det visuelle inntrykket av ny E6. Det er åpenbart at

reindriftsinteresser vil bli berørt dersom en går videre med denne linjen. Derfor er det viktig i neste fasen å ha en dialog med reindriftsnæringen for å vurdere konfliktpotensiale nærmere.

Ved å optimalisere veglinjen er det mulig å unngå evt. konflikt med et registrert kulturminne i området. Med linje 14 500 får en lagt ny veg bakom bygda slik at en slipper å ha gjennomgangstrafikken i Djupvik, samtidig medfører færre avkjørsler og høyere fartsgrense til bedre fremkommelighet på denne delstrekningen». Linjealternativene vises med kart mer detaljert informasjon i kap. 7.

Det vurderes som mer hensiktsmessig å slå noen linjealternativer sammen til en korridor. Innenfor denne korridoren kan en videreutvikle og detaljere alternativene som del av det foranstående planarbeidet. I planarbeidet skal det utredes:

- Alternativ 1 tilsvarer en korridor der linjene 14 500 og 14 700 inngår med ny trasé fra Engneset
- Alternativ 2 tilsvarer en korridor der linjene 14 000 og 14 100 inngår med utbedring av dagens trasé
- Alternativ 3 tilsvarer linje 14 200 med ny trasé fra Hammarvika



Figur 1: Benevnelse av de ulike linjealternativene jf. forprosjektet for E6 Olderdalen-Langslett

Planprogrammet viser hvilke alternativer Statens vegvesen skal utrede etter varsling av planoppstart og påfølgende planprosess. Det er bare ett alternativ som til slutt skal legges frem i planforslaget til høring og offentlig ettersyn, og videre til politisk behandling.

### 1.3 Konsekvensutredningsplikt og utredninger

Det er gjennomført anslag den 04.03.2025 på hele strekningen E6 Olderdalen-Langslett. Kostandene (P50<sup>1</sup>) ligger for delstrekningen Engneset – Myrland på 636 millioner 2024 kr. Prosjektet er av en slik investeringsmessig størrelse at det ikke faller inn under 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. Kostnadsrammen i seg selv utløser ikke krav om konsekvensutredning.

Med tanke på de 3 ovenfor nevnte alternativene vil Alternativ 1 gå i uberørt terreng. Ettersom tiltaket vil berøre flere interesseområder antas at planarbeidet kan få vesentlige virkninger for miljø eller samfunn jf. konsekvensutredningsforskriften § 8. Flere fag skal derfor utrede tiltakets konsekvenser i hht. konsekvensutredningsforskriften.

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

- kulturminner
- landskap
- reindrift
- friluftsliv, by og bygdeliv
- naturmangfold
- klimagassutslipp

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

### 1.4 Varsling av planoppstart med planprogram - høring

Det ble i samråd med både Kåfjord og Nordreisa kommune besluttet at forslag til planprogram skal legges ut til høring og offentlig ettersyn. Etter høringen blir innkomne innspill behandlet og planprogrammet evt. oppdatert. Deretter legges planprogrammet frem for fastsettelse i både Kåfjord og Nordreisa kommune jf. plan- og bygningsloven §§ 4-1 og 12-9.

Forslag til planprogram er på høring og offentlig ettersyn i tidsperioden 25.03.2026 til 29.05.2026.

Dokumentene er fremdeles tilgjengelig på vår nettside

<https://www.vegvesen.no/vegprosjekter/europaveg/e6olderdalen/e6Engnesetmyrland/>.

Den 23.04.2026 kl. 18-20 blir det informasjonsmøte om planarbeidet på Djupvik Nordmannvik bygdehus, Lyngenfjordveien 922, 9146 Olderdalen.

Innspill til planprogrammet, det vil si formål, alternativer, behov for utredninger eller opplegget for medvirkning, kan sendes innen 29.05.2026 til:

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

---

<sup>1</sup> P50 er et budsjett som skal overholdes med 50 % (P50) sannsynlighet.

- eller til Statens vegvesen, Postboks 1010 Nordre Ål, 2605 Lillehammer.

For mer informasjon om opplegget for medvirkning i denne planprosessen, se kapittel 3.2.

## 2 Prosjektmål for E6 Engneset-Myrland

### 2.1 Samfunns mål

Det prosjektutløsende behovet er å bedre rammevilkårene for mer effektiv transport og trafikkisikkerhet. 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 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.

Ut fra dette er samfunns målet definert slik: Nord-Troms skal ha et sikkert, forutsigbart og godt framkommelig transportsystem.

### 2.2 Effektmål

Med utgangspunkt i samfunns målet for E6 Engneset-Myrland ble det definert effektmål for prosjektet. Disse målene:

- Effektmål 1. Redusere reisetid
- Effektmål 2. Forbedre nærmiljøet
- Effektmål 3. Redusere potensialet for alvorlige ulykker
- Effektmål 4. Forbedre redundans og robusthet

### 3 Planprogram

Et planprogram er et dokument som gjør rede for hvordan selve reguleringsplanprosess skal gjennomføres, forenklet sagt en «plan for planen». Planprogrammet utgjør dermed første steg i arbeidet med detaljregulering for E6 Engneset-Myrland.

Planprogrammet skal klargjøre formålet med planarbeidet og avklare rammer og premisser for den videre prosessen. I planprogrammet foreslås det hvilke tema og problemstillinger som belyses i planarbeidet, opplegg for informasjon og medvirkning, og hvilke utredninger som anses nødvendige for å gi et godt beslutningsgrunnlag.

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.

#### 3.1 Planprosess

Selve planforslaget fremmes som en detaljregulering med tilhørende konsekvensutredning for tiltaket. Forslag til planprogram skal redegjøre for hvilke forhold som vil bli utredet og belyst i planforslaget. Et skjematisk oppsett av hvordan reguleringsplanprosessen vil gjennomføres er vist i Figur 2.

Første steg er at Statens vegvesen varsler planoppstart med konsekvensutredning for ulike alternative E6-traseer. Vi gir i samarbeid med Kåfjord og Nordreisa kommune grunneiere, sektormyndigheter og andre interesserte beskjed om at det pågår et planarbeid. Så legges det ut et forslag til planprogram til høring og offentlig ettersyn.

Høring av planprogram er på seks uker. Naboer, offentlige myndigheter og andre sentrale parter i saken blir varslet gjennom brev og det annonseres i lokalavisa at planprogrammet er på høring.

I denne fasen er det viktig at grunneiere, sektormyndigheter og andre interesserte gir Statens vegvesen en tydelig tilbakemelding på hva man tenker om de ulike alternativene. 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. Kåfjord/Nordreisa kommune fastsetter planprogrammet for planarbeidet. Når planprogrammet er fastsatt er dette juridisk bindende for den videre utredningen. 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



Figur 2: Skjematisk fremstilling av planprosessen

beslutninger som skal tas. Planforslaget med konsekvensutredning skal beskrive både vesentlige virkninger og virkninger av tiltaket for miljøet og samfunnet jf. plan- og bygningsloven § 4-2.

Når forslag til detaljregulering med konsekvensutredning er utarbeidet, legges planforslaget ut til offentlig ettersyn og høring med frist for merknader, minimum i seks uker. 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. Statens vegvesen vil også på vanlig måte gjennomføre befaringer ute sammen med grunneiere/interessenter dersom det er behov for det og besvare muntlige og skriftlige henvendelser.

I denne fasen er det viktig at grunneiere, sektormyndigheter og andre interesserte gir Statens vegvesen en tydelig tilbakemelding på hva man tenker om den løsningen som presenteres. I høringsperioden er det mulig å komme med merknader til det konkrete planforslaget. Alle innkomne merknader vil bli vurdert av Statens vegvesen, men det finnes ikke noe krav på at merknaden tas til følge.

Når høringsperioden er over, vil Statens vegvesen eventuelt justere forslaget til reguleringsplan. Reguleringsplanen vil deretter bli oversendt Kåfjord og Nordreisa kommune til endelig behandling og vedtak.

### 3.2 Medvirkning

Planprogrammet og regelverket for konsekvensutredninger skal sikre at man i plansaker får en bred medvirkning i hele planprosessen. Gjennom høring av planprogrammet gis det anledning til å påvirke både hvilke spørsmål som er viktige og som bør utredes. Berørte interessenter og grunneiere har verdifull lokalkunnskap som vi kan dra nytte av i planprosessen.

Statens vegvesen og planmyndighetene 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. Samiske interesser skal det vies særlig oppmerksomhet ved en tidlig muligst involvering i planarbeidet jf. Samelovens konsultasjonsplikt.

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

Viktige ledd i medvirkningen vil være følgende:

**Dialogmøter:** For å få del i kunnskapen som kommunen sitter med vil Statens vegvesen gjennomføre møter med administrasjonen i Kåfjord og Nordreisa kommune, på fylkesnivå og statlig nivå, og med en rekke andre interessenter som f.eks. grunneiere. Det vil også bli avholdt møter med sektormyndigheter der det er behov.

**Involvering av samiske interesser:** Statens vegvesen ønsker å involvere alle områder der samiske interesser blir berørt på et tidlig tidspunkt. Det gjelder både reindriftsinteresser og interesser knyttet til samiske kulturminner. Medvirkningsprosessen er hjemlet i plan- og bygningsloven.

Vi vil involvere reinbeitedistriktene i prosessen med å utarbeide konsekvensutredningen. Dette kan omfatte innhenting av nødvendig informasjon og kvalitetssikring i form av faktasjekk når forslag til konsekvensutredningen er ferdigstilt.

Som del av planprosessen avtales evt. møter og befaringer direkte med henholdsvis reinbeitedistriktene, Statsforvalteren og Sametinget.

**Regionalt planforum:** Planen vil bli tatt opp i Regionalt planforum.

**Folkemøte/informasjonsmøte:** Statens vegvesen gjennomfører folkemøte i Kåfjord/Nordreisa kommune i forbindelse med varsling av planoppstart og skal ha nytt folkemøte når planforslaget legges ut på offentlig ettersyn.

**Annonsering i lokale media:** Utlegging av planprogram til offentlig ettersyn, er annonsert i lokalavisa, på kommunens nettsider og på vegvesenet sin prosjektside. Når reguleringsplanforslaget senere skal på høring vil det og bli gjort kjent i de samme kanalene.

**Befaringer:** Dersom en regional eller statlig instans ønsker en befaring av planområdet stiller Statens vegvesen opp og gjennomfører befaringen med aktuell aktør. Det samme gjelder selvfølgelig grunneiere eller andre med berettigete interesser i planområdet.

**Politisk behandling:** Hvis Kåfjord eller Nordreisa kommune ønsker det gir Statens vegvesen orientering til politiske utvalg og kommunestyret underveis i prosessen og i forbindelse med høring av planforslag.

### 3.3 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.

### 3.4 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 er ansvarlig for planprosessen etter plan- og bygningsloven § 3-7, men kommunen har det formelle ansvaret for å ivareta konsultasjonsplikten i henhold til Sameloven, foreslås det at også Statens vegvesen tilbyr konsultasjon der samiske interesser er berørt. Når Statens vegvesen inviterer til konsultasjon inkluderer det også at kommunen inviteres. Kommunen avgjør selv om de ønsker å stille på konsultasjonsmøte. Statens vegvesen skal også ha dialog med kommunen om hvem som skal konsulteres. Det er mest aktuelt å tilby konsultasjon både reinbeitedistriktet og Sametinget som har ansvar for samiske kulturminner. Konsultasjoner skal dokumenteres gjennom egen protokoll.

Det er avklart med Kåfjord og Nordreisa 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.

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

## 4 Rammer og premisser for planarbeidet

I dette kapittelet gis det en oversikt over relevante lover, retningslinjer og planer etc. som inneholder arealpolitiske føringer som vil stå sentralt i utarbeidelsen av detaljregulering for E6 Engneset-Myrland. Det er ikke utarbeidet konseptvalgutredning for prosjektet, men det er utarbeidet en rekke andre sentrale dokumenter som setter rammen for planarbeidet.

### 4.1 Rammebetingelser

#### 4.1.1 Aktuell lovverk

De mest relevante lovene og forskriftene for planarbeidet:

- Lov om planlegging og byggesaksbehandling (Plan- og bygningsloven)
- Lov om forvaltning av naturens mangfold (Naturmangfoldloven)
- Lov om vern mot forurensninger og om avfall (Forurensningsloven)
- Lov om vassdrag og grunnvann (vannressursloven)
- Forskrift om rammer for vannforvaltning
- Lov om kulturminner (Kulturminneloven)
- Lov om jord (Jordlova)
- Lov om reindrift (Reindriftsloven)
- Lov om vegar (Vegloven)
- Lov om oreigning av fast eiendom (Oreigningslova)
- Lov om friluftslivet (Friluftslivsloven)
- Lov om likestilling og forbud mot diskriminering (likestillings- og tilgjengelighetsloven)
- Forskrift om konsekvensutredning for planer etter plan- og bygningsloven

#### 4.1.2 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 regional og kommunal planlegging gjelder i samme grad for Statens vegvesen. Følgende tema er relevant for dette planarbeidet:

##### **Samordning og samarbeid i planlegging**

Regjeringen forventer at kommunene utnytter de mulighetene for forenkling og effektivisering som det de senere år er åpnet for i plan- og bygningsloven. Konsekvensutredninger og risiko- og sårbarhetsanalyser er viktige verktøy for planprosesser og valg av løsninger. I konsekvensutredninger skal alternativer, samlede virkninger av foreslått arealbruk og sumvirkninger vurderes. Et godt planprogram sikrer at utredningene og opplegget for medvirkning er tilpasset behov og plannivå.

Kostnadseffektivitet skal vektlegges i den samlede vurderingen. Gode planprosesser reduserer ofte omfanget av innsigelser. Tidlig involvering av statsforvalteren, andre statlige myndigheter, fylkeskommunen og Sametinget/reinbeitedistriktet er viktig for å avklare nasjonale og vesentlige regionale interesser. Samiske interesser skal særlig sikres gjennom konsultasjonsplikten. Regionalt planforum skal brukes aktivt som grunnlag for å avklare og samordne statlige, regionale og kommunale interesser i aktuelle plansaker.

Bærekraft står sentralt i plan- og bygningsloven og planleggingen skal fremme bærekraftig utvikling. I denne sammenhengen er det nasjonale klima- og miljømål som gir rammer for planleggingen.

##### **Klima, natur og miljø**

Regjeringen vil utvikle et transportsystem som bedrer framkommelighet og lavere utslipp fra transportsektoren. Utforming av transportsystemet skal også bidra til å redusere transportulykkene i tråd med nullvisjonen og reduserer klimagassutslippene og andre negative miljøkonsekvenser.

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

#### Velferd og bærekraftig verdiskaping - reindrift

Langsiktig og forutsigbar samfunns- og arealplanlegging er avgjørende for å sikre natur- og kulturgrunnlaget for samiske lokalsamfunn og viktige samiske næringer som reindrift. Planleggingen må bygge på et godt kunnskapsgrunnlag, og at ikke utbygging og annen aktivitet gjør at reindriftsarealene i for stor grad reduseres, fragmenteres eller gjøres utilgjengelige. Reindriftens interesser skal veies opp mot andre samfunnsinteresser, og man må søke å komme fram til løsninger som begrenser varig reduksjon av arealer og økte forstyrrelser for reindriften.

#### 4.1.3 Nasjonal Transportplan

Samferdselsdepartementet la fram Nasjonal transportplan (NTP) for 2025-2036 i Meld. St. 14 (2023-2024). Strekningen E6 Engneset-Myrland er en delstrekning av E6 Olderdalen-Langselett. I NTP er strekningen dermed omtalt som E6 Olderdalen-Langselett. Prosjektet ble, etter det har vært del av Nye Veiers portefølje, tilbakeført til Statens vegvesen. Om tilbakeføringen se også kap. 13.7 i NTP 2025-2036.

I NTP er prosjektet E6 Olderdalen-Langselett omtalt slik: «E6 Olderdalen–Langselett 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, spesielt om vinteren. Det er ikke vedtatt reguleringsplan for strekningen». Prosjektet er foreslått med en statlig fullfinansiering og en investeringssum på 1,6 mrd. kroner og er foreslått prioritert i NTPs første seksårsperiode.

Nasjonal transportplan 2025-2036 har følgende mål for planperioden:

### Et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i hele landet i 2050



Figur 3: Definerte mål jf. Nasjonal Transportplan (NTP) 2025-2036

#### 4.1.4 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:

- klimagassutslipp og klimatilpasning
- ressursbruk og sirkulærøkonomi
- biologisk mangfold og økosystemer
- ringvirkninger for lokalsamfunn og trafikanter
- seriositet og arbeidsforhold i leverandørkjeden og transportnæringen

Bærekraftsmålene er også sentral i gjeldende Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2023-2027.



Figur 4: Utvalgte bærekraftsmål som er relevant for planarbeidet

#### 4.1.5 Regional transportplan for Troms 2022-2033

Regional transportplan for Troms er datert 18.11.2022. Hensikten med planen er å sørge for et transportsystem som ivaretar sikker mobilitet for folk, konkurransekraft og verdiskaping for næringslivet og en moderne omstilling for fremtidens Troms. Fylkeskommunen tar en aktiv rolle for å utvikle Troms med alle sine oppgaver innenfor transportsektoren. Selv om E6 som riksveg ikke ligger innenfor fylkeskommunens ansvarsområde er vegen omtalt i regional transportplan for Troms.

Fylkeskommunen omtaler strekningen slik: «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». At prosjektet omtales som del av Nye Veier sin prosjektportefølje skyldes at transportplanen ble vedtatt før tilbakeføringen av prosjektet fra Nye Veier til Statens vegvesen.

Prosjektet E6 Engneset-Myrland er underlagt NTP og Regional transportplan for Troms har således ingen direkte virkninger på statlige samferdselsprosjekter. Samtidig er prosjektet i tråd med fylkeskommunens overordnede målsetninger som er omtalt i fylkesplanens hovedmålsetning jf. kap. 2.

#### 4.1.6 Planstatus for området

##### Overordnede planer

Ettersom plantiltaket berører to kommuner, gjelder det to selvstendige kommuneplaner:

- Kommuneplanens arealdel 2015-2027 for Kåfjord kommune, som trådte i kraft 20.06.2017.
- Kommuneplanens arealdel for Nordreisa kommune, som trådte i kraft 20.03.2014

Det aktuelle planområdet inngår i kommuneplanens arealdel 2015-2025 med nasjonal arealplan-id 5540\_19402014KPA i Kåfjord kommune. Hovedsakelig er arealet avsatt som LNFR-formål, samt i hensynssonen H910 – videreføring av reguleringsplan. Hensynssone for reguleringsplaner som skal videreføres ligger inne i plankartet og er også listet opp i planbestemmelsene. I Nordreisa kommune er arealet liksom avsatt som LNFR-formål.

##### Reguleringsplaner i området

- Reguleringsplan for Djupvik, vedtatt den 10.04.1985 i sak 1985/427.
- Reguleringsplan for Djupvik Sjøcamp, vedtatt den 27.11.2009.

Mens førstnevnte plan kommer i umiddelbar berøring med dagens E6 ligger reguleringsplanen for sjøcampen i vegens influensområde og blir ikke direkte berørt.

#### 4.1.7 Andre rammer og føringer

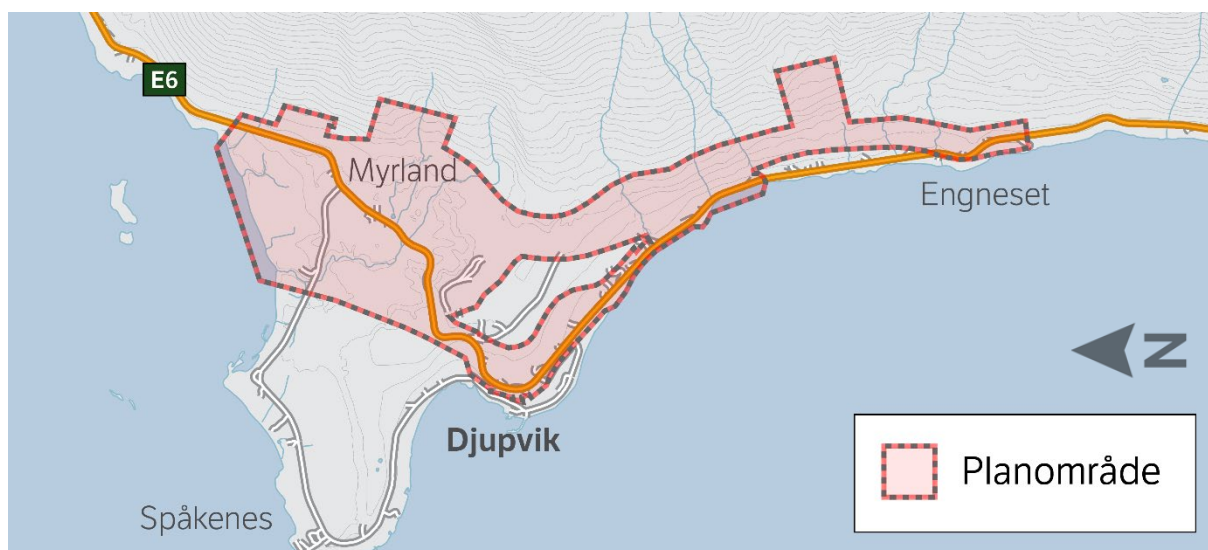
- Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen
- Rikspolitiske retningslinjer for universell utforming
- Statlig planretningslinje for arealbruk og mobilitet
- Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442)
- Statlige planretningslinjer for klima- og energi
- Statlige planretningslinjer for differensiert forvaltning av strandsonen langs sjøen
- Oppdatert nasjonal jordvernstrategi (Prop. 1 S (2018-2019, vedlegg 1)
- Samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging (DSB, 2017)
- Stortingsmelding (Meld. St.) 33 Klimatilpasning i Norge

## 5 Beskrivelse av planforslaget

### 5.1 Planområdet

Planarbeidet omfatter E6 på vegstrekningen mellom Engneset i Kåfjord kommune og Myrland i Nordreisa kommune. Strekningen har en lengde på ca. 5,6 km og ligger ved Lyngenfjorden.

Området preges av Lyngenfjorden i vest og store fjell i øst. Fjellene på østsiden av E6 er nesten 1 300 meter høy. Dagens vegtrasé følger i stor grad kystlinjen og terrenget stiger bratt fra kystlinjen til de høyeste toppene. Området er spredt bebyggt med boliger og randbebyggelsen finnes på begge sider av vegen. Langs hele strekningen er det jordbruksareal som riktignok ikke er sammenhengende. Jordbruksarealene variere i størrelsen, men kan jevnt over beskrives som små enheter. Med høyden går landskapet over i et skogsbelte og skoggrensen ligger på mellom 400 og 500 meter over havet.



Figur 5: Planområde det skal varsles planoppstart for.

### 5.2 Bakgrunn for planarbeidet

Det utløsende behovet for planarbeidet er sammensatt. På grunn av randbebyggelsen på begge sidene av vegen er fartsgrensen 60 km/t. Fremkommeligheten er tilsvarende redusert sammenlignet med de delstrekningene mellom Olderdalen og Langslett der man har fartsgrense 80km/t. Spesielt for tungtransporten oppleves redusert fremkommelighet som flaskehals. Lange avstander i Troms og Finnmark, samt store avstander til markedene gir utfordringer for næringslivet.

Prekært er situasjonen i Djupvikbakken der vegen har både dårlig horisontal- og vertikalgeometri. Tungtrafikken har vinterstid til dels store utfordringer med å forsere Djupvikbakken nordover i retning Nordreisa.

Eksisterende bebyggelse ligger tett opp mot vegen som er hovedtrafikkåren i Nord-Troms. Det er en høy andel tungtrafikk på E6 og med liten avstand mellom trafikkinfrastruktur og bebyggelse gir dette dårlig nærmiljø. Nærmiljøet påvirkes av både støy og støv, samt at vegen har en barriervirkning for bebyggelsen.

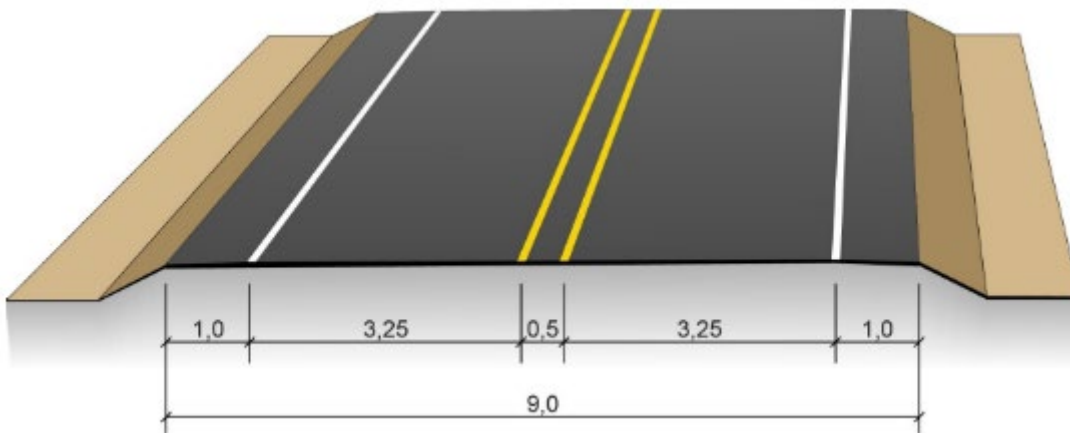
E6 Engneset-Myrland har på grunn av sin randbebyggelse mange direkte avkjørsler fra europavegen. Det er private avkjørsler som finnes på begge sidene av vegen. Dette gjør at risikoen for trafikkulykker er høy, og at vegen kan oppleves som trafikkfarlig. De som berøres er hovedsakelig folk som bor langs strekningen, og myke trafikanter. Det finnes ingen indikasjoner på at problemet vil avta framover.

## 5.3 Valg av vegstandard

### 5.3.1 Standard

Ny veg skal planlegges etter H1 standard jf. vegnormale N100. Typisk for denne vegklassen vil være:

Standardklasse	H1 – 80 km/t (se figur under)
Vegtype	H1 – Nasjonal hovedveg
Vegbredde	9 meter
Dimensjonerende typekjøretøy	Modulvogntog
Maksimal stigning	6 %
Helårs bæreevne	10 tonn
Tilknytninger	Kryss skal bygges som forkjørregulert T-kryss og utformes iht. Håndbok N100 (Statens vegvesen 2021).



Figur 6: Tverrprofil for H1-veg, fra håndbok N100 (Statens vegvesen 2021)

### 5.3.2 Trafikkmengde og trafikkutvikling

Trafikkmengden på dagens veg er 1 700 kjøretøy/døgn (ÅDT oktober 2021). Gjennomsnittlig andel lange kjøretøy i telleperioden er 24 %, definert som kjøretøy med lengde over 5,6 meter.

Dimensjonerende år er 20 år etter at den aktuelle vegen er ferdigstilt. Dette tidspunktet er usikkert, men det er lagt til grunn ferdigstillelse skjer mellom 2032 og 2035. ÅDT for henholdsvis 2052 og 2055 er beregnet til 1 987 og 2 019, og begge verdiene er avrundet til 2 000. Andel lange kjøretøy er beregnet til henholdsvis 28 % og 29 %.

## 6 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 Statens vegvesens håndbok V712 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»<sup>2</sup>.

### 6.1 Om konsekvensanalyse av vegprosjekter

Planlegging av transportsystemet skal omfatte vurderinger av alternativ som beskriver konsekvenser for miljø og samfunn<sup>3</sup>.

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 kroneverdier<sup>4</sup>.
- 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 kroner<sup>4</sup>.

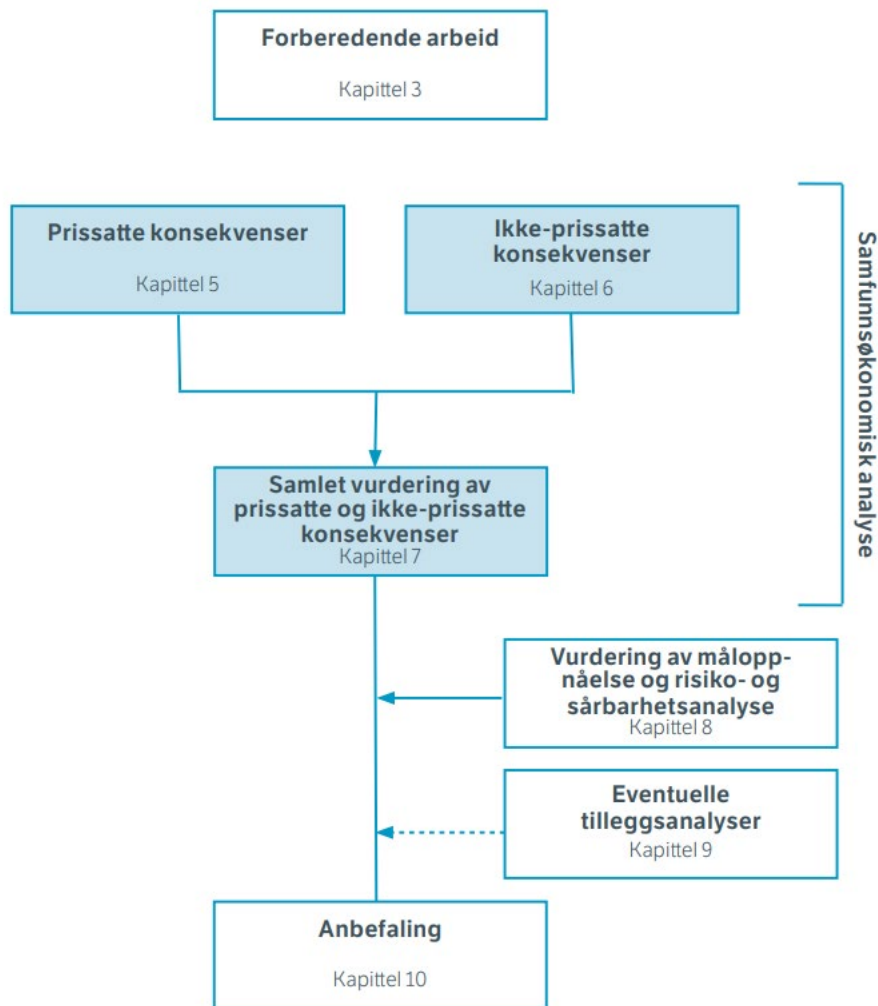
Figuren under illustrerer stegene i en samfunnsøkonomisk analyse:

---

<sup>2</sup> Håndbok V712, side 7.

<sup>3</sup> [Konsekvensanalyser | Statens vegvesen](#)

<sup>4</sup> [Veileder i samfunnsøkonomiske analyser - Begreper | DFØ](#)



Figur 7: Skjematisk prosess for utarbeiding av samfunnsøkonomiske analyser. Kilde: håndbok V712 Konsekvensanalyser.

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. I denne reguleringsplanen er det tre alternativer som foreslås utredet.

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 supplering på hvordan klima- og miljøtemaene skal kartlegges og utredes.

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

## 6.2 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 nyttevirkinger 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 sammenstilt<sup>5</sup>.

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 miljø<sup>6</sup>; *klimagassutslipp, støy, luftforurensning og forurenset grunn* dersom disse blir vesentlig påvirket av tiltaket. I denne reguleringsplanen gjennomføres det konsekvensutredning av temaet klimagassutslipp, se kapittel 6 for nærmere vurdering.

## 6.3 Metode for utredning av ikke-prissatte temaer

### 6.3.1 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.

---

<sup>5</sup> [svv-rapport-356-brukerveiledning-effekt.pdf](#)

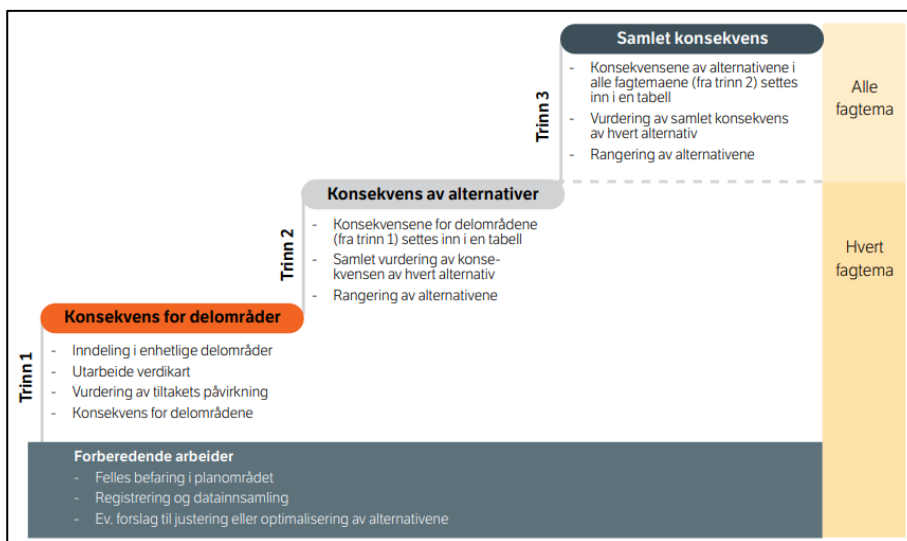
<sup>6</sup> [Del 3: Metode for utredning - miljødirektoratet.no](#)

I kapittel 1.4 Forholdet til forskrift om 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 bygdeliv, 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.

### 6.3.2 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 9: Figur som viser de tre trinnene for vurdering av ikke-prissatte temaer. Kilde: Håndbok V712.

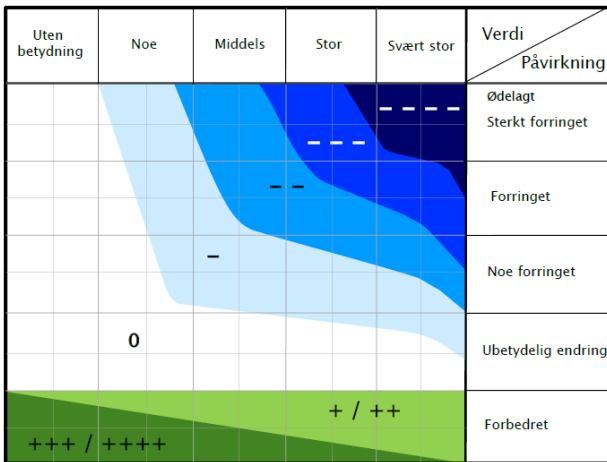
Innledningsvis må utreder gjøre seg kjent i det området som skal undersøkes, samt hva slags tiltak som er planlagt. I det første trinnet gjøres en konsekvensvurdering av tiltakets påvirkning på mindre enhetlige delområder. I trinn 2 foretar utreder en samlet vurdering av hvert alternativ. Konsekvensene 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 10. 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 10: 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 11: 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 12: 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.

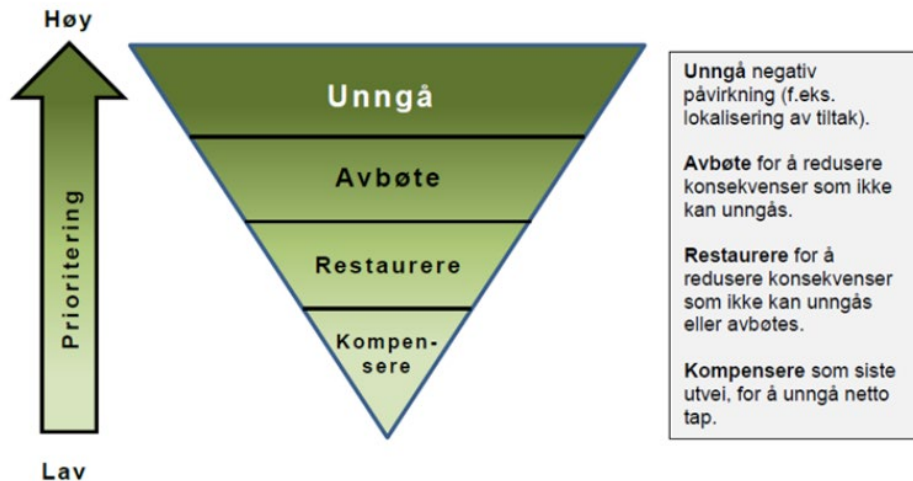
## 6.4 Sammenstilling av prissatte og ikke-prissatte konsekvenser

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 Engneset-Myrland finnes det tre alternativer og det vil gjøres 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 Engneset og Myrland vil medføre. I konsekvensutredningene er konsekvensreducerende tiltak et tema.

## 6.5 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 13: Illustrasjon av tiltakshierarkiet. Kilde: Veileder konsekvensutredning, 2020

## 7 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 «*Virkinger av planforslaget*».

### 7.1 Alternativer som skal vurderes i planprosessen

I løpet av tidlig planfase har det vært en prosess der mange ulike linjealternativer ble vurdert. Spesielt forprosjektrapporten gjør rede for fire alternativer og det ble gjort vurderinger av fagområdene landskap, naturmangfold, kulturmiljø, naturressurser og HMS. Disse linjene har vært gjennom en silingsprosess i forprosjektarbeidet. Silingen munnet ut i en anbefaling hvilke linjer som er aktuelle å gå videre med i reguleringsplanfasen. Hensikten har vært å komme frem til relevante og realistiske alternativer som skal beskrives og utredes i den videre planprosessen.

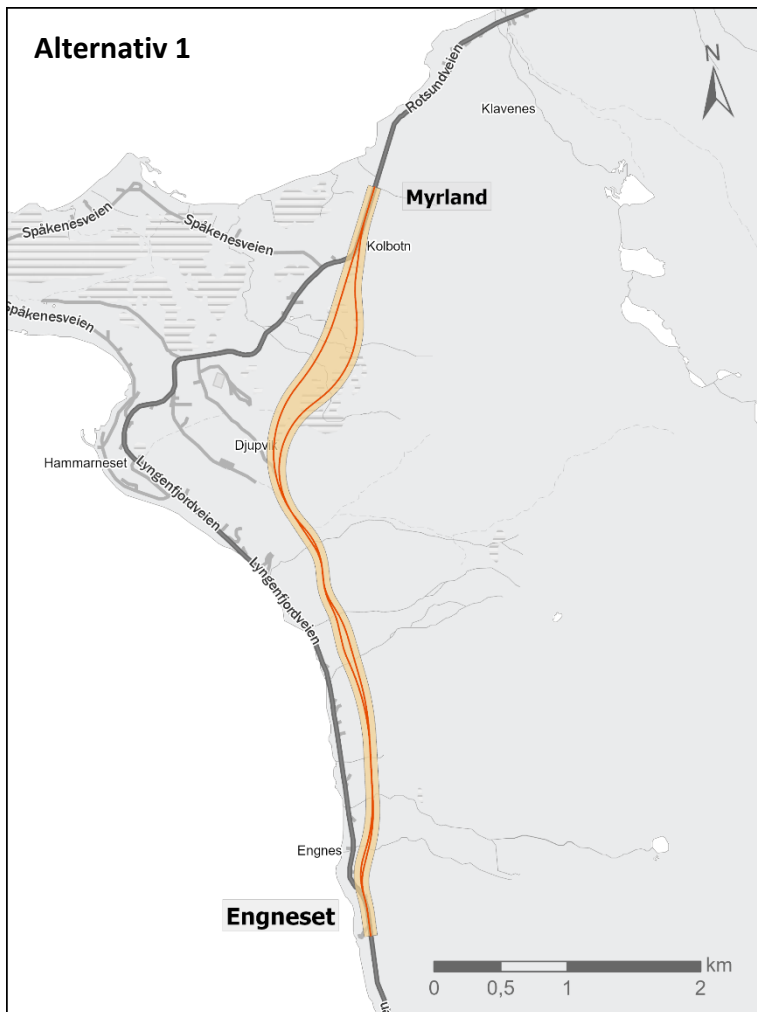
I planprogrammet foreslås det å utrede følgende to linjer: Alternativ 1 som tilsvarer linje 14 500 i forprosjektrapporten og 14 700 som er en ny variant av linje 14 500. Alternativ 2 som tilsvarer linje 14 000 og 14 100 i forprosjektrapporten. Så alternativ tre som tilsvarer linje 14 200 i forprosjektrapporten.

I forbindelse med planoppstart ble tiltaket vurdert opp imot konsekvensutredningsforskriften der Statens vegvesen som forslagsstiller konkluderte med at temaene kulturarv, landskap, reindrift, naturmangfold, klimagassutslipp, friluftsliv, by- og bygdsliv skal konsekvensutredes. Konsekvensutredningen vil bli presentert i planforslaget som legges ut på høring og til offentlig ettersyn.

#### 0 - Alternativet

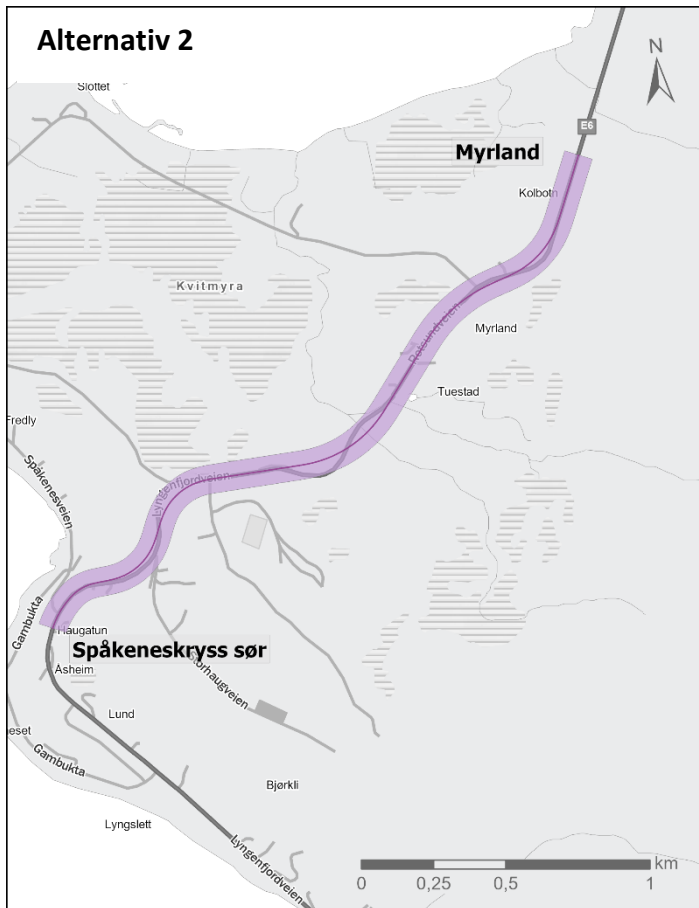
Konsekvensene ved et tiltak framkommer ved å måle/sammenligne forventet tilstand etter at tiltaket er gjennomført, mot forventet tilstand uten at tiltaket realiseres. Alternativet som representerer videreføring av dagens status kalles «0-alternativet». Her skal man vurdere konsekvensene av at planlagt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

## Alternativ 1



Ny veg kobles på eksisterende E6 rett sør for Engneset. Veglinjen stiger i terrenget og linjeføringen velges slik at ny veg ligger på en «naturlig» hylle i terrenget. I starten må både Engnesetelva og Samferelva krysses via nye konstruksjoner. På det høyeste punktet vil vegen ligge ca. 90 meter over havnivå. Det vil også være nødvendig med nye konstruksjoner over Joelva, Mølnelva og Storelva før vegen går i kurve rundt Storhammaren Lakselvmyra. To mindre vassdrag, Leirvågelva og Lille Leirvågelva må krysses før ny veg kobles på dagens E6 på Myrland.

Figur 14: Korridoren som viser utredningsområdet for alternativ 1.



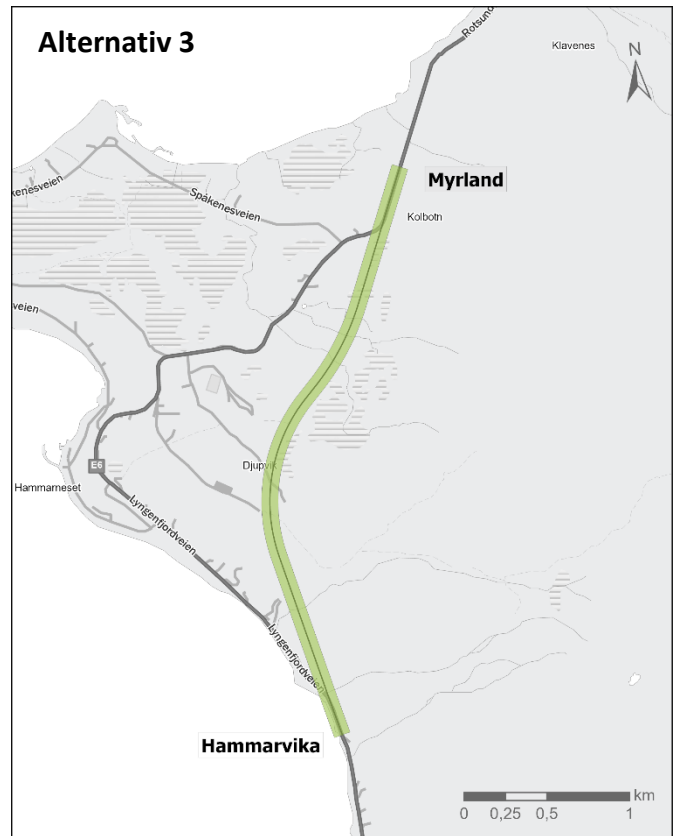
Figur 15: Korridoren som viser utredningsområdet for alternativ 2.

**Alternativ 3**

Parsellen starter i Hammervika og legges bakom eksisterende bebyggelse før veglinjen stiger i terrenget og følger korridoren til alternativ 1. Forskjellen mellom alternativ 1 og 3 er at parsellstarten til alternativ 3 ligger noe lenger nord.

**Alternativ 2**

Planparsellen har sin start rett før det sørlige krysset på Spåkenes. Ny veg får en stivere kurvatur enn dagens veg og går noen plasser i tilnærmet dagens trasé. Stigningen reduseres sammenlignet med dagens stigning, dog vil ny veg få en stigning på maks 6 prosent som er maks tillatt stigning på hovedvegnettet. Vegens høyeste punkt er ca. 64 meter over havnivå og i retning nord mot Nordreisa kommune vil ny veg ha et fall på maks 6 prosent. Vegen kobles til eksisterende E6 på Myrland i Nordreisa kommune.



Figur 16: Korridoren som viser utredningsområdet for alternativ 3.

## 7.2 Vurdering av prissatte konsekvenser

I dette kapitlet presenteres vurderingen av om det er nødvendig med en konsekvensutredning av temaet «klimagassutslipp» og temaet «støy og lokal luftforurensning».

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*.

### 7.2.1 Klimabudsjett og klimaoppfølging

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.

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. Det skal gjøres beregninger av klimagassutslipp ved hjelp av verktøyet VegLCA. Noen alternativer kommer i berøring med myrområder/våtmarksområder noe som også skal gå inn i regnskapet for klimabudsjettet.

Planprosessen skal ha fokus på å redusere klimagassutslippet fra prosjektet. Det skal velges material med lave klimagassutslipp og det skal velges løsninger som reduserer transportbehovet til, fra og på anlegget.

Antatte/mulige konsekvenser av tiltaket
<p>Det antas at det estimerte utslippet vil kunne utgjøre en lav til middels negativ konsekvens (iht. Tabell 6 Konsekvenstabell klimagass fra håndbok M-1941). Følgende kilder vurderes som de største bidragsyterne til klimagassutslipp for de valgte alternativene:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Utslipp fra karbonholdig arealer, hovedsakelig skog, myr og dyrket mark</li> <li>• Utslipp fra konstruksjoner (betong og stål)</li> <li>• Utslipp fra massehåndtering (graving, sprenging og frakt av masser på/ut av anlegg)</li> </ul>
Datagrunnlag og kilder
<ul style="list-style-type: none"> <li>• AR5-data – Kartlegging av type areal og størrelse på areal</li> <li>• Prosjekterte mengder for de ulike alternativene</li> <li>• EFFEKT-beregninger – estimerte klimagassutslipp fra både bygging og driftsfase</li> </ul>
Forslag til kartlegginger/suppleringer av eksisterende kunnskap og metodikk
<p>Konsekvensutredning for klimagassutslipp er nødvendig.</p>

### 7.2.2 Støy og luftforurensning

Analysen av støy fra vegtrafikken vil følge de prinsippene som er nedfelt i T-1442, Retningslinjer for behandling av støy i arealplanlegging.

Utredningen har som mål å vise nivå for støypåvirkningen. Størstedelen av Alternativ 1 for ny E6 går utenfor bebygde områder. Det vil derfor ikke være formålstjenlig å utføre detaljerte beregninger av støy for hele strekningen. Med utgangspunkt i trafikkberegninger vil det bli utført beregninger for støy. Det vil bli pekt på

område hvor det er støyfølsomme bebyggelse innenfor gul eller rød sone, og nærliggende friluftsområde hvor grenseverdier vil bli overskredet.

Vurdering av luftkvalitet skal gjøres i henhold til Miljødirektoratets «Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging (T-1520)». For å vurdere behov for utredning av luftkvalitet brukes veilederen *Interne råd for bruk av retningslinje T-1520 i Staten vegvesen* benyttet.

### 7.3 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*».

#### 7.3.1 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
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Store deler av planområdet ligger innenfor områder registrert og vurdert som særlig viktige friluftsområder.</li> <li>• Ved Djupvik ligger mye brukt nærturområde med lett tilgjengelige stier for mange brukergrupper, lysløype, skilting, benker, grillhytter og gode parkeringsmuligheter.</li> <li>• Samme område er utgangspunkt for populære toppturer, sommer som vinter.</li> <li>• Storhaugen er vinterstid et toppturmål av betydning i regional sammenheng. Det samme er Sorbmegåiså, hvor de mest benyttede traséene starter lenger sør i planområdet.</li> </ul>
Antatte/mulige konsekvenser av tiltaket
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tiltak kan føre til stort arealbeslag og negativ påvirkning på kartlagte og verdisatte friluftsområder, gitt verdi "svært viktige friluftsområder". Sannsynlig konsekvens vil kunne være forringet tilgang og kvalitet på friluftsområder.</li> <li>• Tiltaket kan føre til at mange av dagens lett tilgjengelige nærturer går tapt, og skjærer av mange av de mest brukte turstier og traseer for toppturer sommer og vinter.</li> </ul>
Datagrunnlag og kilder
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Naturbasekart (kartlagte og verdisatte friluftsområder, tilgjengelig strandsone, snøskuterløyper).</li> <li>• Kartportaler og nettsider for turplanlegging (ut.no, utinord.no, strava heatmaps).</li> <li>• Befaring og registreringer.</li> <li>• Innhenting av kunnskap hos kommunen, fylkeskommunene, råd, og utvalg og foreninger.</li> </ul>
Forslag til kartlegging/suppleringer av eksisterende kunnskap og metodikk
Konsekvensutredning for friluftsliv/by- og bygdeliv er nødvendig.

#### 7.3.2 Naturressurser

Under de ikke-prissatte konsekvensene ser en på naturressurser ut fra samfunnets interesser og behov for å ha ressursgrunnlaget tilgjengelig for fremtida. 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).

Ressurser som har betydning for samiske interesser, håndteres som eget fagtema og skal konsekvensutredes.

<i>Verdier i området</i>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mindre jordbruksarealer med fulldyrka jord, overflatedyrka jord og åpen jorddekt fastmark</li> <li>• Mulig jordbruksdrenering</li> <li>• Produktiv skog på forskjellig bonitet</li> <li>• Myr av ulik dybde og kvalitet</li> <li>• Grus- og pukkressurser ved Spåkenes</li> <li>• Naturstein ved Rotsund (blir antakelig vis ikke berørt)</li> <li>• Drikkevannsressurser (ingen registrert i Granada)</li> <li>• Fiskeressurser i sjø langs hele planstrekningen</li> </ul>
<i>Antatte/mulige konsekvenser av tiltaket</i>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fragmentering og arealbeslag mht skog- og jordbruksressurser</li> <li>• Inngrep i grusressurser ved Spåkenes</li> <li>• Påvirkning/forurensning/ødeleggelse av drikkevannsressurser.</li> <li>• Utslipp fra anleggsområder som påvirker fiskeressurser i sjø og ferskvann.</li> </ul>
<i>Datagrunnlag og kilder</i>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kilden (NIBIO) som har kart over jord- og skogbruksressurser, myrarealer, beitearealer m.m.</li> <li>• Granada – oversikt over fjell- og løsmassebrønner.</li> <li>• NGUs geologiske kart</li> <li>• Yggdrasil - Fiskeridirektoratets kartdatabase</li> <li>• Vann-nett</li> <li>• Lakseregisteret</li> <li>• Informasjon fra lokale kilder (kommunen, landbrukskontor, Statsforvalter, Fylkeskommune)</li> </ul>
<i>Forslag til kartlegging/suppleringer av eksisterende kunnskap og metodikk</i>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kartlegge drikkevannskilder som ikke er registrert i Granada.</li> <li>• Det bør utarbeides et arealregnskap for de ulike alternativene slik at man ser hvor store arealer av ulik kvalitet som blir berørt.</li> </ul>

Vi har relativt god kunnskap om naturressursene i planområdet. Vi anser at konsekvensene av de ulike veglinjene kan beskrives i planbeskrivelsen uten å behøve en full konsekvensutredning for temaet.

### 7.3.3 Naturmangfold

Temaet naturmangfold omhandler de 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). Konsekvensutredning av vannmiljø inngår i KU for naturmangfold.

<i>Verdier i området</i>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Spåkenesøra naturreservat (våtmark)</li> <li>• Flere rødlistede naturtyper av ulik verdi og kvalitet. Bl.a. slåttemyr (sterkt truet, EN), semi-naturlige myrer (sterkt truet, EN), boreal hei (sårbar, VU), og naturbeitemarker (sårbar, VU).</li> <li>• Rødlistede fuglearter, sjøfugl</li> <li>• Gyteområder for fisk i sjø</li> <li>• Maskerte artsdata (spillplasser og rovfugl)</li> </ul>
<i>Antatte/mulige konsekvenser av tiltaket</i>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mulig forstyrrelser for sjøfugl (hekking, hvile, næringssøkende) og fisk (gyteområder) i anleggsfasen.</li> <li>• Fragmentering av leveområder/trekkområder for hjortevilt?</li> <li>• Reduksjon i areal rødlistede naturtyper og naturtyper med sentral økosystemfunksjon, dvs. negativ påvirkning.</li> <li>• Noe reduksjon i naturareal som ikke er utfigurert etter Miljødirektoratets instruks.</li> </ul>

<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mindre sidevassdrag/bekker som ligger innenfor Spåknes bekkefelt, samt sjøområdene utenfor kan være sårbare for utslipp i forbindelse med generell avrenning fra anleggsområdet og kryssing av disse bekkene.</li> </ul>
<b>Datagrunnlag og kilder</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aktuelle kart-databaser med tilgjengelig data for naturmangfold (Artskart, Naturbase, Kilden, Vannnett, NGUs kartdatabase, Fiskeridirektoratets kartportal m.fl.)</li> <li>• Sensitive artsdata.</li> <li>• NiN-kartlegging etter Miljødirektoratets instruks sommeren 2025.</li> <li>• Befaring og registreringer.</li> </ul>
<b>Forslag til kartlegginger/suppleringer av eksisterende kunnskap og metodikk</b>
<p>Det foreslås at kunnskapsgrunnlaget suppleres med følgende:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Innhente kunnskap om bestand av fisk i sidevassdrag som ikke tidligere er kartlagt (kommunen eller lokal jeger- og fiskeforening/grunneiere).</li> <li>• Innhente kunnskap om hjortevilt i området.</li> <li>• Undersøke om det foreligger andre relevante kartlegginger for området.</li> </ul>

Konsekvensutredning for naturmangfold er nødvendig.

### 7.3.4 Kulturmiljø

Fagtemaet Kulturmiljø omhandler kulturminner og kulturmiljø som definert i Lov om kulturminner av 9. juni 1978.

- Kulturminner er definert som alle spor etter menneskelig virksomhet i vårt fysiske miljø, herunder lokaliteter det knytter seg historiske hendelser, tro eller tradisjon til.
- Begrepet kulturmiljø er definert som et område der kulturminner inngår som en del av en større helhet eller sammenheng. Også naturelementer med kulturhistorisk verdi kan inngå i et kulturmiljø.
- Automatisk fredete kulturminner omfatter alle faste kulturminner fra før 1537 og alle stående byggverk med opprinnelse fra før 1650, samt samiske kulturminner fra før 1917.
- Kulturlandskap er landskap som er betydelig preget av menneskelig bruk og virksomhet.

<b>Verdier i området</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Automatisk fredete kulturminner, bl.a. ved Storhammaren</li> <li>• SEFRAK-registrerte bygninger</li> <li>• Krigsminner</li> <li>• Djupvik kirkested</li> </ul>
<b>Antatte/mulige konsekvenser av tiltaket</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ødeleggelse av fredete kulturminner</li> <li>• Oppsplitting av kulturmiljø</li> <li>• Negativ visuell påvirkning av kulturminner/-miljø</li> </ul>
<b>Datagrunnlag og kilder</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Askeladden.ra.no eller Kulturminnesok.no (med registrerte SEFRAK-bygninger og automatisk fredete kulturminner)</li> <li>• Unimus.no (nettportal til universitetsmuseenes kulturhistoriske og etnologiske samlinger)</li> <li>• Kommunale og fylkeskommunale kulturminneplaner</li> <li>• Kulturhistoriske/arknologiske rapporter</li> <li>• Topografisk arkiv ved Norges arktiske universitetsmuseum (UMAK)</li> <li>• Bygdebøker og annen lokalhistorisk litteratur</li> </ul>
<b>Forslag til kartlegging/suppleringer av eksisterende kunnskap og metodikk</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Arkeologisk registrering (Troms fylkeskommune og Sametinget)</li> <li>• Kartlegging/befaring av kjente kulturminner</li> </ul>

### 7.3.5 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.

<b>Verdier i området</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Planområdet er dominert av landskapstypen fjordlandskap, med og uten bebygde områder, og middels eksponert ytre slakt til småkupert kystslettelandskap</li> <li>• Planområdet har en karakter av randbebyggelse langs veg, lange smale teiger fra sjø til fjell, og har preg av både tidligere og pågående rural aktivitet.</li> <li>• Overgang fra kulturpåvirket landskap langs eksisterende veg og bebyggelse, til skogkledde ås- og fjellsider</li> <li>• Ved Djupvik er terrenget mer småkupert og sammensatt av fjell, myr og våtmark, hei, raviner og skogsområder</li> </ul>
<b>Antatte/mulige konsekvenser av tiltaket</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tiltak vil kunne føre til store og eksponerte landskapsinngrep, som vil kunne fremstå som et brudd og ny visuell barriere i landskapet.</li> <li>• Nye linjer i terreng over dagens bebyggelse vil føre til store arealinngrep i skogsområder, myr, hei, ravinelandskap og kulturlandskap.</li> <li>• Tiltak vil kunne skjære av dagens sammenhengende kultur og naturlandskap, hvor dagens bebyggelse og kulturpåvirkede landskap blir skilt av som enklave.</li> </ul>
<b>Datagrunnlag og kilder</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• NiN Landskap</li> <li>• Søk i relevante databaser, planer og utredninger</li> <li>• Befaring og registreringer</li> <li>• Innhenting av kunnskap hos kommunen, fylkeskommunene, råd, utvalg og foreninger</li> </ul>
<b>Forslag til kartlegging/suppleringer av eksisterende kunnskap og metodikk</b>
Konsekvensutredning for landskapsbilde er nødvendig.

### 7.3.6 Reindrift

Fagtema reindrift kunne vært behandlet som del av temaet naturressurser, men er såpass viktig at vi velger å omtale det separat i planprogrammet. Reindriftnæringen er under press ettersom det er mange utbyggingstiltak som inngriper i områder der reindrift er viktig og tradisjonell næring. Kunnskapsgrunnlaget vurderes som ikke godt nok og vi trenger lokalkunnskap fra reinbeitedistriktet.

<b>Verdier i området</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• I planområdet finnes det et sommerbeiteområde som går på østsiden av dagens E6. Området ligger som et belte bakom eksisterende bebyggelse. Mellom Engneset og Hammervika er dette beltet relativt smalt, men blir bredere jo lengre nord man kommer.</li> <li>• Det finnes riktignok ikke noen flyttlei i området, men en trekklei som starter sør for Storelva slutter ved Eineberget i Nordreisa kommune.</li> </ul>
<b>Antatte/mulige konsekvenser av tiltaket</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tiltaket vil kunne medføre en fragmentering av beiteområdet avhengig av hvilket linjealternativ som skal reguleres.</li> <li>• Anleggsarbeidene vil kunne forstyrre reinsdyr i perioder.</li> </ul>
<b>Datagrunnlag og kilder</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kilden/Nibio reindriftskart</li> </ul>

- Befaring, dialog og konsultasjon av reinbeitedistriktet

*Forslag til kartlegging/suppleringer av eksisterende kunnskap og metodikk*

Konsekvensutredning for reindrift er nødvendig.

#### 7.4 Trafikksikkerhet

Trafikksikkerhet skal bli ivaretatt når man planlegger i tråd med Statens vegvesen sine handbøker. Det er obligatorisk med en trafikksikkerhetsrevisjon av prosjektet. Hensikten med trafikksikkerhetsrevisjonen er en kvalitetssikring av de planlagte tiltakene. Revisjonen kan gjøres internt gjennom en sertifisert trafikksikkerhets revisor eller ekstern gjennom innleid konsulent.

#### 7.5 Massehåndtering

Prosjektet har som mål å oppnå massebalanse. Eventuelle overskuddsmasser er en ressurs som bør ses på som et samfunnsmessig gode. Dette kan bli nytt til ulike formål. Prosessen med å finne gode samfunnsnyttige formål for bruk av massene må ivretas på reguleringsplannivå. Utførende entreprenør og andre samarbeidspartner er viktige aktører her.

I prosessen med å utarbeide forslag til reguleringsplan skal det tas stilling til om det er behov for å sette av areal til masselager for varig lagring av overskuddsmasser. Dette forutsetter et masseoverskudd samt at overskuddsmasser i sin helhet ikke kan gis bort til samfunnsnyttige prosjekter.

#### 7.6 Planarbeidet berører to kommuner

Reguleringsplanen som skal utarbeides for strekningen vil med den foreslåtte avgrensningen berøre to kommuner: Kåfjord kommune og Nordreisa kommune. Den største delen av planområdet ligger i Kåfjord kommune, mens bare en liten del ligger i Nordreisa kommune. Statens vegvesen som forslagsstiller og som ansvarlig for planprosessen etter plan- og bygningsloven må forholde seg til to kommuner. Det er viktig å finne en god måte å samarbeide på, samt at man i fellesskap finner løsninger for behandlingen i de to kommunene. I forbindelse med avklaringer eller vedtak som må gjøres i begge kommunene bør en tilstrebe en synkronisering slik at evt. avklaringer ikke hefter planprosessen unødig.

#### 7.7 Tema som skal behandles i reguleringsplan

Følgende temaer skal behandles i planbeskrivelsen:

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 ivretas gjennom fagrapport 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 utslippene 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

## 8 Risiko og sårbarhetsanalyse

Det skal utarbeides en egen ROS-analyse i forbindelse med utarbeidelsen av reguleringsplanen og som er i henhold til plan- og bygningsloven § 4-3. Temaer som trafikksikkerhet, grunnforhold, flom/skred og naturfare, klimapåslag, samt forurensning og støy vil bli beskrevet. Prosessen for utarbeiding av ROS-analysen ledes av egen prosessleder i Statens vegvesen. Under følger en beskrivelse av prosessen, samt redegjørelse for metodikk.

## 8.1 Gjennomføring av ROS-analysen

I henhold til plan- og bygningsloven § 4-3 kreves det at det ved planer for utbygging skal gjennomføres ROS-analyse. Hensikten med en ROS-analyse er å få oversikt over risikobildet og å gi et grunnlag for å kunne ta gode beslutninger om løsninger og avklare eventuelle behov for risikoreducerende tiltak.

ROS-analysen følger risikostyringsprosessen etter NS-ISO 31000:2018, som er gitt i veilederen V712 «Konsekvensanalyser». Utførelsen er basert på veiledning gitt i Statens vegvesen-rapport nr. 632 «ROS-analyser i vegplanlegging», og rapport nr. 530 «Risiko og sårbarhetsanalyse av naturfare». Metoden i Statens vegvesen-rapport nr. 632 tar utgangspunkt i DSBs veileder «Samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging» (DSB, 2017).

Nedenfor vises trinnene i ROS-analysen som en 5-trinnsmetodikk, hentet fra DSBs veileder.



Figur 17: Trinnene i ROS-analysen etter figur i DSB-veilederen «Samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging»

ROS-analysen skal baseres på fagrapporter og konsekvensutredninger som utarbeides i forbindelse med reguleringsplanarbeidet, samt åpne kilder (NVE Atlas, DSBs karttjeneste, Vegkart, 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.

## 8.2 Risikokartleggingsprosesser i reguleringsplanen

Vurdering av risiko og sårbarhet er et kontinuerlig arbeid i reguleringsplanarbeidet. Klimaendringer og klimapåslag ivaretas i reguleringsplanarbeidet gjennom hydrologiske beregninger og rapport som danner grunnlag for dimensjonering av stikkrenner og grøfter. Videre danner disse rapportene, som tar høyde for klimaendringer og klimapåslag, grunnlaget for utforming av veg (eksempelvis høyde på vegen), konstruksjoner og geotekniske tiltak (deriblant eventuell erosjonssikring) for å stabilisere området.

Disse faglige vurderinger og rapporter utgjør grunnlaget for ROS-analysen, som nevnt over. ROS-rapporten vil legges som 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 de nevnte risikokartleggingsprosessene vil avbøtende tiltak bli innarbeidet i planforslaget og tilhørende fagrapporter.

Klimapåslag skal vurderes i ROS-analysen da dette er et krav forankret i *Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning*.

## 9 Fremdrift

Forslag til tentativ fremdriftsplan. Fremdriften kan endre seg i løpet av prosessen.

Tid	Arbeidsoppgave	Beskrivelse
Desember 2025	Styringsmål	Intern avklaring med Vegdirektoratet om planomfang og styringsmål
Januar/februar 2026	Oppstartsmøte	Møte mellom Statens vegvesen og Kåfjord/Nordreisa kommune om å sette i gang reguleringsplanarbeidet
November 2025 – februar 2026	Forslag planprogram	Statens vegvesen utarbeider forslag til planprogram
Mars 2026	Kvalitetssikring planprogram	Kontrakt og marked, kommunene kvalitetssikrer utkast til planprogram
Mars-mai 2026	Varsling planoppstart med KU og planprogram	Statens vegvesen sender utarbeidet planprogram på høring
Juni 2026	Merknadsbehandling	Statens vegvesen kommenterer merknader til planprogrammet
Juli – september 2026	Saksforberedelse	Kåfjord/Nordreisa kommune forbereder planprogrammet til politisk behandling
Oktober 2026	Fastsettelse planprogram	Politisk behandling av planprogrammet i Kåfjord/Nordreisa kommune
Oktober 2026 – mai 2027	Planforslag	Statens vegvesen utarbeider forslag til reguleringsplan
Juni – august 2027	Høring planforslag	Statens vegvesen sender planforslaget på offentlig ettersyn og merknadsbehandler planforslaget
September – oktober 2027	Merknadsbehandling	Statens vegvesen behandler innkomne merknader
Desember 2027	Planvedtak	Politisk behandling av planforslaget i Kåfjord/Nordreisa kommune

## 10 Vedlegg

- KU-vurdering i forbindelse med varsling av planoppstart



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**