



Statens vegvesen



KOMMUNEDELPLAN

Prosjekt: **E6 Langslett - Sørkjosen**

Parsell: **Sørkjosfjellet**

Nordreisa kommune

TEKNISKE DATA

Fra- til profil:

Dimensjoneringsklasse: S2

Fartgrense: 80

Trafikkgrunnlag (ÅDT): 1700



1.0 SAMMENDRAG	4
2.0 INNLEDNING	5
2.1 Planområdet.....	5
2.2 Planarbeidet.....	6
2.3 Problemstilling.....	7
2.4 Formål med planen.....	9
2.5 Forholdet til annen planlegging.....	9
2.5.1 Kommunale planer og vedtak	9
2.5.2 Fylkeskommunale planer	10
2.5.3 Statlige planer – Nasjonal Transportplan (NTP)	10
3.0 PLANBESKRIVELSE	12
3.1 Alternativer.....	12
3.1.1 Utrekede alternativer.....	12
3.1.2 Forkastede alternativer	16
3.2 Tekniske forhold.....	19
3.2.1 Standardvalg	19
3.2.2 Trafikkforhold.....	20
3.2.3 Geotekniske og geologiske forhold	21
3.2.4 Støyforhold og støytiltak.....	23
4.0 KONSEKVENsutREDNING	27
4.1 Anleggskostnader	27
4.2 Prissatte konsekvenser.....	27
4.3 Ikke prissatte konsekvenser	30
4.3.1 Landskapsbilde	32
4.3.2 Nærmiljø og friluftsliv.....	37
4.3.3 Naturmiljø	44
4.3.4 Kulturminner, kulturmiljø og kulturlandskap	54
4.3.5 Naturressurser.....	67
4.4 Konsekvenser for samfunnsmessige forhold.....	76
4.5 Massetak og deponi.....	76
4.6 Konsekvenser i anleggsperioden.....	79
5.0 HELSE, MILJØ OG SIKKERHET (HMS) OG YTRE MILJØ.....	81
6.0 VURDERING AV RISIKO OG SÅRBARHET	82
7.0 SAMMENSTILLING OG SAMMENLIGNING	84
7.1 Investeringskostnader.....	84
7.2 Prissatte konsekvenser.....	84
7.3 Oversikt over ikke prissatte konsekvenser	85
8.0 TILTAKSHAVERS ANBEFALING	86
9.0 OMKLASSIFISERING	88
PLANKART.....	89

Figur 2.1. Utredningsalternativene, fastsatt av vegdirektoratet 12. juli 2002.	6
Figur 2.2. Prosjektorganisering.	7
Figur 2.3. Framdriftsplan.	7
Figur 2.4 Punktvis framstilling av ulykkespunkt fra år 2000 og fram til i dag.	8
Figur 2.5 Skilt i Sørkjosen like før stigningen mot Sørkjosfjellet.	8
Figur 3.1 Vurderte vegalternativ.	12
Figur 3.2 Data om utredede vegalternativ.	12
Figur 3.3 Vegalternativ 1, 6 og 7.	13
Figur 3.4 Vegalternativ 1.	14
Figur 3.5 Vegalternativ 6.	15
Figur 3.6 Vegalternativ 7.	16
Figur 3.7 Vegalternativ 3.	18
Figur 3.8 Tverrprofil S2, med 8,5 meters vegbredde.	19
Figur 3.9 Tunnelprofil T9,5.	20
Figur 3.10 Trafikktall på strekningen.	20
Figur 3.11 Trafikkvekst fram mot 2038.	21
Figur 3.12 Kryss, Sørkjosen.	21
Figur 3.13 Geologisk feltkartlegging.	22
Figur 3.14 Støysoner.	23
Figur 3.15 Tunnelpåhugg, alternativ 7 (1) ved Langlia.	24
Figur 3.16 Tunnelpåhugg 7 (1) ved Ytre Sørkjosen.	24
Figur 3.17 Vegalternativ 6 (2) øvre linje med ny tilkopling til fv. 866.	25
Figur 3.18 Tunnelpåhugg alternativ 1 og 6 (2 og 3) ved ytre Sørkjosen.	25
Figur 3.19 Vegalternativ 1 (3) på strekningen Langlia – Langslett.	26
Figur 4.1 Investeringskostnader (avrundede tall) for vegalternativene.	27
Figur 4.2 Prissatte konsekvenser.	28
Figur 4.3 Grafisk framstilling av verdi vurdering.	30
Figur 4.4 Omfangsvifte.	30
Figur 4.5 Kriterier for verdivurdering.	32
Figur 4.6 Landskapsrom Sørkjosen.	33
Figur 4.7 Verdikart, landskapsrom.	34
Figur 4.8 Samlet vurdering av utredningstemaet landskapsbilde.	36
Figur 4.9 Bebyggelse og turstier på strekningen Langlia - Langslett.	37
Figur 4.10 Friluftsområder og turstier på Sørkjosfjellet.	38
Figur 4.11 Verdikart for nærmiljø og friluftsliv.	40
Figur 4.12 Tabell med konsekvenser for temaet nærmiljø og friluftsliv.	42
Figur 4.13 Veialternativer med verdivurdering av delområder.	52
Figur 4.14 Samlet konsekvens og rangering for hvert alternativ.	52
Figur 4.15. Konsekvensfigur for samlede naturforhold.	53
Figur 4.16 Verdikart kulturmiljø.	61
Figur 4.17 Samlet konsekvensvurdering og rangering.	65
Figur 4.18 Verdivurdering.	67
Figur 4.19 Kriterier for å bedømme omfang av naturressurser.	68
Figur 4.20 Jord- og skogbruksaktivitet på strekningen Langslett – Langlia.	69
Figur 4.21 Plantefelt på strekningen Sørkjosen – Jubelen.	69
Figur 4.22 Reindriftsnæringens arealinteresser, kilde Reindriftsforvaltningen.	71
Figur 4.23 Viltkart for Nordreisa kommune, datert 1999.	72
Figur 4.24 Nedslagsfelt for drikkevann.	73
Figur 4.25 Verdikart naturressurser.	75
Figur 4.26 Oppsummering og rangering av konsekvenser.	75
Figur 4.27 Tabell som viser konsekvenser for utsalgsstedet Veibrink.	76
Figur 4.28 Aktuelle deponiområder med kapasitets- og avstandsangivelse.	77
Figur 4.29 Forslag til deponiområder.	77
Figur 4.30 Deponiområde ved Sørkjosen.	78
Figur 4.31 Deponiområde ved Langslett.	78
Figur 4.32 Deponiområde Hjøllneset.	79

Figur 6.1 Deltakere HAZID samling, Nordreisa 31. mai 2010.....	82
Figur 6.2 Oversikt over uønskede hendelser.	82
Figur 6.3 Risikomatrise liv og helse.....	83
Figur 7.1 Anleggskostnader.....	84
Figur 7.2 Sammenstilling av prissatte konsekvenser målt i 1000 kr.	84
Figur 7.3 Sammenstilling av ikke prissatte konsekvenser.....	85

1.0 SAMMENDRAG

Statens vegvesen region Nord har i samarbeid med Nordreisa kommune slutført arbeidet med forslag til kommunedelplan over Sørkjosfjellet. Bakgrunn for planarbeidet er at eksisterende veg har dårlig standard med smal og svingete veg. Enkelte partier har en stigning på 9 % og denne stigningen skaper problemer for tungtransporten om vinteren. Strekningen er også ulykkesutsatt.

I planarbeidet har Statens vegvesen vurdert totalt 7 vegalternativer. To vegalternativer er forkastet av Vegdirektoratet i forbindelse med fastsettelse av utredningsprogrammet og ytterligere to vegalternativer er forkastet under planarbeidet. En nærmere redegjørelse av disse prosessene framgår av kapittel 3 i plandokumentet. Vegalternativ 1 og 6 er endret i forholdt til alternativene som framgår av vedtatt utredningsprogram. Tunnelpåhugg er nå felles med vegalternativ 7 noe som gjør at man unngår store inngrep på Sørkjossiden.

I forslag til kommunedelplan presenteres 3 vegalternativer benevnt som vegalternativ 1, 6 og 7. Vegalternativene framgår av vedlegg sist i plandokumentet. Statens vegvesen anbefaler utbygging etter vegalternativ 1. Vegalternativet oppfyller målsetningen med prosjektet og er det rimeligste. Vegalternativ 7 er vesentlig dyrere noe som gjør at Statens vegvesen vurderer kostnadene som for store. Det er derfor varslet innsigelse mot vegalternativ 7.

Utsalgsstedet ved Veibrink må relokiseres. Mulige erstatningslokalteter vurderes i reguleringsplanarbeidet.

2.0 INNLEDNING

Kommunedelplan for omlegging av E6 mellom Langslett og Sørkjosen i Nordreisa kommune er utarbeidet av Statens vegvesen Region nord etter avtale med Nordreisa kommune. Statens vegvesen kan utarbeide og fremme utkast til oversiktsplaner, herunder vegutredninger etter § 3-7 i plan- og bygningsloven.

Bakgrunn for planarbeidet er den lave standarden som preger E6 over Sørkjosfjellet. De geometriske forholdene er dårlige med mange krappe svinger, stor stigning og smal veg. Det er i tillegg registrert mange ulykker på strekningen.

I tidligere melding om konsekvensutredning og forslag til utredningsprogram framgår det at: "For stamveger er Vegdirektoratet ansvarlig myndighet, mens Nordreisa kommune er planmyndighet. Statens vegvesen Troms er tiltakshaver.

Forskrift om konsekvensutredninger ble fastsatt i 2005 og medfører endringer i forhold til rollen som ansvarlig myndighet. Nordreisa kommune vil ved behandling av denne planen være planmyndighet og ansvarlig myndighet. Statens vegvesen er tiltakshaver og har ansvaret for å drive planlegging etter plan- og bygningslovens § 3-7. Som en konsekvens av dette kan Nordreisa kommune kreve at utredninger suppleres med nødvendig informasjon eller at tilleggsutredninger utarbeides for ett eller flere tema før planen kan godkjennes.

Statens vegvesen Troms ba i 2001 berørte etater om å komme med en tilbakemelding på om det planlagte tiltaket burde konsekvensutredes. Fylkesmannen i Troms ved miljøvernavdelingen og landbruksavdelingen, Sametinget og Nordreisa kommune avga forhåndsuttalelse på om tiltaket utløste krav om konsekvensutredning. Det ble da besluttet at tiltaket utløste krav om konsekvensutredning. I 2001 ble melding om konsekvensutredning og forslag til utredningsprogram lagt ut til offentlig ettersyn i tidsrommet fra 5. september til 25. oktober 2001. Utredningsprogrammet ble vedtatt 12. juli 2002.

Kommunedelplanen består av en tekstdel som beskriver tiltaket samt en kartdel. I tillegg inneholder plandokumentet en konsekvensutredning som består av prissatte og ikke prissatte konsekvenser. Utredningene danner grunnlaget for Statens vegvesen sin anbefaling av vegtrasé.

2.1 Planområdet

Utredningsprogrammet vedtatt i 2002 viser til følgende utredningsalternativer i tillegg til 0 alternativet, vegalternativene er:

Vegalternativ 1: Langslett – Sørrelva – Jubelen – Sørkjosen (lang tunnel)

Traséen følger dagens E6 fra krysset ved fv. 866 mot Skjervøy fram til Sørrelva på Reisafjellet og fortsetter i tunnel ca. 3,3 km forbi Hjellneselva med Brudesløret. Her går traséen nedover fjellet gjennom skråningen ovenfor dagens E6. Traséen tillempes dagens veg i Sørkjosen.

Vegalternativ 3: Langslett – Nordelva – Jubelen – Sørkjosen (kort tunnel)

Traséen følger dagens E6 fram til Nordelva på Reisafjellet og fortsetter i tunnel ca. 500 m. fram til Storvannet. Her følger traséen dagens E6 et stykke sørover mot Brakkehaugen for så å gå ovenfor dagens veg nedover fjellet. Traséen tillempes alternativ 1 ved Jubelen.

Vegalternativ 5: Langslett – Ravelseidet – Bakkeby – Sokkelvika – Sørkjosen

Traséen starter i krysset ved Langslett og følger dagens fv. 866 fram til krysset ved Bergheim og følger videre dagens veg gjennom Ravelseidet i retning Bakkeby. Videre sørover vil vegen fortsette gjennom åsene av Durmålshaugen for så å gå i tunnel ved Riidesfjellet. Ved Indre Sokkelvik vil vegen gå i dagen og tillempes alternativ 1 ved Jubelen.

Vegalternativ 6: Sikkajokk – Sørrelva – Jubelen – Sørkjosen (lang tunnel)

Traséen starter ved Sikkajokk og går ovenfor bebyggelsen et stykke opp i lia fram til Sørrelva. Her i fra fortsetter denne i tunnel og er likt alternativ 1 fram til Sørkjosen. Alternativet innebærer ny kryssløsning ved fv. 866.

Vegalternativ 7: Sikkajokk – Sørkjosen (meget lang tunnel)

Traséen starter ved Sikkajokk og fortsetter i tunnel fram til Mølnelva ved Ytre Sørkjosen hvor den så tillempes alternativ 1 et kort stykke fram mot Sørkjosen.

Vegalternativ 0

I tillegg til disse alternativene vil dagens veg være med som alternativ 0. I konsekvensanalysen vil de nye alternativene bli sammenlignet med vegalternativ 0. 0-alternativet brukes som referanse når effekter og konsekvenser av de forskjellige utbyggingsalternativene skal vurderes og sammenstilles.

Alle vegalternativer som ble vedtatt utredet i forslag til utredningsprogram framgår av kartgrunnlaget nedenunder.



Figur 2.1. Utredningsalternativene, fastsatt av vegdirektoratet 12. juli 2002.

Det gjøres oppmerksom på at vegalternativene er justert etter at utredningsprogrammet ble vedtatt av Vegdirektoratet 12. juli 2002. Alle vegalternativene starter nå ved Langlia/Sikkajokk på vestsiden av Sørkjosfjellet. På Sørkjossiden er tunnelpåhugget for vegalternativ 1 og 6 justert til å være sammenfallende med vegalternativ 7. Justerte vegalternativ presenteres i kapittel 3.

2.2 Planarbeidet

Planarbeidet er prosjektorganisert. Det er nedsatt en prosjektgruppe bestående av representanter for Statens vegvesen og Nordreisa kommune. Statens vegvesen Region nord er prosjekteier. Videre følger en oversikt over prosjektorganiseringen.

PROSJEKTEIER Petter Hildre – SVV, Prosjekt Troms og Nord Troms
PROSJEKTGRUPPE Bjørn Tore Olsen – SVV Ola Skarstein – SVV Lill Synnøve Larsen – SVV Ole Andre Helgaas – SVV Rune Benonisen – Nordreisa kommune

Figur 2.2. Prosjektorganisering.

Det vil i planleggingsarbeidet bli tatt kontakt med de mest berørte partene.

Planprosessleder er Bjørn Tore Olsen ved Statens vegvesen Region nord. Prosjekteiers rolle er å bidra med målsetninger, retningslinjer og andre føringer for prosjektet. Prosjektgruppen har til formål å utarbeide planen innenfor rammene av disse føringene.

Planleggingsarbeidet gjennomføres i nær kontakt med Nordreisa kommune. Statens vegvesen vil jevnlig orientere om framdriften i prosjektet, samt informere om innspill som kommer fra berørte parter.

I forbindelse med melding om konsekvensutredning og utarbeidelse av forslag til utredningsprogram ble det avviklet et offentlig høringsmøte. Ved offentlig ettersyn av kommunedelplanen med konsekvensutredning legges det opp til et nytt folkemøte. Statens vegvesen har også informert om vegplanene på et folkemøte i regi av Nordreisa kommune i 2008.

Framdrift av planleggingsarbeidet er lagt opp som følger:

PROSESSFORLØP	TIDSROM
Melding om konsekvensutredning	August 2001
Vedtak utredningsprogram	Juli 2002
Folkemøte	September 2001
Merknadsbehandling	Desember 2001
Utredningsprogram, vedtak	Juli 2002
Kunngjøring videreføring av plan	Juni 2007
Høring av plan	Juli – august 2010
Høringsfrist	September 2010
Vedtak i Nordreisa kommune	Oktober/november 2010

Figur 2.3. Framdriftsplan.

2.3 Problemstilling

Rutevis utredning stamveggrute 8b E6 mellom Nordkjosbotn og Kirkenes med tilknytninger representerer Statens vegvesen sitt faglige grunnlag for samspill med politikere, brukere og andre interessenter. Stamvegen er hovedpulsåren i det overordnede nasjonale transportsystemet og har i tillegg viktige regionale og lokale funksjoner.

E6 er den viktigste transportåren for næring og turisttrafikk til og fra Finnmark og er den eneste vegforbindelsen gjennom Norge mellom Finnmark og det øvrige Nord Norge. Gjennomsnittelig årsdøgntrafikk er ca 1700 kjøretøy pr. døgn på denne strekningen. 450 av disse kjøretøyene er lokaltrafikk mellom Nordreisa og Skjervøy. Tungtrafikkandelen er på 15 %.

E6 er hovedvegforbindelse gjennom Troms fylke i nord-/ sør retning. Fra Oteren i Storfjord gjennom Kåfjord og fram til krysset med fv. 866 ved Langslett går vegen stort sett langs sjøen uten særlige stigninger. Fra Langslett stiger vegen til 225 moh. over Sørkjosfjellet før den igjen går langs sjøen uten særlige stigninger.

Strekningen over Sørkjosfjellet er ulykkesutsatt. Et punkt er definert som ulykkespunkt, dvs. at det har skjedd minst fire personskadeulykker på fire år over en strekning på 1000 meter.



Figur 2.4 Punktvis framstilling av ulykkespunkt fra år 2000 og fram til i dag.

Den geometriske standarden på vegen er på flere plasser lite tilfredsstillende med mange krappe svinger, stor stigning og smal veg. Kurvaturen er spesielt dårlig mellom Langslett og Sørkjosen. Fjellovergangene Sørkjosfjellet og Kvænangsfjellet er spesielt problematiske for tungtrafikken på grunn av stigning og dårlig horisontalkurvatur. Problemet er størst over Sørkjosfjellet (Stamvegutredning 8b, 2006;12).



Figur 2.5 Skilt i Sørkjosen like før stigningen mot Sørkjosfjellet.

Statens vegvesen ønsker i samarbeid med Nordreisa kommune gjennom dette planforslaget å bidra til økt trafikksikkerhet, bedre regularitet og framkommelighet.

Nordreisa kommune ber om at vi også vurderer følgende problemstillinger i forbindelse med overgang til reguleringsplanarbeidet.

Problemstillingene er:

1. Sørkjosen, hvor langt skal planområdet gå inn mot Sørkjosen?
2. Generelle områdekvaliteter, havna i Nordreisa som sted?
3. Kulturmiljø, tilpasning til enkeltobjekter og helhet?
4. Trafikksikkerhet i Sørkjosen ved X Ringveien, ved X Nesseveien og industriområde samt hotellet?
5. Småbåthavna, funksjonalitet?
6. Deponiområde nord og øst for dagens industriområde
7. Framtidig utnyttelse av deponiområde?
8. Bomiljø i anleggsfasen?

Statens vegvesen vil i samarbeid med Nordreisa kommune vurdere i hvilket omfang det kommende reguleringsplanarbeidet skal integrere disse problemstillingene i planarbeidet.

2.4 Formål med planen

Dårlig geometrisk standard og problemer med regulariteten vinterstid skal løses ved forslag til ny vegtrasé. Formålet med planen er derfor å legge til rette for bedre framkommelighet og trafikksikkerhet til enhver tid og for alle typer trafikk. Vegen skal forbedre forholdene for både lokal- og gjennomgangstrafikk. Valg av vegalternativ skal baseres på en samfunnsøkonomisk og miljømessig optimal løsning.

2.5 Forholdet til annen planlegging

Andre planer kan legge føringer for valg av vegtrasé. Planer kan sikre vern eller legge til rette for annen utnyttning av området. Det er derfor ikke sikkert at planer om en framtidig vegtrasé er forenelig med planlagt arealdisponering. Nasjonale og fylkeskommunale føringer bidrar med forutsetninger og føringer for planleggingsarbeidet.

2.5.1 Kommunale planer og vedtak

Kommunedelplan for ny E6 på strekningen Langslett – Tretten vedtatt 1991:

I 1989 ble arbeidet med ny E6 på strekningen Langslett – Tretten i Nordreisa kommune igangsatt. Planen ble vedtatt i 1991 og ble utarbeidet av Statens vegvesen Troms. Bakgrunn for planarbeidet var at vegen hadde dårlig geometrisk standard og at det var en tett randbebyggelse gjennom tettstedene Sørkjosen og Storslett. I tillegg var strekningen ulykkesutsatt. Målsetningen med planarbeidet var å finne løsninger som bidro til å heve vegens standard til et nivå som svarte til E6 sin funksjon som stamveg samt et ønske om å bidra til å bedre trafikksikkerheten.

Planen vurderte tre ulike alternativer for framtidig trasé for E6 mellom Langslett og Tretten. Etter en samlet vurdering anbefalte Statens vegvesen alternativ III best oppfylte målene for ny E6. Alternativ III var dyrest og medfører en total omlegging forbi tettstedene Sørkjosen og Storslett. Alternativet gir derfor god framkommelighet på hele strekningen og det blir små ringvirkninger for bomiljø, verneinteresser og friluftsliv.

Nordreisa kommune – kommuneplanens arealdel 2002 – 2012:

En godkjent kommuneplan er rettslig bindende. Tiltak må derfor være i samsvar med planens formål og tillat arealbruk. Planen legger opp til overordnede føringer for arealbruken fram til 2012 og avløser en plan som ble vedtatt i 1991.

Kommuneplanens arealdel har en omtale av veinettet. Omtalen er todelt og er som følger:

”Omlegging av E6 fra Jubelen nord for Sørkjosen til Flatvoll

I dag foreligger det en kommunedelplan for ny E6 trase fra Jubelen, via Leirbukt og til krysset ved Flatvoll. Vegvesenet holder fast ved dette alternativet forbi Storslett. Det antas at en omlegging vil ligge innenfor et 30 års perspektiv.

Omlegging over Reisafjellet

Statens vegvesen startet planleggingen av ny trase over Reisafjellet (kommudelplan) i august 2001. Planen skal være ferdig i løpet av 2003. Det skal utredes flere alternative løsninger, men det synes klart at den nye veien skal gå i tunnel. Investeringer for denne veien skal være gjort i løpet av 2006.

Planleggingen av ny vegtrasé ble imidlertid avsluttet før det forelå et endelig planvedtak.”(Nordreisa kommune – kommuneplanens arealdel 2002 – 2012).

2.5.2 Fylkeskommunale planer

I fylkesplan for 2010 – 2013 omhandler temaer som nordområdesatsing og infrastruktur. Troms fylkeskommune viser til nordområdesatsingen som Norges viktigste strategiske satsingsområde som skal sikre velferd og sysselsetting i nord samt bidra til livskraftige lokalsamfunn. Følgende delmål framgår av fylkesplan:

Nordområdenes ressurser og strategiske plassering skal benyttes til fellesskapets beste slik at vekstkraften og verdiskapningen i landsdelen styrkes (Fylkesplan for Troms 2010 – 2013;16).

Nordområdesatsingen kan relateres til hovedmålet for kommunikasjoner og infrastruktur i Troms hvor målsetninger er å gi samfunns- og næringsliv gode vilkår for utvikling og markedstilgang.

Planleggingen av infrastruktur skal utvikles etter fire hensyn:

1. Framkommelighet, bedre framkommelighet for alle brukere av transportsystemet.
2. Effektivitet, økt effektivitet i transportsystemet.
3. Miljø, mer miljøvennlig transport i hele fylket.
4. Trafikksikkerhet, økt trafikksikkerhet i hele fylket.

Alle disse hensynene er viktige kriterier for utvikling av vegnettet. For E6 over Sørkjosfjellet vil særlig framkommelighetsaspektet og trafikksikkerheten stå sentralt for utvikling av vegnettet. Trafikksikkerhetsarbeidet er basert på følgende målsetning:

Transportpolitikken bygger på en visjon om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller livsvarig skadde i transportsektoren (Fylkesplan for Troms 2010 – 2013;69).

Målsetningen skal oppnås ved å videreføre innsatsen relatert til trafikksikkerhetsarbeidet samt prioritere høyt de investeringstiltak som i størst mulig grad hindrer ulykker med hardt skadde og drepte.

2.5.3 Statlige planer – Nasjonal Transportplan (NTP)

Nasjonal transportplan 2010 – 2019 ble behandlet i Stortinget våren 2009. Stortingets behandling av dette dokumentet styrer vegvesenets prioriteringer for videre arbeid på riksvegnettet.

Ny E6 over Sørkjosfjellet er omtalt i Nasjonal Transportplan for 2010 – 2019. Vegprosjektet inngår som en del av Regjeringens nordområdesatsing.

Handlingsprogrammet 2010 – 2013 (2019) er en oppfølging av St. meld. nr. 16 (2008 – 2009) og nasjonal transportplan 2010 – 2019. Handlingsprogrammet har rettet oppmerksomheten mot den første fireårsperioden. Programmet er etatens gjennomføringsplan for Stortingsmeldingen og er grunnlaget for de årlige budsjettprosessene.

Handlingsprogrammet for Statens vegvesen omfatter planlegging, drift og vedlikehold av og investeringer på veier. I handlingsprogrammet for perioden framgår følgende:

"Dagens veg over Sørkjosfjellet er smal med stor stigning på begge sider av fjellet og uoversiktlige svinger. Den dårlige kurvaturen og stigningen fører til problemer særlig for tungtransporten om vinteren. Årsdøgntrafikken på strekningen er om lag 1500 kjøretøy, med en tungtrafikkandel på 19 %.

Prosjektet omfatter bygging av tunnel på deler av den 14 km. lange strekningen. Kommunedelplan er under utarbeidelse og vedtak ventes i løpet av 2010. Alle alternativene vil eliminere den dårlige kurvaturen og føre til innkorting av vegen. Hvor stor innkorting blir, avhenger av valg av alternativ. På grunn av manglende planavklaring er det knyttet stor usikkerhet til kostnadsanslag og virkningsberegninger (Handlingsprogrammet 2010 – 2013;225)."

Statens vegvesen arbeider med å ferdigstille plangrunnlaget for strekningen slik at føringene i handlingsprogrammet kan realiseres innenfor angitte tidsrammer.

3.0 PLANBESKRIVELSE

3.1 Alternativer

Det har vært vurdert til sammen syv ulike vegalternativer for utredning av ny E6 trasé over Sørkjosfjellet. I utredningsprogrammet vedtatt 12. juli 2002 ble det fastsatt 5 alternativer for videre utredning. Vegalternativ 2 og 4 ble tatt ut av Vegdirektoratet etter anbefaling fra Statens vegvesen Troms i forbindelse med fastsettelse av utredningsprogrammet.



Figur 3.1 Vurderte vegalternativ.

3.1.1 Utredede alternativer

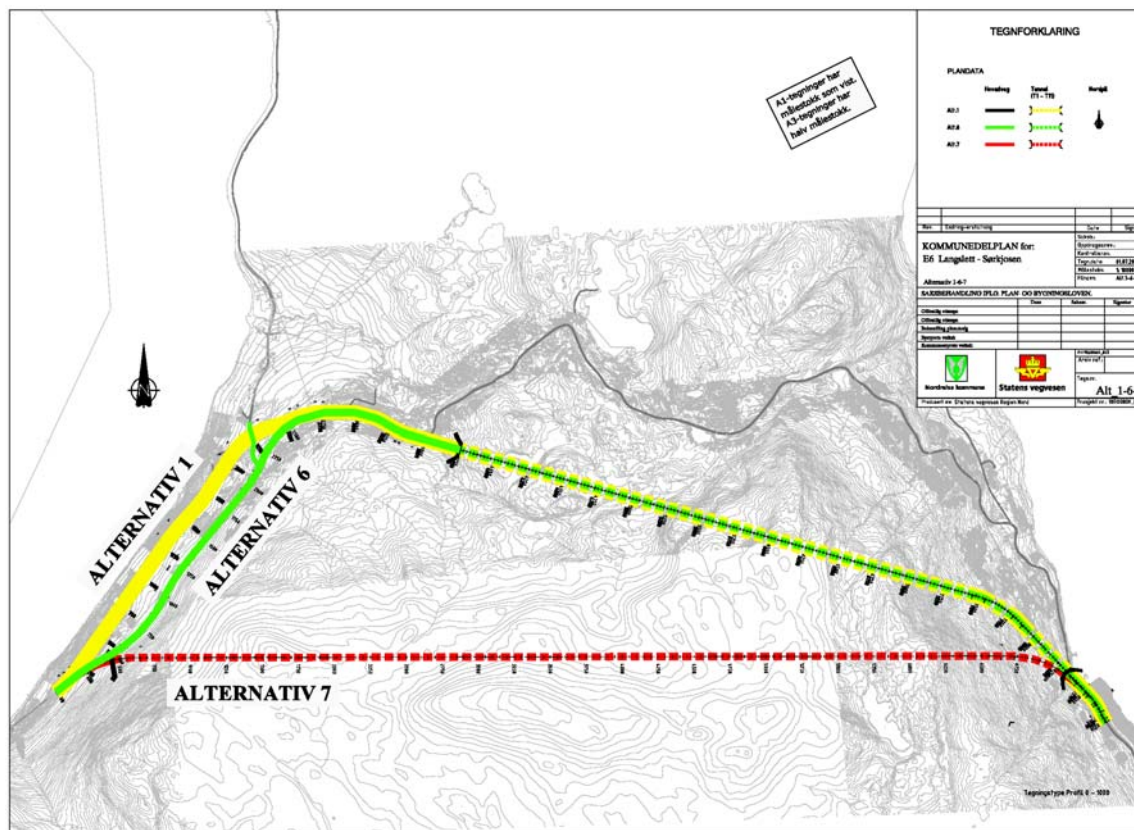
Statens vegvesen har utredet totalt tre vegalternativer. Sentrale data om disse vegalternativene er:

DATA OM VEGALTERNATIVENE			
Vegalternativ	Veg, målt i meter	Tunnel, målt i meter	Totalt, målt i meter
Eksisterende veg			10500
Vegalternativ 1	4160	4620	8780
Vegalternativ 6	4140	4620	8760
Vegalternativ 7	900	6650	7550

Figur 3.2 Data om utredede vegalternativ.

I tillegg til de nye vegalternativene er eksisterende veg med som vegalternativ 0. Alternativ 0 er en beskrivelse av hvordan forholdene på og langs eksisterende veg utvikler seg dersom prosjektet ikke gjennomføres. Alternativet brukes som referanse når effekter og konsekvenser av de ulike utbyggingsalternativene skal vurderes og sammenstilles.

Vegalternativene har i løpet av planprosessen blitt utsatt for flere justeringer. Dette gjelder spesielt for vegalternativ 1 og 6 på Sørkjossiden. Tidligere gikk vegalternativet med tunnelpåhugg et stykke forbi Hjellneselva ved Brudesløret. Utformingen av vegforslaget medførte store utfyllinger langs vegtraséen. Vegalternativ 1 og 6 er derfor justert til å ha felles tunnelpåhugg med vegalternativ 7 på Sørkjossiden, se figur 3.3. Videre følger en kort presentasjon av vegalternativene:



Figur 3.3 Vegalternativ 1, 6 og 7.

På Sørkjossiden er det planlagt en utfylling i sjø for etablering av kryss som sikrer atkomst til tidligere E6, se kapittel 3.2.3. Utfylling i sjø viser seg vanskelig å gjennomføre. Veglinjen vil justeres for å unngå behovet for store motfyllinger i sjø.

Gjennom Rotsund er foretatt vegutbedring med breddeutvidelse fram til Fagerli. Vårt planområde starter ved Langlia/Sikkajokk noe som gjør at strekningen mellom Fagerli og Langli/Sikkajokk ikke blir oppgradert. Statens vegvesen ønsker en sammenhengende vegstandard gjennom Rotsund, over Sørkjosfjellet og fram til Sørkjosen. I forbindelse med reguleringsplanarbeidet vil vi derfor vurdere en forlengelse av planstrekningen inn mot Rotsund.

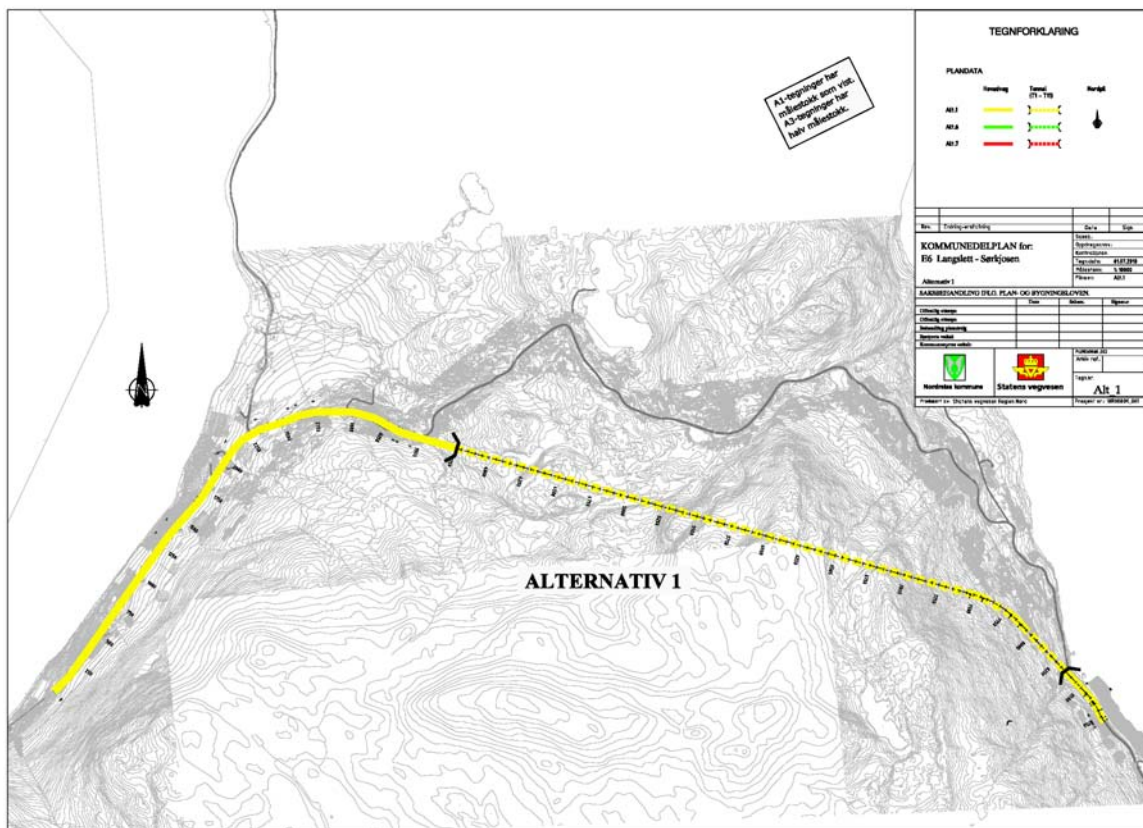
Fra Sørkjosen til kryss som kopler ny og gammel E6 sammen vil vi i reguleringsplan vurdere bygging av gang- og sykkelveg.

Vegalternativ 1:

Vegalternativet starter ved Langlia/Sikkajokk og følger eksisterende E6 fram til krysset til fv. 866 og fortsetter videre fram mot Sørrelva hvor vegen går inn i en 4600 m. lang tunnel. På Sørkjossiden etableres et tunnelpåhugg ved Mølneiva, Ytre Sørkjosen.

I reguleringsplanarbeidet vil avkjørselssanering vurderes og da i sammenheng med etablering av felles atkomst og gang- og sykkelveg på strekningen Langlia/Sikkajokk til kryss ved fv. 866.

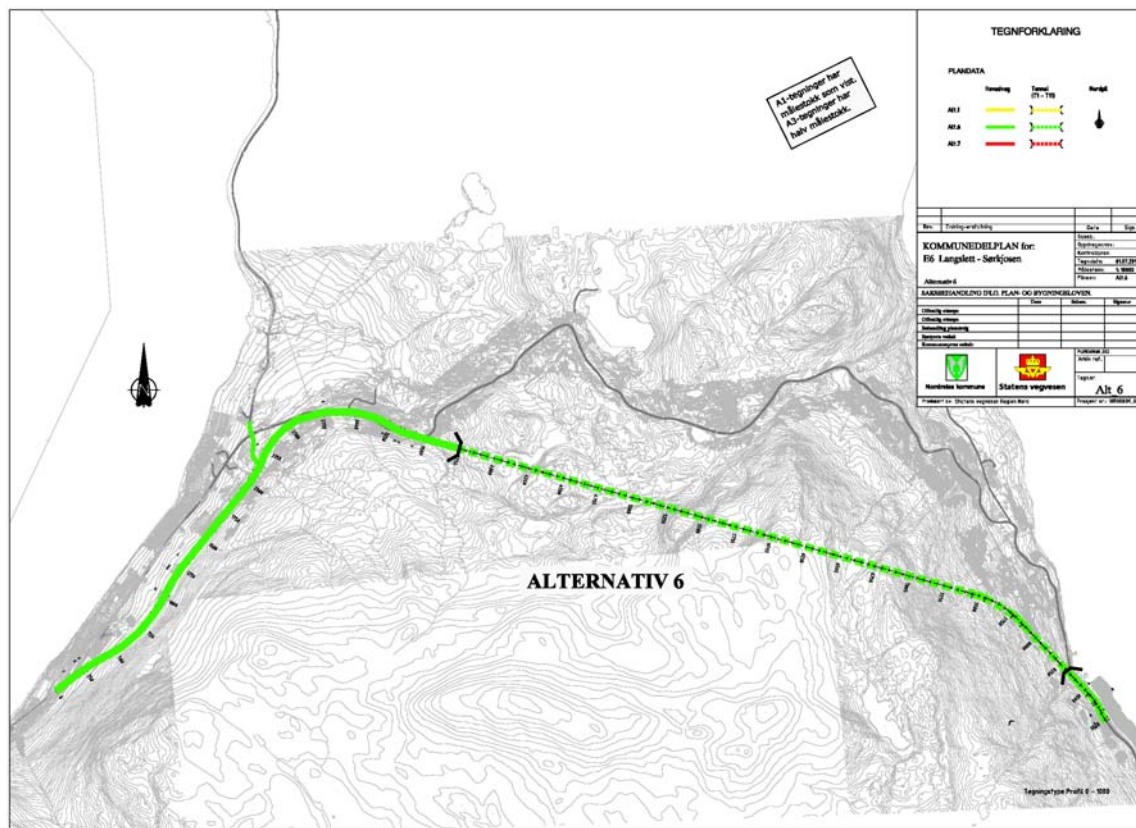
En kryssløsning etableres for å sikre atkomst til eksisterende veg. Kryssløsningen forutsetter utfyllinger i sjø. Dersom kryssløsning trekkes inn på land gir dette store skjæringer. Den geotekniske rapporten gir klare signaler om at kryssløsningen bør justeres i reguleringsplanarbeidet grunnet dårlige grunnforhold for utfylling i sjø.



Figur 3.4 Vegalternativ 1.

Vegalternativ 6:

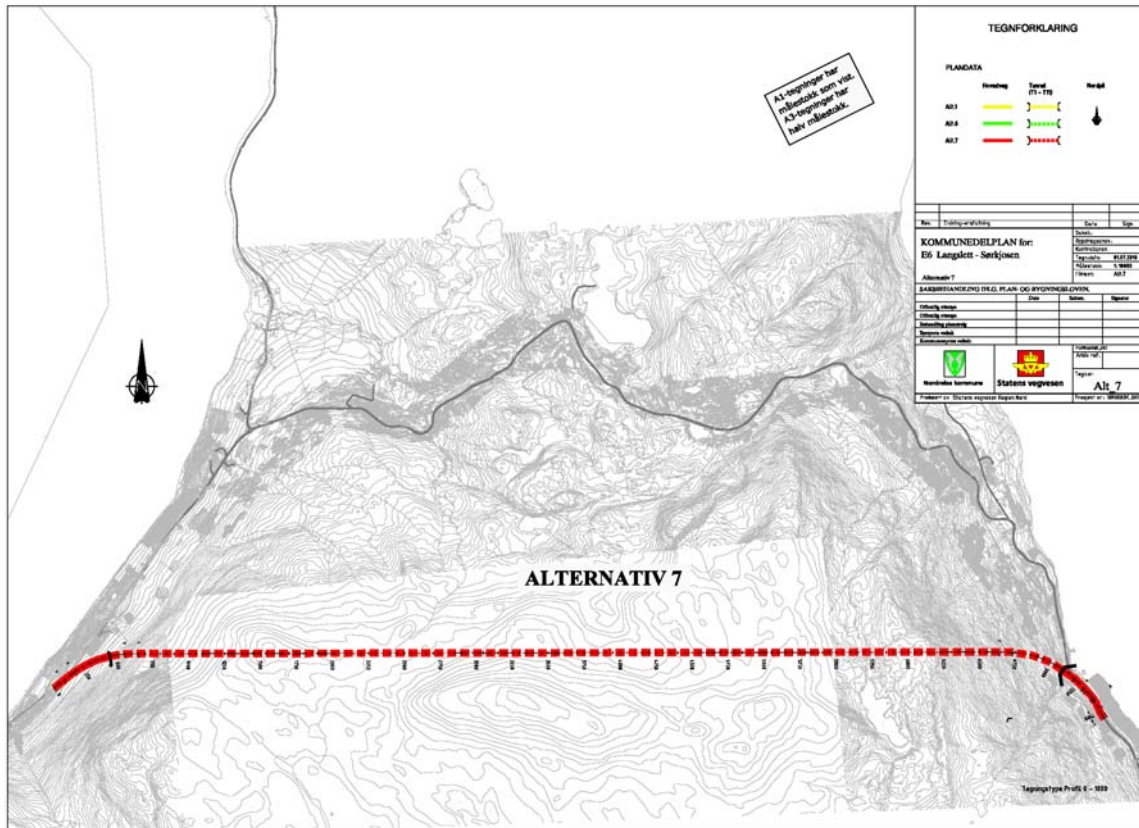
Vegalternativet starter ved Langlia/Sikkajokk og går ovenfor bebyggelsen et stykke opp i lia fram til Sørrelva. Alternativet forutsetter bygging av ny kryssløsning for tilkoping av fv. 866. Vegtraséen fram mot Sørrelva og videre i tunnel samt veg i dagen på Sørkjossiden er felles med vegalternativ 1.



Figur 3.5 Vegalternativ 6.

Vegalternativ 7:

Vegalternativ starter ved Langlia/Sikkajokk og fortsetter inn i tunnel litt opp i lia. Tunnelinnslaget ved Ytre Sørkjosen er ved Møllerselva og veg med kryssløsning er felles med vegalternativ 1 og 6.



Figur 3.6 Vegalternativ 7.

3.1.2 Forkastede alternativer

Som en del av arbeidet med melding om konsekvensutredning og forslag til utredningsprogram er det viktig å ta for seg hele bredden av presenterte forslag og dokumentere på hvilket grunnlag de enkelte alternativer har blitt forkastet.

Alternativ 2 og 4 ble begge forkastet for videre utredning i forbindelse med fastsettelse av utredningsprogrammet, dette dels på grunn av anbefalinger fra Statens vegvesen Troms, se figur 3.1.

Vegalternativ 2 fulgte dagens E6 fram til svingene sør for Blåbærhaugen. Her ble vegen foreslått lagt på nordsiden av dagens veg. Etter igjen å ha krysset dagens veg går vegen i tunnel ca 1,8 km fram til kurvene ovenfor Brakkehaugen. Vegen går videre på øversiden av dagens veg og er sammenfallende med alternativ 1 fra Hjellneselva.

I merknadsbehandlingen til melding om konsekvensutredning og forslag til utredningsprogram framgår det at alternativ 2 og 3 medfører store terrenginngrep dersom man skal oppnå tilfredsstillende stigningsforhold. Alternativene vil ikke gi vesentlige forbedringer i forhold til dagens situasjon. I tillegg vil alternativene medføre konflikt i forhold til reindriften. Statens vegvesen Troms anbefalte at alternativ 2 ble utelatt for videre utredning. Forslaget ble videreført av Vegdirektoratet i vedtak av 12. juli 2002.

Vegalternativ 4 lå på nordsiden av dagens veg fram til Nordelva og fortsatte videre rundt på nordsiden av Stolvannet for så å gå i tunnel under Gåshaugen. Deretter gikk vegen på vestsiden av dagens veg og fulgte alternativ 1 inn mot Sørkjosen, se figur 3.1.

Alternativ 4 kom inn som et resultat av en idedugnad i 2001. I følge Statens vegvesen Troms medførte alternativet flere negative konsekvenser. Alternativet innebærer en forlenging av dagens E6 med 2-3 km. Vedlikehold og vinterdrift vil bli kostbart pga. forholdene på fjellet. På strekningen rundt Storvannet vil det bli problemer med snøfokk og det vil derfor bli en usikker regularitet på denne strekningen. Statens vegvesen Troms anbefalte ovenfor Vegdirektoratet at alternativet ikke utredes. Vegdirektoratet fulgte anbefalingen og alternativet ble forkastet for videre utredning.

I utredningsprogrammet fastsatt av Vegdirektoratet 12. juli 2001 vises det til at alternativ 1, 3, 5, 6 og 7 skal danne grunnlaget for videre utredning av framtidig vegforbindelse over Sørkjosfjellet.

I en innledende fase i konsekvensanalysen skal det arbeides det med å redusere antall alternativer (Håndbok 140, 2006;54). Det stilles krav til begrunnelse når vegalternativer tas ut av planen. Det anbefales at forslag med dokumentasjon forelegges berørte planutvalg eller kommunestyre når Statens vegvesen ønsker å ta vegalternativer ut fra planen. Dette er ikke et krav, men i denne planen er dette konsekvent gjennomført.

Statens vegvesen har ovenfor Nordreisa kommune fremmet forslag om å forkaste alternativene 3 og 5 i løpet av planleggingsprosessen. Forslagene er basert på følgende begrunnelse:

Alternativ 5, Langslett – Ravelseidet – Bakkeby – Sokkelvika – Sørkjosen:
Veglengde:

Alternativet innebærer en relativt stor forlengelse av E6 på ca. 4 – 5 km sammenlignet med eksisterende vegstrekning. En slik omlegging av vegen vil forkorte kjørelengden for ca. 250 kjøretøyer samtidig som den vil forlenge kjørestrekningen for ca. 950 kjøretøyer i følge trafikktall fra 2001. Statens vegvesen mener det ikke kan forsvares å forlenge kjørestrekningen for hoveddelen av transportbrukerne.

Utredning av temaet naturmiljø:

I konsekvensutredningen for naturmiljø framgår det at:

"... områder med store verdier berøres. Flere rødlistede arter av fugl og pattedyr berøres negativt ved påvirkning av deres habitater i et til nå relativt uberørt område. Også artsrike mindre vanlige naturtyper med lokalt sjeldne planter blir berørt. Meget stor negativ konsekvens (----) konkluderes det med i utredningen fra NINA. Vegalternativet vurderes derfor som svært konfliktskyt i forhold til naturmiljøet."

Utredning av temaet kulturminner og kulturmiljø:

I konsekvensutredningen for kulturminner og kulturmiljøer framgår det at:

"... verneverdige bygninger/objekter blir ødelagt eller vesentlig skadet på Langslett/Ravelseidet Indre. Historiske kommunikasjonsårer brytes ved at veien går gjennom samenes gamle flytteeier i Bakkeby – Durmålshaugen – Riidesfjellet området. Sammenhengen mellom enkelte kulturminner og omgivelsene brytes i Sokkelvika. Veien går gjennom Jubelen og ødelegger bygninger og kulturmiljø. Ved Møllerselva går veien gjennom krigsminne som ødelegges. Traseen er dårlig tilpasset verneverdig industriområde nedenfor veien. I Hamna blir en eller flere bygninger ødelagt og kulturminner vesentlig skadet. Meget stor negativ konsekvens (----) konkluderes det med i utredningen fra Tromsø museum."

Vegalternativet vurderes derfor som svært konfliktskyt ved at regionale og nasjonale verdier skades vesentlig eller ødelegges.

Driftsutvalget i Nordreisa kommune behandlet saken den 20. august 2007. Konklusjonen var at alternativ 5, Bakkebyalternativet kan tas ut av det videre plan- og utredningsarbeidet.

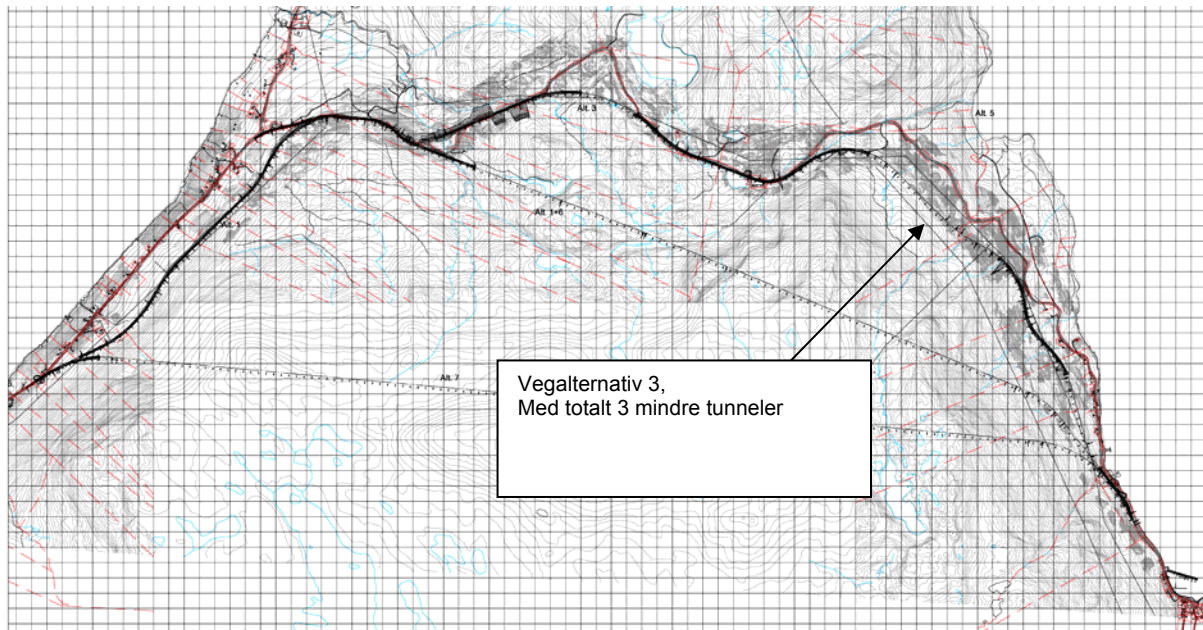
Alternativ 3. Langslett – Nordelva – Jubelen – Sørkjosen

Allerede tidlig i planleggingsprosessen så Statens vegvesen Troms at alternativet bød på store utfordringer. I merknadsbehandlingen står følgende:

"Alternativ 2 og 3 er med i meldingen, men etter befaringer i området har vi gjort vurderinger både av horisontal- og vertikalkurvatur. Konklusjonen er at det vil kreve svært store terrenginngrep dersom man skal kunne oppnå tilfredsstillende stigningsforhold på disse alternativene. Begge alternativene vil også føre til konflikt med reindriften. Alternativene vil ikke gi vesentlige forbedringer i forhold til dagens situasjon (Merknadsbehandling til melding om konsekvensutredning og forslag til utredningsprogram)."

Det har etter dette vært arbeidet med optimalisering av vegalternativ 3, også dels som følge av at vegvesenets krav til stigning har blitt skjerpet. Vegtraseén er planlagt med en maksimal tillat stigning på 6 % over en 3900 meter lang strekning. Denne stigningen gjelder også for de to tunnelene på vegstrekningen. I utgangspunktet er det satt et krav til maksimalt 5 % stigning i tunneler, men dette har vist seg vanskelig å gjennomføre for dette vegalternativet. Det må derfor søkes dispensasjon fra gjeldende vegnormaler dersom dette vegalternativet ønskes videreført.

Stigning representerer et av hovedproblemene med dagens veg og har medført problemer med regulariteten vinterstid. Vegalternativet vil etter vårt syn ikke gi vesentlige forbedringer sammenlignet med eksisterende veg, noe som fører til at eksisterende problemer ikke får en tilfredsstillende løsning ved valg av dette vegalternativet. Det må også nevnes at de landskapsmessige inngrepene blir store.



Figur 3.7 Vegalternativ 3.

Statens vegvesenen ba i brev av 21. april 2008 om en tilbakemelding fra Nordreisa kommune om vegalternativ 3 kan tas ut av det videre plan- og utredningsarbeidet. Forespørselen ble behandlet i driftsutvalget i Nordreisa kommune 26. mai 2008.

I vedtaket fra driftsutvalget til Nordreisa kommune står følgende:

"Alternativ 3 vurderes av Nordreisa kommune som et dårligere alternativ enn gjenstående. Kommunen vektlegger de målene som er satt for veiprosjektet herunder hensynet til trafiksikkerhet, transportregularitet og miljøhensyn. Hensynet til uhindret trekkvei for rein bør også vektlegges i videre vurdering fra Statens vegvesen. Samlet sett har kommunen ingen merknader til at alternativ 3 tas ut fra videre utredning (Vedtaket i driftsutvalget, Nordreisa kommune)."

Statens vegvesen tar på grunnlag av egne vurderinger samt vedtak i fra Nordreisa kommune ut vegalternativ 3 fra plan- og utredningsarbeidet.

3.2 Tekniske forhold

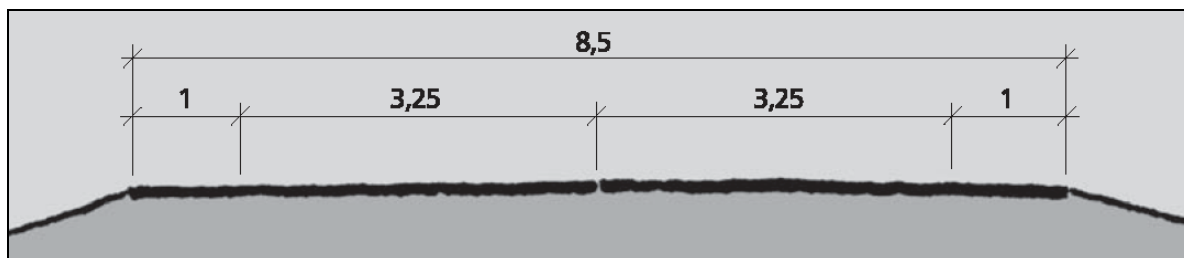
3.2.1 Standardvalg

Føringer for hvordan veg- og gateutforming bør planlegges og prosjekteres er nedfelt i Statens vegvesen sin håndbok 017 Vegnormaler og håndbok 021 Vegtunneler. Håndboken gir en detaljert beskrivelse av hvilke krav som stilles til utforming av veger og gater.

Statens vegvesen baserer valg av dimensjoneringsklasse på årstdøgnsrafikk (ÅDT) i prognoseåret, hvilke fartsgrense det er mulig å ha, og områdetype. Med bakgrunn i dette er vi kommet fram til følgende valg med tilhørende kriterier:

Standardklasse:	S2
Vegtype:	S
Vegbredde:	8,5
Tunnelklasse:	B
Tunnelprofil:	T9,5
Dimensjonerende type kjøretøy:VT	
Maksimal stigning:	6,0%
Helårs bæreevne:	10 tonn

Denne dimensjoneringsklassen benyttes for riksveger med en årstdøgnsrafikk (ÅDT) fra 0 – 4000. Vegstandarden har følgende tverrprofil:



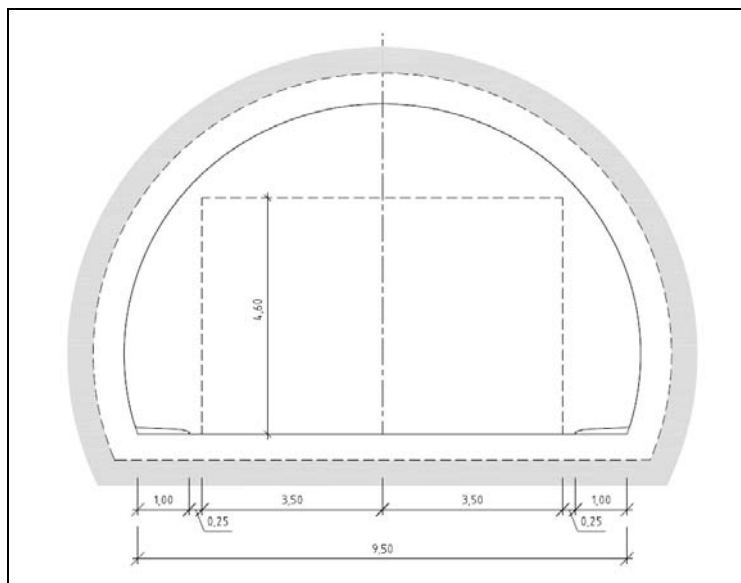
Figur 3.8 Tverrprofil S2, med 8,5 meters vegbredde.

Løsninger for gående og syklende er beskrevet for denne vegstandarden, her står følgende:

"Hvis ikke lokalt vegnett gir sikker og god framkommelighet for gående og syklende, kan det være behov for gang- og sykkelveg. Langsgående gang- og sykkelveg bør etableres når ÅDT er over 1000 og potensialet for gående og syklende overstiger 50 i døgnet, eller strekningen er skoleveg.

Dersom det er vanskelig å få til en egen gang- og sykkelveg, kan skulderen utvides til 1,5 meter på begge sider. Denne løsningen anbefales ikke brukt som en del av skoleveg (Håndbok 017 Vegnormaler 2008;73)."

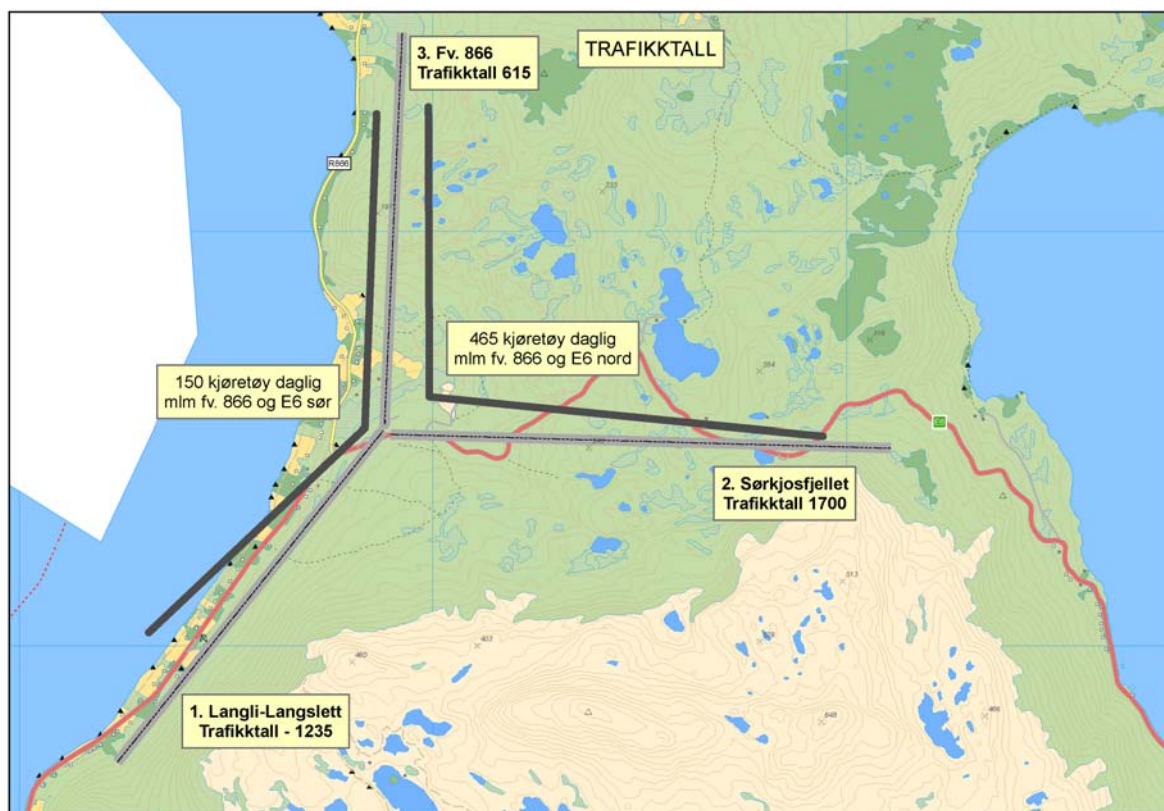
Tunnelen på vegstrekningen vil ha en profil tilpasset trafikkmengden. Tunnelprofil T 9,5 skal brukes for tunneler i tunnelklasse B og når trafikkgrunnlaget overstiger 1500 kjøretøy i døgnet. Tunnelprofilen framgår av figuren øverst på nest side.



Figur 3.9 Tunnelprofil T9,5.

3.2.2 Trafikkforhold

Trafikktallene på vegstrekningen med tilknyttet fylkesveg er fra 2009. Tungtrafikkandelen er beregnet til 15 %.



Figur 3.10 Trafikktall på strekningen.

Trafikkøkningen er beregnet i effekt med basis i fylkesvise vekstindikatorer. Det forventes følgende trafikkutvikling fram mot år 2038:

Trafikktall	Vegstrekning		
	Langli-Langslett	Fv. 866	Sørkjosfjellet
2009	1235	615	1700
2038	1400	710	2000

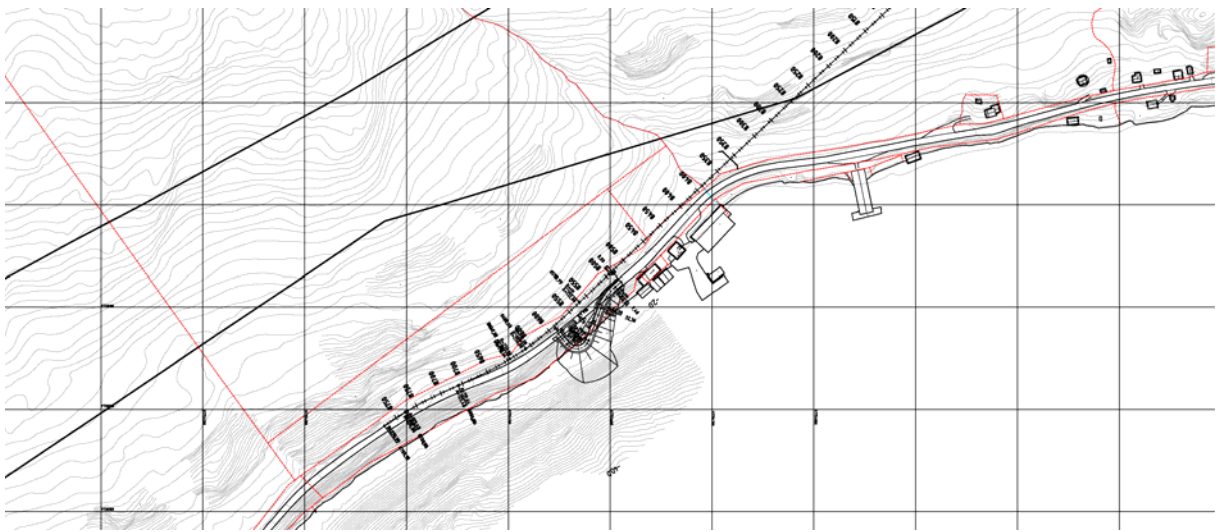
Figur 3.11 Trafikkvekst fram mot 2038.

Trafikken fra fv. 866 har følgende fordeling i nord – sør retning. Av de 615 kjøretøyene som trafikkerer fv. 866 er det 465 som kjører mellom fv. 866 og E6 nord. Mellom fv. 866 og E6 sør kjører ca. 150 biler daglig.

3.2.3 Geotekniske og geologiske forhold

Geotekniske forhold, oppsummering.

På Sørkjossiden er det planlagt en utfylling i sjø for etablering av kryss som sikrer atkomst til tidligere E6.



Figur 3.12 Kryss, Sørkjosen.

Sjøbunnen er jevnt bratt med helning 1:1,7 fra marbakken på kote minus 3. Fra kote minus 21 blir sjøbunnshelningen gradvis slakere og er ca 1:4 utenfor kote minus 35. I utførte undersøkelser er det registrert 7 – 28 meter med løsmasser. Sonderingsmotstanden varierer fra meget liten til meget stor.

Prøveserien viser at grunnen her består av ca. 2 meter sand over ca. 3 meter silt/sand/grus. De nederste 1,5 m. består av leire. Leirlaget antas å ha en mektighet mellom ca 1 – 4 meter i utførte borer.

For vurderinger av stabiliteten av planlagt veifylling er det utført beregninger i "GeoSuit-Stability". Beregningene viser at stabiliteten ikke er tilfredsstillende for planlagt utfylling. Dersom det ønskes en utfylling kreves det en omfattende motfylling, trolig mer enn 100 m. fra land.

Geotekniske vurderinger tilsier at vi må vurdere å flytte inn vegsystemet ved avkjørselen til Jubelen.

Vurderinger av eksisterende E6 på Sørkjossiden er at vegen er relativt stabil og ligger for det meste på berggrunn. Dersom egen anleggsveg langs fjæra anlegges er det behov grunnboring for å avklare stabilitet.

Geologiske forhold, oppsummering:

To tunnelalternativer med tre vegtraseer i dagen skal utredes. Tunnelalternativene har ulikt påhugg i øst, mens påhugget i vest er i samme område. Tunnelene er henholdsvis ca. 4640 og 6710 meter lange.

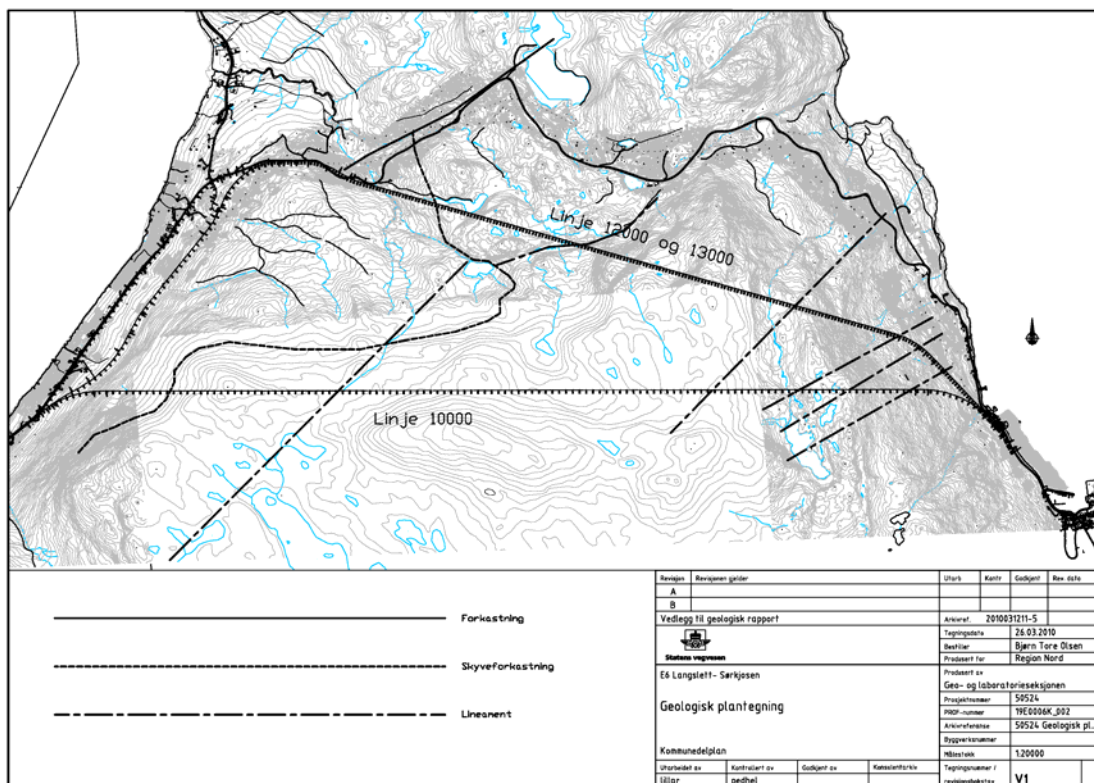
Berggrunnen mellom Langslett og Sørkjosen er mellom 500 – 471 millioner år gammel og tilhører det såkalte Kaladekkekomplekse. Kaladekkekomplekset inneholder bergarter som domineres av gneis og metaarkose.

Foliasjonen (bølget mønster) er hovedsakelig orientert NØ - SV, og lineamenter i terrenget følger denne orienteringen.

De aktuelle tunneltraséene ligger relativt nært hverandre og der er ingen store forskjeller mht. ingeniørgeologiske forhold.

Alternativ 7 har stor bergoverdekning langs hele tunneltraséen i forhold til tunneltraséen for alternativene 1 og 6. En skyveforkastning vil krysse alle linjealternativene relativt nær påhuggene i vest. Dette er mest ugunstig for alternativ 1 og 6 siden bergoverdekningen i det aktuelle området er mindre enn for alternativ 7.

I fjellpartiet mellom påhuggene i vest og øst er det registrert små vann, myrmark og bekker som kan dreneres mot tunnelen. Dette gjelder spesielt i tunneltraséenes vestligste del, og er mest ugunstig for alternativ 1 og 6 siden terrenget stiger slakt og bergoverdekningen i det aktuelle området vil være relativt liten. Det bør tilstrebes at linjene legges med så stor vinkel som mulig til lineamentene i terrenget.



Figur 3.13 Geologisk feltkartlegging.

Bergartens mekaniske egenskaper:

Bergartene langs tunneltraséene kan anvendes som fyllmasse i veg opp til bærelag, røromfyllinger og som fyllmasse til andre formål. Gneisen kan muligens benyttes som bærelag eller som tilsalgsmateriale i bituminøse dekker. Dette kan først avklares etter undersøkelser i laboratorium.

Forslag til videre undersøkelser:

Løsmassetykkelsen i påhuggsområdene ved Sørrelva og Sikkajokk er usikre. For plassering av disse to påhuggene anbefales derfor fjellkontrollboringer.

Langs samtlige linjer er det behov for ytterligere geologisk feltkartlegging for å gi en bedre oversikt over bergartsfordelingen og strukturgeologi til de neste planfasene, spesielt når det gjelder skyveforkastningene registrert på NGU's berggrunnsgeologiske kart.

3.2.4 Støyforhold og støytiltak

Generelt om støy:

For å lette forståelsen av støyberegningene gis det en generell orientering om støy:

Beregningsmessig fordobling av støy er 3 dBA, dvs. at dobling av trafikkmengden på en veg medfører at støyen øker med 3 dBA. For at støyen skal oppleves som en fordobling må vi normalt opp i en økning på ca. 10 dBA. Dette vil selvfølgelig variere noe fra person til person. For hver dobling av avstanden fra støykilde til beregningspunkt vil ekvivalent støynivå teoretisk avta med 3 dBA. Pga. markdemping vil forskjellen i praksis som regel bli større. Den minste hørbare forskjellen er ca. 3 dBA.

Normalt støynivå i ulike situasjoner:

Oppholdsrom (stue) ca. 40 dBA

Diskusjon (4 – 5) personer ca. 60 dBA

Popkonsert ca. 110 dBA

Jetfly ved avgang ca. 125 dBA

Trafikkstøy har et stadig skiftende lydnivå. Det er mest praktisk å beskrive støyen over en viss tidsperiode med et tall. Et slikt mål vil være det enkleste ved beregning av støynivåer, og det har en klar sammenheng med den objektive forstyrrelsen. Det er funnet mest hensiktsmessig å benytte måleenheten ekvivalentnivå for å uttrykke dette. Ekvivalentnivået beskriver således en form for lydnivåets middelværdi i en bestemt tidsperiode. L_{den} er et veiet ekvivalentnivå hvor kvelds- og nattstøy er tillagt større vekt en dagstøy.

Retningslinjer:

Ved planlegging og behandling av enkeltsaker etter plan- og bygningsloven skal "Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442) legges til grunn. Det presiseres at retningslinje ikke er å anse som absolutte og rettslig bindende krav, men veiledende planleggingsmål som så langt som mulig skal søkes tilfredsstillt ved all planlegging etter Plan- og bygningsloven.

Statens vegvesen har i tillegg en målsetning om at behandlingen av støy i arealplanleggingen utført av etaten skal være forutsigbar, rettferdig og ha høy faglig kvalitet.

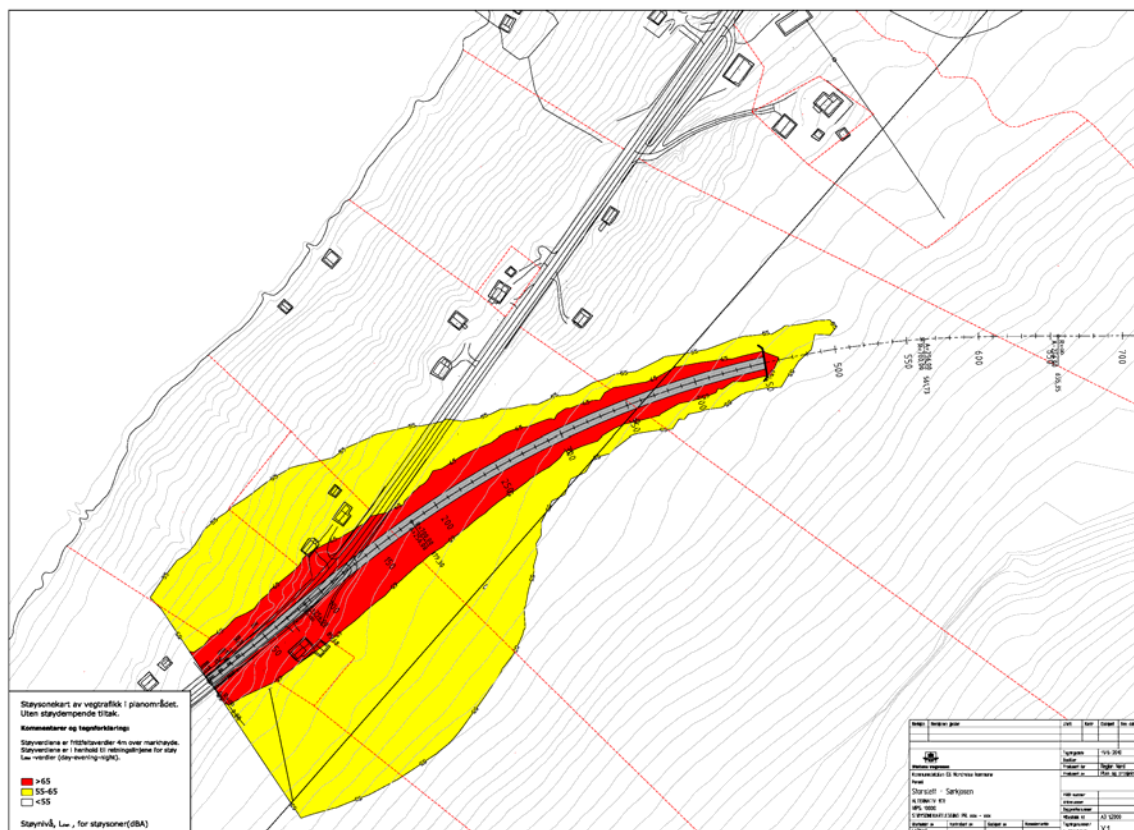
Hva som skal utredes avhenger av plannivå. For en kommunedelplan med konsekvensutredning skal det utarbeides støysonekart for alle utbyggingsalternativene og for dagens veg. Støysonekartene skal vise rød og gul støysone etter følgende kriterier:

Gul støysone	Rød støysone
Utendørs støynivå 4 meter over terreng	Utendørsstøynivå 4 meter over terreng
55 – 65 L_{den}	> 65 L_{den}

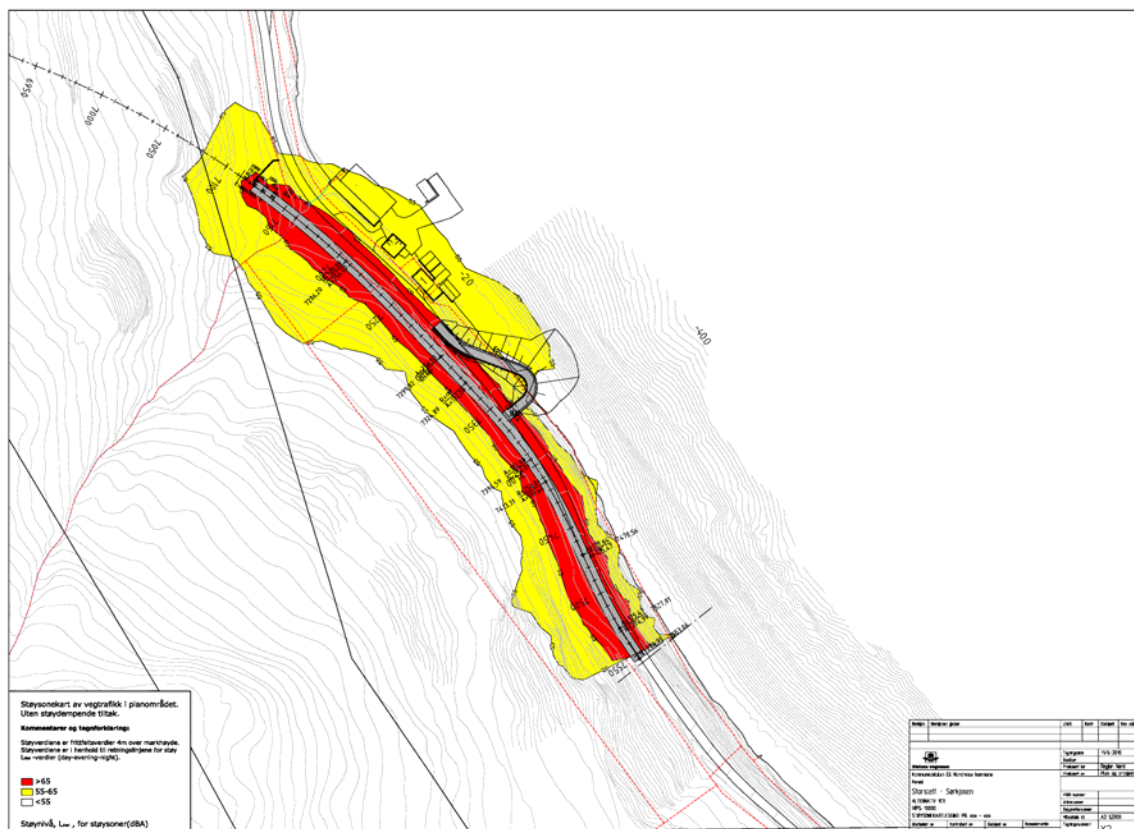
Figur 3.14 Støysoner.

I tillegg til støysonekartene skal det gjøres vurderinger av støy ved bygninger for grovvurdering av tiltaksplikt.

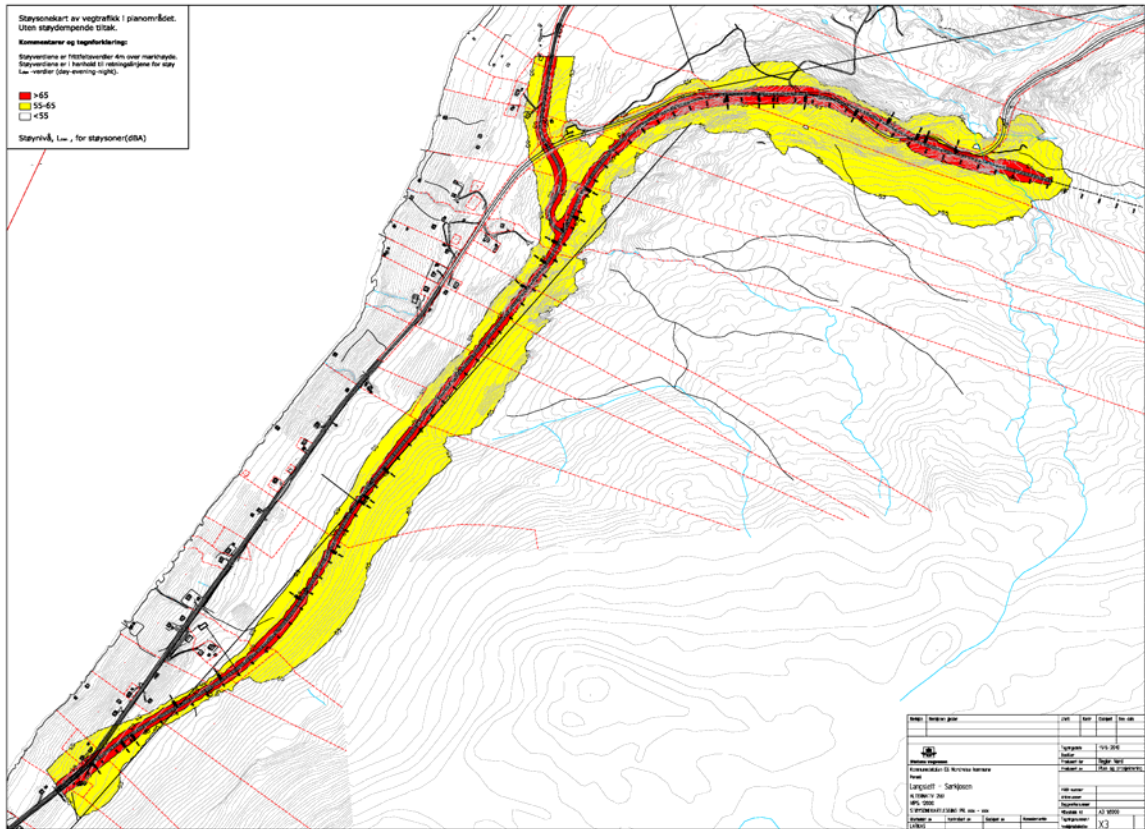
Støysoner for dagens situasjon i henhold til beskrivelsen ovenfor framgår av figurene under.



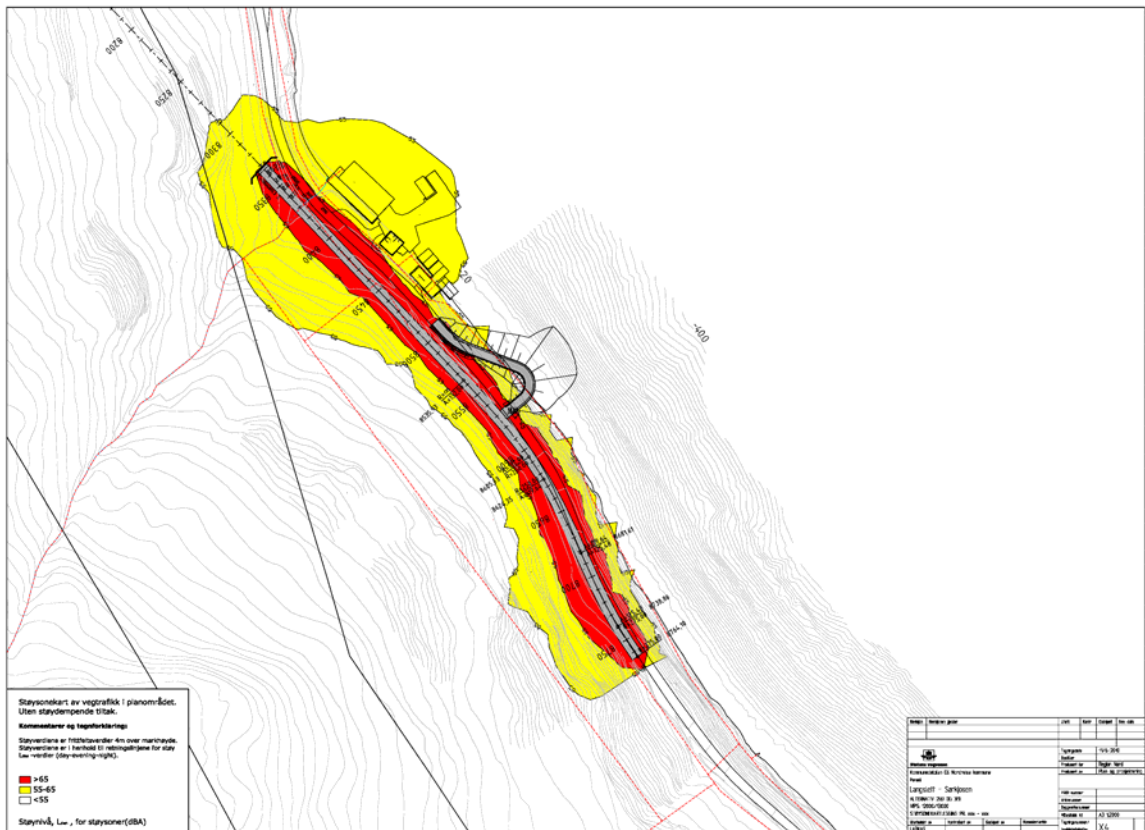
Figur 3.15 Tunnel påhugg, alternativ 7 (1) ved Langlia.



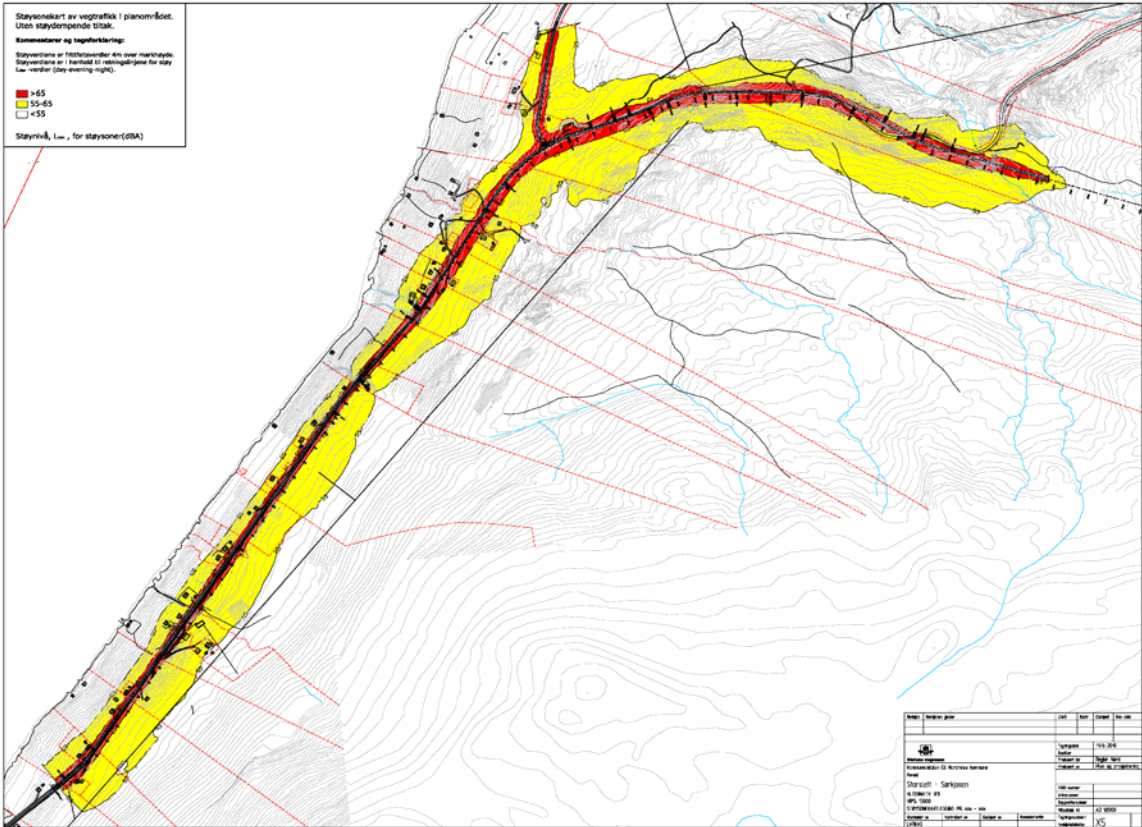
Figur 3.16 Tunnel påhugg 7 (1) ved Ytre Sørkjosen.



Figur 3.17 Vegalternativ 6 (2) øvre linje med ny tilkøpling til fv. 866.



Figur 3.18 Tunellpåhugg alternativ 1 og 6 (2 og 3) ved ytre Sørkjosen.



Figur 3.19 Vegalternativ 1 (3) på strekningen Langlia – Langslett.

4.0 KONSEKVENsutREDNING

4.1 Anleggskostnader

Anleggskostnadene beregnes i programmet ANSLAG. Anleggskostnadene er basert på 2010 kroner. Kostnadsberegningene på kommunedelplannivå har en usikkerhet på $\pm 25\%$.

Kostnadsoverslagene omfatter utbygging av ny veg med nødvendige tiltak, slik de framgår av planbeskrivelsen. Det er beregnet kostnader for de tre gjenværende vegalternativene. Investeringskostnadene for de ulike vegalternativene er som følger:

VEGALTERNATIV	Investeringskostnader	$\pm 25\%$ usikkerhet
Vegalternativ 1	700 mill.	525 mill. – 875 mill.
Vegalternativ 6	750 mill.	560 mill. – 930 mill.
Vegalternativ 7	925 mill.	700 mill. – 1.160 mill.

Figur 4.1 Investeringskostnader (avrundede tall) for vegalternativene.

4.2 Prissatte konsekvenser

Prissatte konsekvenser måles i kroner. I denne analysen beregnes kostnader og inntekter på grunnlag av tidligere erfaringstall. Et veganlegg medfører både fordeler og ulemper for utbygger, trafikanter og omgivelser. Beregningene av prissatte konsekvenser viser hvor god samfunnsøkonomi det er i de ulike vegalternativene, noe som uttrykkes gjennom netto nytte pr. budsjettkrone (NNB).

I tidligere melding om konsekvensutredning og forslag til utredningsprogram er basert på tidligere føringer i fra statens vegvesen sin håndbok 140 Konsekvensanalyser. Denne håndboken gikk gjennom en omfattende revisjon som ble ferdigstilt i 2006. Utredningene innenfor temaet prissatte konsekvenser er tilpasset disse nye føringene.

Konsekvensene som prissettes og beregnes er:

- Trafikanter og transportbrukere
- Distanseavhengige kjøretøykostnader
- Andre utgifter for trafikantene
- Tidsavhengige kostnader
- Det offentlige
- Investeringskostnader
- Drift- og vedlikeholdskostnader
- Endring av transportavgifter
- Samfunnet for øvrig
- Ulykker
- Støy- og luftforurensing
- Restverdi
- Skattekostnad

De prissatte konsekvensene er beregnet i EFFEKT 6.3. En oppsummering av resultatet av beregningene framgår av tabellen på neste side.

Alle tall er angitt i 1000 kr. diskontert. Etter tabellen følger en kort forklaring på de viktigste tallkolonnene.

Aktører	Komponenter	Endring			
		Alt. 0	Vegalternativ 1 Nedre linje	Vegalternativ 6 Øvre linje	Vegalternativ 7 Lang tunnel
Trafikanter/ transportbrukere	Kjøretøykostnader	+327 924	33 485	32 057	57 832
	Direkte utgifter	+4 491	803	784	1 059
	Tidskostnader	+466 738	114 572	114 629	115 076
	Sum	+799 152	148 860	147 470	173 967
Operatører	Kostnader	+6 931	1 634	1 239	1 209
	Inntekter	4 159	+980	+744	+726
	Overføringer	2 772	+654	+496	+484
Det offentlige	Investeringer		+686 366	+752 294	+930 022
	Drift og vedlikehold	+23 284	+9 192	+13 964	+26 483
	Overføringer	+2 772	496	484	654
	Skatte og avgiftsinntekter	86 313	+9 889	+9 277	+17 393
	Sum	60 257	+704 952	+775 051	+973 244
Samfunnet for øvrig	Ulykker	+93 318	36 947	28 580	24 544
	Støy- og luftforurensing	+14 474	1 702	1 556	3 192
	Restverdi		80 117	87 813	106 135
	Skattekostnad	12 051	+140 990	+155 010	+194 649
	Sum	+95 741	+22 225	+37 062	+60 778
SUM		+834 636	+578 317	+664 644	+860 055
Netto nytte			+578 317	+664 644	+860 055
NNB			+0,82	+0,86	+0,88

Figur 4.2 Prissatte konsekvenser.

Netto nytte pr. budsjettkrone (NNB):

Netto nytte pr. budsjettkrone (NNB) er forholdet mellom netto nytte og kostnad over offentlige budsjetter (budsjettkostnad). Dette er et relativt mål som noe forenklet sier hva samfunnet får tilbake av hver krone som belastes det offentlige budsjettet ved realisering av vegtiltaket. I denne analysen viser alle delstrekningene at underskudd pr. investert krone. En positiv NNB (netto nytte pr. budsjettkrone) sier noe om hva det offentlige får igjen for hver investert krone. Ved en negativ NNB sier dette noe om hva det offentlige taper pr. investert krone.

I dette tilfelle varierer netto nytte fra $\pm 0,82$ til $\pm 0,88$ noe som kan betegnes som relativt små variasjoner.

Beregning av prissatte konsekvenser gir i de fleste tilfeller negativ nytte. Det er vanligvis tre faktorer som må være oppfylt for at et vegprosjekt skal få en positiv netto nytte. De tre faktorene er; vesentlig innkorting av kjørestrekning, store tidsbesparelser og stort trafikkgrunnlag.

Trafikantnytte:

Trafikant- og transportbrukernytte omfatter virkningene som tilfaller brukere av transportsystemet. I våre beregninger er det skilt mellom kategoriene; tjenestereiser, til og fra arbeid, fritid og godstransport. Trafikantnyttene er knyttet til endringer i kostnader og endringer i tidsbruk.

Tid er en begrenset ressurs og vil derfor alltid ha en alternativ anvendelse. Det er derfor en viss betalingsvillighet for å spare tid. Det er denne betalingsvilligheten som beregnes. Beregningen av tidskostnader består av to deler. Del 1 er en beregning av selve tidsforbruket og del 2 består av en verdisetting av selve tidsforbruket.

Av tabellen ser vi at trafikantnyttene er positiv for alle vegalternativene. En kortere veglengde, redusert kjøretid samt en bedre vegstandard utgjør grunnlaget for de positive effektene.

Drift- og vedlikehold:

Drift- og vedlikehold av tunnel er dyrt, og i tillegg inngår gamle veger som avlastes. Kostnader til drift- og vedlikehold blir derfor dyrere.

Ulykker:

Ulykkesstatistikken baseres på personskadeulykker for de siste fire årene. Dette kombineres med en forventet ulykkesfrekvens for den nye vegtypen. Erfaringsdata viser også hvilke kostnader trafikkulykker påfører trafikanter og samfunnet.

Ulykkeskostnadene reduseres på alle alternativene. Dette forklares med en vesentlig bedre vegstandard.

Støy- og luftforurensing:

Tabellen viser endring av antall støyutsatte mennesker som følge av endrede trafikkmengder og kjøremønster. Endrede kjørelengder og trafikkhastighet endrer også støvproduksjonen og utslipp av gasser. Lokal forurensing måles i PM10 og NO₂. Globale utslipp måles i CO₂ og NO_x. Støy- og luftforurensing viser en forbedring for alle vegalternativene.

Felles for alle beregningene er analyseperioden for de prissatte konsekvensene på 25 år. Levetiden for vegprosjektet er satt til 40 år. Og beregnes med en kalkulasjonsrente på 4,5 %. I de samfunnsøkonomiske beregningene er det lagt til grunn at vegprosjektet skal åpnes for trafikk i år 2014. 2014 blir da sammenligningsåret. Alle virkningene av prosjektet beregnes over en 25 års periode fra 2014 til 2038 og neddiskonteres til sammenligningsåret.

4.3 Ikke prissatte konsekvenser

Metode og datagrunnlag.

Metodikken for vurdering av konsekvenser følger Statens vegvesen sin håndbok 140, Konsekvensanalyser. Planområdet deles inn i så enhetlige miljøer som mulig. Dette gjøres for å oppnå en nyansert verdisetting og konsekvensvurdering. Antall miljøer er avhengig av type område og tema som vurderes. Avgrensing av miljøer baseres på grunnlag av kunnskap framkommet under registreringer og skal kartfestes.

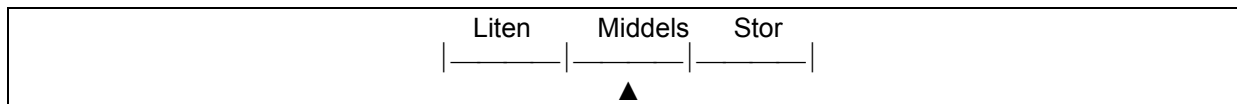
Håndbok 140 opererer med faste registreringskategorier i forhold til de ulike utredningstemaene. Listen over aktuelle registreringskategorier er ikke uttømmende. Vi vil likevel bestrebe oss på å holde oss innenfor angitte registreringskategorier.

Begrepene verdi, omfang og konsekvens står sentralt ved vurdering og analyse av ikke prissatte konsekvenser. En kort redegjørelse følger nedenfor:

Med verdi menes en vurdering av hvor verdifullt et område er. Med omfang siktes det til en vurdering av hvilke endringer eller grad av endring som tiltaket antas å medføre for temaet som utredes. Med konsekvens menes en avveining mellom de fordeler og ulemper tiltaket antas å medføre.

Verdivurdering:

Med bakgrunn i innsamlede data skal hvert enkelt område verdivurderes basert på en beskrivelse av bruk. Verdien fastsettes på grunnlag av et sett kriterier som er utarbeidet for hvert fagtema. Verdivurderingen skal begrunnes. Vurderingen angis på en grafisk skala som vist nedenfor.

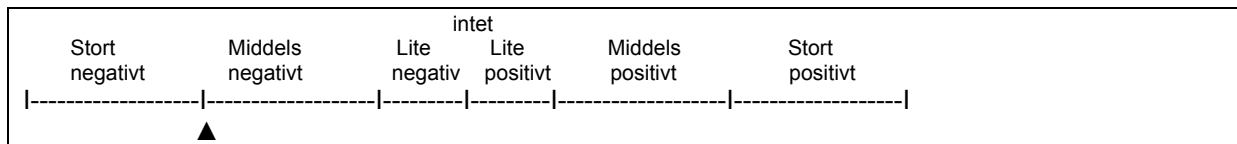


Figur 4.3 Grafisk framstilling av verdi vurdering.

Vurdering av omfang:

Områder påvirkes av utforming og størrelse på tiltaket i forhold til arealbeslag, barriere, støy- og luftforurensing. Omfangsvurderingene er et uttrykk for hvor store negative eller positive endringer det aktuelle tiltaket (alternativet) vil medføre for det enkelte området og representerer derfor en beskrivelse av hvor store negative eller positive endringer tiltaket antas å medføre. Det må begrunnes på hvilken måte og i hvilken grad tiltaket medfører endringer.

Denne vurderingen skal også angis på en grafisk skala som vist nedenfor.



Figur 4.4 Omfangsvifte

Konsekvens:

Med konsekvens menes de fordeler og ulemper et definert tiltak antas å medføre i forhold til alternativ 0. Konsekvensvurderingen angis på en ni-delt skala fra meget stor negativ konsekvens til meget stor positiv konsekvens. En konsekvens angis slik:

Konsekvens: middels negativ konsekvens (--)

I tidligere melding om konsekvensutredning og forslag til utredningsprogram er basert på tidligere føringer i fra statens vegvesen sin håndbok 140 Konsekvensanalyser. Denne håndboken gikk

gjennom en omfattende revisjon som ble ferdigstilt i 2006. Utredningene innenfor temaet ikke-prissatte konsekvenser er tilpasset disse nye føringene.

4.3.1 Landskapsbilde

Landskapet i prosjektområdet hører til landskapsregion 32 Fjordbygdene i Nordland og Troms. I NIJOS sin inndeling i Nasjonalt referansesystem for landskap. Her er landskapet beskrevet på følgende måte (sitatutdrag):

”Det er fjordtrauet som hovedform samt kulturpreget som binder regionen sammen. Mest utbredd er avrunda fjellformer, men bl.a. Lyngenmassivet har alpint preg med spisse fjelltopper og svært bratte fjellsider. Av størst betydning for kulturpåvirkningen er den smale strandflata mellom fjorden og fjellet. Her er det stedvis store morene – og strandavsetninger.

Klimaet er for det meste kjølig oseanisk. Bjørkeskog er den dominerende vegetasjonstypen, men det er også betydelige myrstrekninger.” Dessuten er det plantet noe gran, men i mindre omfang i dette område. Klimatisk skoggrense ligger her på ca. 250 m.”

Strandflatene er oppdyrka, men mange av brukene er nedlagt og jordveien er i ferd med å gro igjen med ilttuer og krattskog. Fjellpartiene er i bruk som sommerbeite for rein. Bebyggelsen er ganske einsarta fra årene etter sist verdenskrig, da det aller meste av bygninger ble brent ned. Det finnes også en god del rester av befestninger fra krigen i området, spesielt på Sørkjosen.

Inndeling i landskapsrom og verdi:

Enkelt sagt består landskapet i prosjektområdet av to fjordlier med noe landbruk og skog og det mellomliggende fjellpartiet som må betegnes som lågfjell. Ettersom veglinja over fjellet er valgt bort på forhånd, er det bare to hovedlandskapsrom som blir berørt av vegplanene:

	Liten verdi	Middels verdi	Stor verdi
Områder der naturlandskapet er dominerende	- Områder med reduserte visuelle kvaliteter	- Områder med visuelle kvaliteter som er typiske/representative for landskapet i et større område/region - Områder med vanlig gode visuelle kvaliteter	- Områder med spesielt gode visuelle kvaliteter, som er uvanlige i et større område/region - Områder der landskapet er unikt i nasjonal sammenheng
Områder i spredtbygde strøk	- Områder med reduserte visuelle kvaliteter - Områder hvor landskap og bebyggelse/anlegg til sammen gir et mindre godt totalinntrykk	- Områder med visuelle kvaliteter som er typiske/representative for landskapet i et større område/region - Landskap og bebyggelse/anlegg med vanlig gode visuelle kvaliteter	- Områder med spesielt gode visuelle kvaliteter, som er uvanlige i et større område/region - Områder hvor landskap og bebyggelse/anlegg til sammen gir et spesielt godt eller unikt totalinntrykk
Områder i by og tettbygde strøk	- Områder som bryter med byformen og utgjør et mindre godt totalinntrykk - Områder som har reduserte eller dårlige visuelle kvaliteter eller utgjør et mindre godt totalinntrykk	- Områder med vanlig gode visuelle kvaliteter - Områder som er tilpasset byformen og gir et vanlig godt totalinntrykk	- Områder som forsterker byformen og utgjør et spesielt godt totalinntrykk - Områder som har spesielt gode visuelle kvaliteter eller utgjør et spesielt godt totalinntrykk

Figur 4.5 Kriterier for verdivurdering.

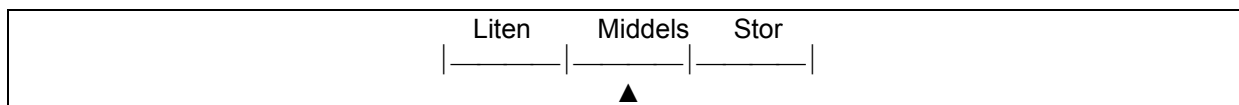
Vi ser her at både for områder der naturlandskapet dominerer og for områder i spredtbygde strøk vil landskapsrommene ligge på middels verdi – det gjelder alle 3 områdene.

I landskapsrom Langlia defineres i tillegg et underordnet landskapsrom 1a som kalles Sørrelva og omfatter daldraget langs Sørrelva inklusiv dagens kryss med fv. 866 og Stormyra. For å finne verdien på disse landskapsrommene, må vi bruke tabellen slik den framgår av figur 4.6.

1. Landskapsrom Langlia
- 1 a) Landskapsrom Sørrelva
2. Landskapsrom Sørkjosen.

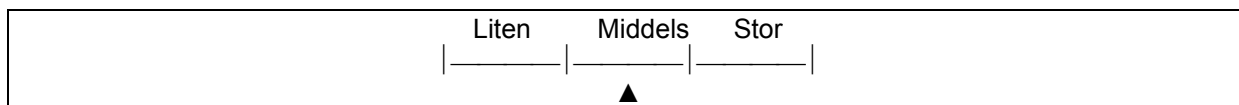
1. Landskapsrom Langlia

Landskapsrom 1 Langlia omfatter fjellia, strandflatene med jordbruk og bebyggelse, stranda og en del av fjorden, det som oppleves når en beveger seg både langs dagens E6 og til fots i landskapet. Landskapet er ensarta i hele dette rommet med skogkledd, bratt fjellside og gammel dyrka jord på oversida av veggen og delvis ned mot fjorden. Bebyggelsen ligger på begge sider av veggen, den har en typisk gjenreisings arkitektur. Nede ved fjorden ligger en del naust. Verdien vurderes til middels,



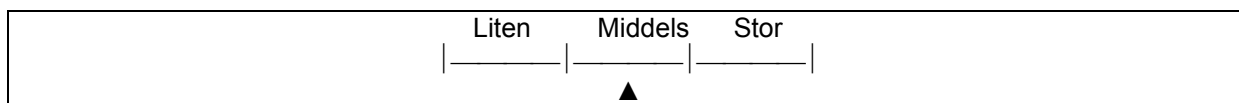
1 a) Landskapsrom Sørrelva

Landskapsrom 1 a har en noe mer lukket karakter. Det omfatter dalen som Sørrelva har dannet, trang og bratt øverst og gradvis åpnere over det store grustaket, Stormyra og ned mot fjorden. Fjellsidene er skogkledd og dalbunnen består av både små myrdrag og skogkledd fjellknauser før den flater ut ved Stormyra og gårdsbrukene nede ved fjorden. Dagens veg slynger seg gjennom landskapet i svinger og krysser Sørrelva på en bro som går over i høge tørrsteinsmurer på begge sider. Verdien vurderes til middels.

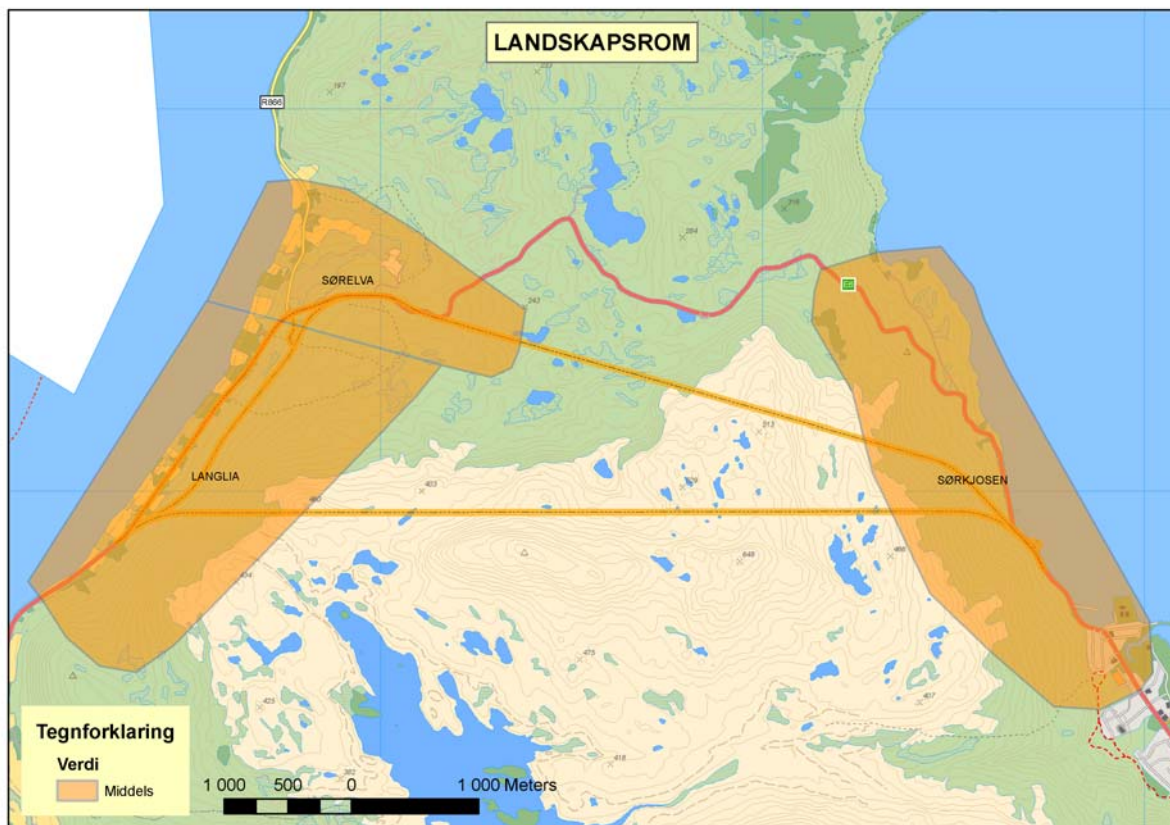


2. Landskapsrom Sørkjosen.

Landskapsrom 2 Sørkjosen omfatter den nordvendte fjellside som stiger bratt opp fra fjorden uten strandbrem. Bebyggelsen i Jubelen har et ensarta preg, nede på flata fra hotellet og østover blir den mer blandet. Fjellsida er til dels nokså dramatisk med fossefallet Brudesløret som et kjent landemerke. De gamle bryggene bidrar også til å gi landskapet sin karakter.



Figur 4.6 Landskapsrom Sørkjosen



Figur 4.7 Verdikart, landskapsrom.

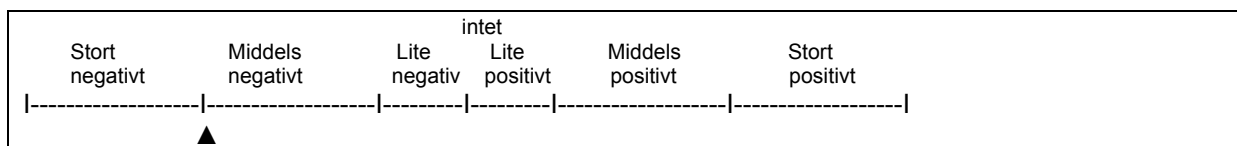
Inngrepenes omfang og konsekvens

Omfangsvurderingene er et uttrykk for hvor store negative eller positive endringer det aktuelle alternativet vil medføre for det enkelte landskapsrommet. Omfanget vurderes i forhold til alternativ 0 – dagens situasjon.

Landskapsrom 1 Langlia

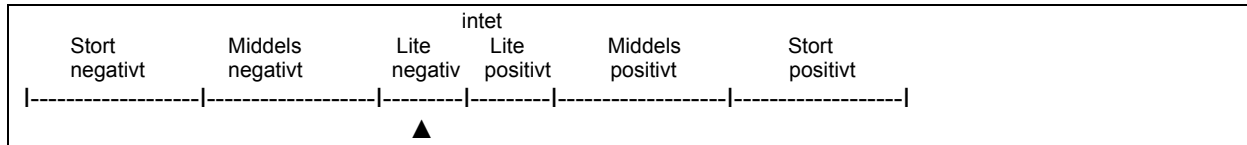
Vegalternativ 1 følger dagens E6 fram til Sørrelva. Det blir dermed ikke noe nytt inngrep i landskapsrommet Langlia og dermed intet omfang eller konsekvens.

Vegalternativ 6 starter ved Sikkajokk og går ovenfor bebyggelsen et stykke opp i lia fram til den møter dagens veg litt ovenfor krysset med fv. 866. Så følger veglinja dagens E6 til den oppmurte svingen der vegen krysser Sørrelva. Her vil vegen krysse elva skrått på en ny bru og går i tunnel et lite stykke opp i dalen. Tunnelen kommer ut i en felles portal for alle 3 alternativ på Sørkjosen sida. Vegtiltaket vil medføre et forholdsvis stort inngrep i hele lengda på landskapsrom 1 Langlia, da en moderne veg med 2 kjørefelt og nødvendig grøfteareal vil resultere i både skjæring og fyllinger i skrånningene i overkant av jordbruksarealet (gammel beitemark). Dette inngrepet vil også få en del fjernvirkning. Omfang av inngrepet i landskapsrom 1 Langlia gir middels/stort negativt omfang.



Middels/stort negativt omfang vurdert i forhold til middels verdi gir: middels negativ konsekvens (--).

Vegalternativ 7 vil skrå opp mot fjellsiden ved Sikkajokk og gå i tunnel fram til den samme portalen på Sørkjosen. Det vil her bli et relativt lite inngrep i landskapsbilde der vegen skrå opp mot tunnelportalen. Inngrepet vil også ha en viss fjernvirkning, men omfanget blir lite i forhold til skalaen i landskapsrommet. Omfanget vurderes til lite negativt.

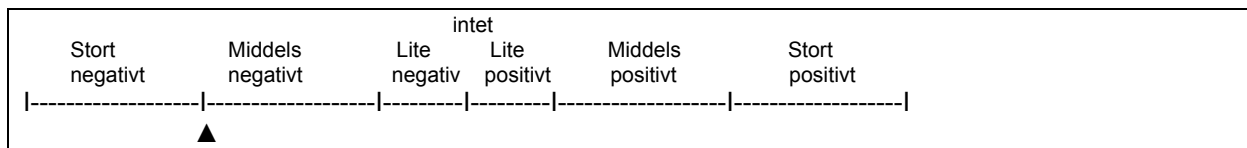


Et lite negativt omfang vurdert i forhold til middels verdi gir: liten negativ konsekvens (-).

Landskapsrom 1a Sørrelva

Vegalternativ 1 og 6 følger dagens E6 et stykke før den dreier av og går over Sørrelva på ei ny bru som går på skrå i forhold til dagens bru som har fine natursteinsmurer på begge sider. Daldraget som vegen følger er lite og intimt og en moderne veg vil passe relativt dårlig til skalaen i landskapsrommet. Inngrepet vil her ikke ha noen fjernvirkning.

Omfang av inngrepet i landskapsrom 1a Sørrelva gir middels/stort negativt omfang.

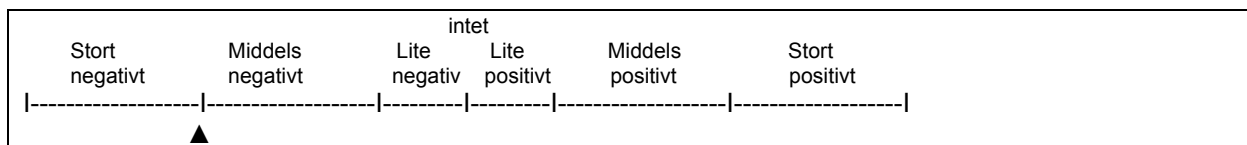


Middels/stort negativt omfang som sammen med middels verdi gir: middels negativ konsekvens (--)

Vegalternativ 7 passerer ikke gjennom landskapsrom 1a Sørrelva. Det blir dermed ikke noe nytt inngrep i landskapsrommet og dermed intet omfang eller konsekvens.

Landskapsrom 2 Sørkjosen

Vegalternativ 1, 6 og 7 følger samme trasé i Sørkjosen slik at omfang og konsekvens blir lik for alle vegalternativene. Omfang av inngrepet i landskapsrom 2 Sørkjosen er avhengig av den nøyaktige plasseringa av tunnelportalen i forhold til landskapet og bebyggelsen, inngrepet vil være mer eller mindre synlig fra Sørkjosen og fra Jubelen. Det må her også bygges et kryss i en trang situasjon mellom fjellet og fjorden og gammel bebyggelse samt kulturminner fra krigens dager. Utforminga her vil kreve en god detaljering og vil i alle tilfelle fremstå som et middels/stort negativt omfang.



Middels/stort negativt omfang som sammen med middels verdi gir: Middels/stor negativ konsekvens (--)

Landskapsrom	Vegalternativ 1	Vegalternativ 6	Vegalternativ 7
L1 Langlia		÷÷	÷
L1a Sørrelva	÷÷	÷÷	
L2 Sørkjosen	÷÷	÷÷	÷÷
Samlet konsekvens	÷/÷÷	÷÷	÷
Rangering	2	3	1

Figur 4.8 Samlet vurdering av utredningstemaet landskapsbilde.

Reiseopplevelse:

Det kan være vanskelig å vurdere reiseopplevelse noenlunde objektivt fordi den er svært avhengig av den enkelte reisende, hvilken erfaring man har, årstid, tid på døgnet med mer. Generelt føler mange trafikanter det mer positivt å kjøre på veg i dagen – men om vinteren med mørke og glatte veier vil det være en god opplevelse å kjøre i en lys og tørr tunnel. De fleste transportarbeiderne vil nok også rangere trygghet foran utsikt. Som turist derimot vil alternativ komme dårligst ut og alternativ 6 best – det gir mest utsikt.

4.3.2 Nærmiljø og friluftsliv

Analysen av nærmiljø og friluftsliv belyser tiltakets virkninger for beboere i og brukere av det berørte området. I analysen vurderes det hvordan tiltaket (vegalternativene) svekker eller bedrer de fysiske forholdene for trivsel, samvær og fysisk aktivitet i uteområdene.

Det er et overordnet politisk mål om at alle skal ha mulighet til å utøve friluftsliv og fysisk aktivitet i levemiljøet og i omkringliggende naturområder. Områder av verdi skal sikres og det skal være adgang til ferdsel, lek og annen aktivitet. Spesielt unge skal gis muligheter for å utvikle ferdigheter i friluftsliv.

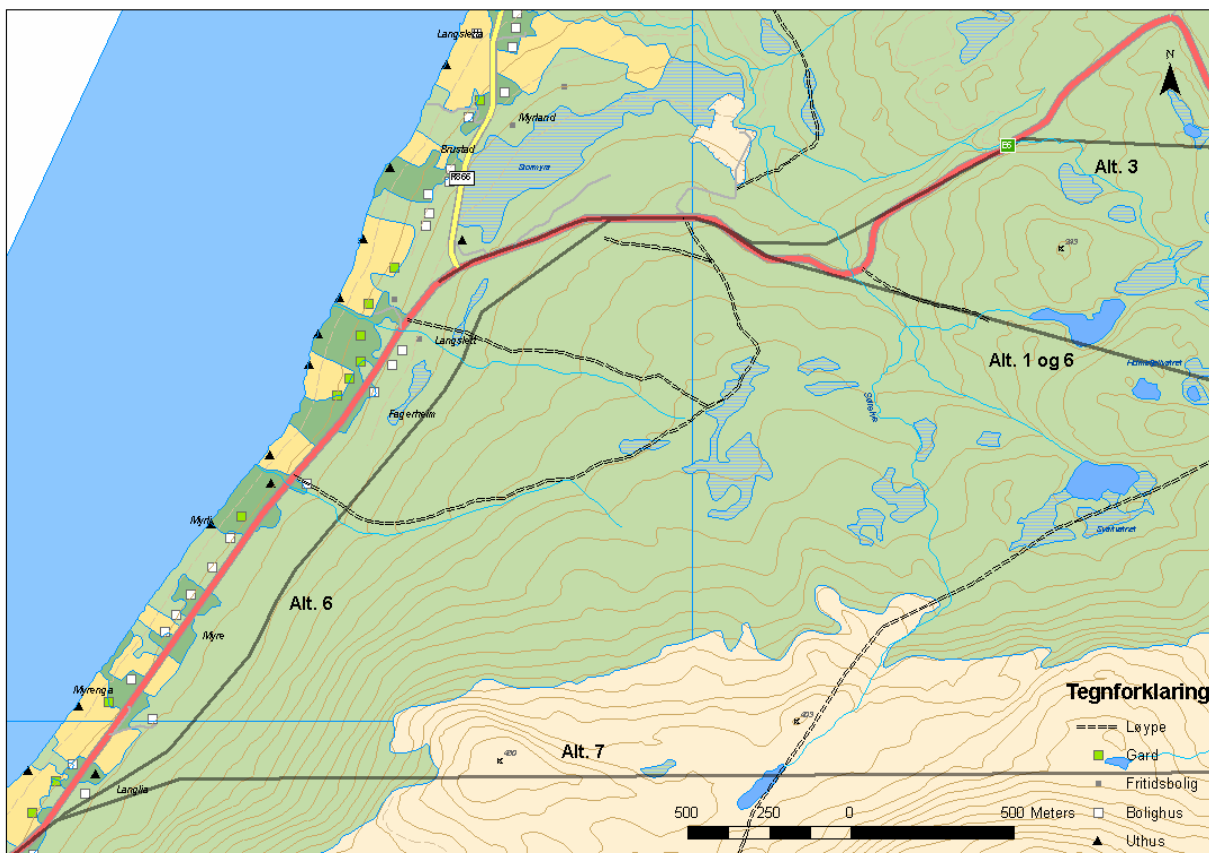
Datainnsamlingen er basert på innspill i forbindelse med oppstart, befaringer og datasett som Nordreisa kommune eller Statens vegvesen har samlet inn. Kart og flyfoto er også studert. I arbeidet med temaet nærmiljø og friluftsliv er registreringstemaene boligfelt, identitetsskapende områder og friluftsområder registrert, verdivurdert og konsekvensutredet.

Registrering og verdivurdering:

Langlia - Langslett

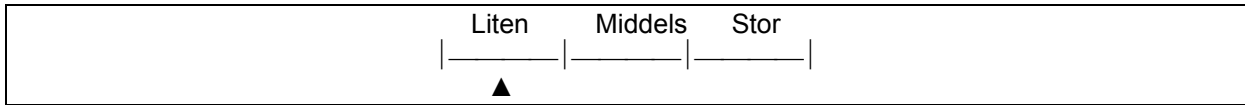
E6 går langs østsiden av fjorden. Det er en spredt boligbebyggelse fra området Langli/Bakkevoll til Langslett. Randbebyggelsen ligger på begge sider av veien. Noen boliger nyttes kun som fritidshus. Vegstrekningen har mange avkjørsler.

Det er registrert noen turstier like over krysset ved Langslett. Stiene er ikke mye i bruk. Det går også en mindre brukt sti fra dagens E6 og oppover langs Søreilva. Skogen og fjellet brukes til turer sommer og vinter og til bærplukking om høsten. Bruken av området er imidlertid ikke stor.



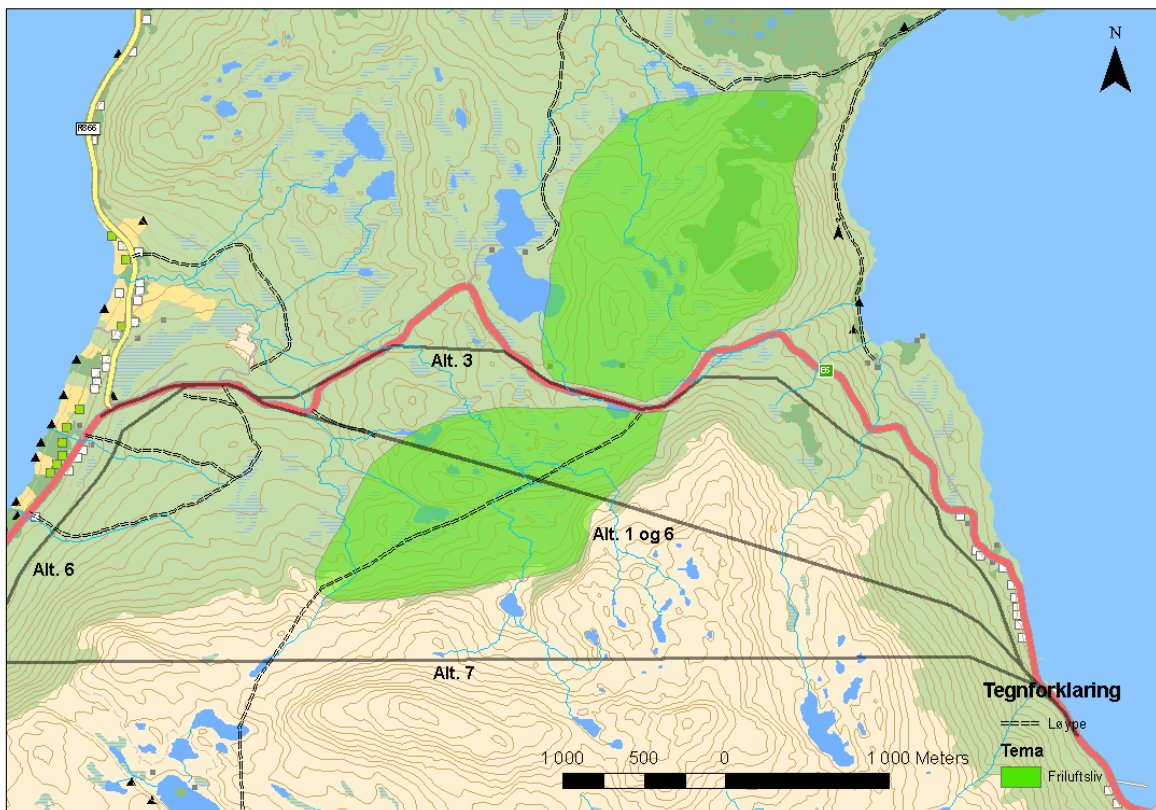
Figur 4.9 Bebyggelse og turstier på strekningen Langlia - Langslett.

Området har en lav tetthet av boliger. Det registrerte stinettet, skogen og fjellet i området blir brukt lokalt. Verdien av området settes til liten.



Sørkjosfjellet:

Sørkjosfjellet er et populært utfartsområde. Området fra Veibrink til Sikka blir mest brukt om vinteren og våren. Det er lett atkomst inn i området fra E6 ved Veibrink. Veibrink er stedets tydeligste profil utad. Det er et viktig lokalt utfartsområde for folk i kommunen. Utsikten fra Veibrink mot Reisa fjorden er en turistattraksjon, og har i tillegg betydning for de som bor og ferdes i området.



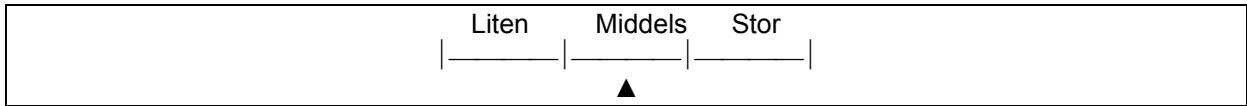
Figur 4.10 Friluftsområder og turstier på Sørkjosfjellet.

Hele fjellet blir brukt som tur- og utfartsområde. De mest brukte områdene og stiene er avmerket på kartet.

Fra Veibrink og sør for E6 er det et turområde. Området har god kvalitet som et turområde for korte turer om våren, sommeren og høsten. Området har imidlertid størst verdi som friluftsområde på vinteren – våren. Det går en mye brukt tursti fra Veibrink og opp til Sikkajavri. Fra Svartvannet er det en svært bratt stigning til fjellplatået, som også er usikkert skredmessig. Terrenget er vanskelig på barmark med myrlendt terreng fra Veibrink. Området Veibrink – Svartvannet har god tilgjengelighet på vinteren – våren og er tradisjonelt mye brukt på godværsdager. Fra Svartvannet er det en svært bratt oppstigning til fjellplatået.

Det er et nærturområde ved Storvannet. Områdene har gode solforhold og er skjermet mot vind fra øst og sør.

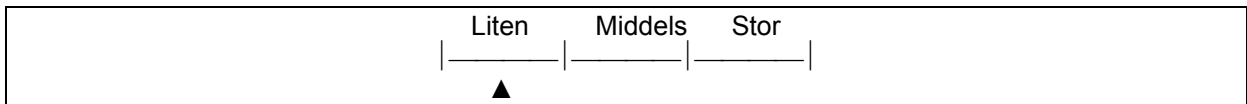
Det er ingen systematisk tilrettelegging med tanke på friluftsliv på barmark. Det prepareres imidlertid en skiløype fra Veibrink og som fortsetter til Kildalen. Det går også en godkjent scooterløype fra Rotsundelv til Sikka. Med bakgrunn i områdets kvaliteter og betydning som friluftsområde vurderes verdien til middels.



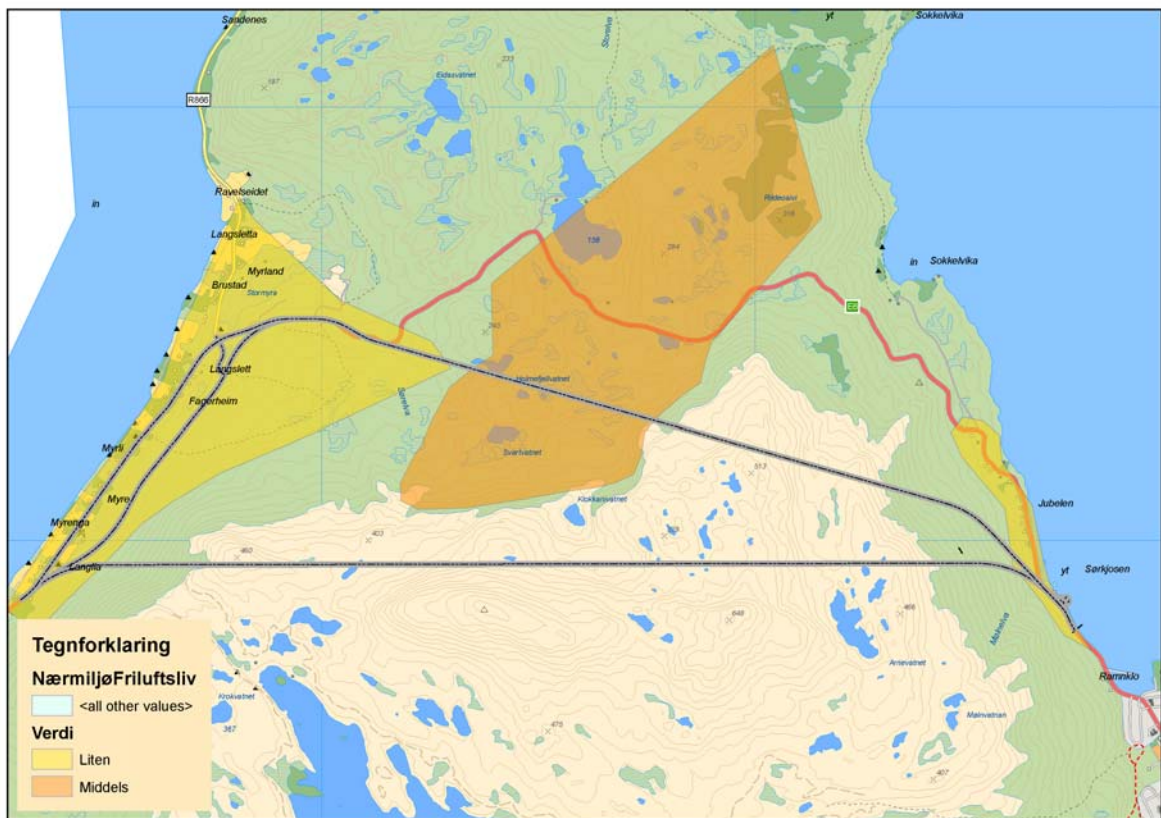
Sørkjosen - Jubelen

I området fra Sørkjosen til Jubelen er det spredt bebyggelse i hovedsak på oversiden av veien. To mindre kaianlegg er også lokalisert langs strekningen. I Sokkelvika ligger også noen få hytter. Det er lav tetthet av boliger i dette området, se vedlagt kartgrunnlag. Skog og fjellområder brukes sporadisk til turer og bærplukking.

Bebyggelsen ved Jubelen samt to kaianlegg på hver side av Mølnelva framgår av kartgrunnlaget. Det er ingen stor tetthet av boliger og verdien vurderes til liten.



Med bakgrunn i registreringene og tilhørende beskrivelse av området utarbeides følgende verdikart over planområdet.



Figur 4.11 Verdikart for nærmiljø og friluftsliv.

Vurdering av omfang og konsekvens:

Langlia – Langslett:

Vegalternativ 1

Vegalternativet starter i krysset ved Langslett. Trafikken passerer gjennom bebyggelsen mellom Langlia og Langslett. Alternativet berører også en mindre brukt løype som går langs Sørelva og opp mot fjellet. Vegalternativet begrenser mulighetene for å benytte denne stien opp til turområdet. Stien er lite brukt og innfallsporten til friluftsområdet går i hovedsak via Veibrink. Omfanget vurderes derfor til lite negativt.

Stort negativt	Middels negativt	Lite negativt	Lite positivt	Middels positivt	Stort positivt
-----	-----	-----	-----	-----	-----
		▲			

Konsekvensen vurderes derfor til lite negativ (+)

Vegalternativ 6

Alternativet starter ved Sikkajokk og går ovenfor bebyggelsen og følger en jevn stigning fram mot tunnelinnslaget ved Sørelva. Vegen føres ovenfor boligbebyggelsen og man unngår en rekke avkjørsler, samtidig krysser vegen tre mindre brukte stier. Videre fram mot Sørelva er vegen lik alternativ 1. Noen lokalt brukte stier vil krysses, samtidig vil boligområdet på strekningen Langlia – Langslett få et bedre nærmiljø ved at trafikken på E6 vil gå utenfor nærmiljøet noe som trekker i positiv retning. Omfanget vurderes derfor til lite positivt

Stort negativt	Middels negativt	Lite negativt	Lite positivt	Middels positivt	Stort positivt
-----	-----	-----	-----	-----	-----
		▲			

Konsekvensen vurderes derfor til lite positivt (+).

Vegalternativ 7

Alternativet starter ved Sikkajokk med om lag 1 km veg i dagen og fortsetter så i tunnel fram til Møllerselva. Alternativet bidrar til mindre trafikk på strekningen Langlia – Langslett og omfanget vurderes derfor til lite positivt.

Stort negativt	Middels negativt	Lite negativt	Lite positivt	Middels positivt	Stort positivt
-----	-----	-----	-----	-----	-----
		▲			

Konsekvensen vurderes derfor til lite positivt (+).

Sørkjosfjellet:

Vegalternativ 1, 6 og 7

Alternativene går i tunnel og kommer derfor ikke i direkte berøring med området. Det er på vinterstid at bruken av området er størst. Under forutsetning av at eksisterende veg holdes åpen vinterstid vil tilgjengeligheten til området bli som før. Områdets attraktivitet øker og barrierevirkningen reduseres som følge av mindre trafikk. Omfanget vurderes derfor til middels positivt fordi mye av trafikken fjernes fra et mye brukt friluftsområde. Hvis det skulle vise seg at vegen stenges vil atkomsten til

innfallsporten Veibrink ikke lenger være tilgjengelig noe som vil trekke vurderingene i negativ retning. Vurdering av omfang og konsekvens baseres på førstnevnte scenario.

Stort negativt	Middels negativt	Lite negativt	Lite positivt	Middels positivt	Stort positivt
-----	-----	-----	-----	-----	-----
				▲	

Konsekvensen vurderes til middels positiv (++)

Sørkjosen – Jubelen

Vegalternativ 1, 6 og 7 går i tunnel fram til Møllerelva. Vegalternativene fjerner trafikken fra boligbebyggelsen på strekningen Ytre Sørkjosen – Jubelen. Dette bidrar til et forbedret nærmiljø og gjør området mer attraktivt. Barriæren som biltrafikken skaper vil også reduseres betraktelig. Omfanget vurderes derfor til lite positivt.

Stort negativt	Middels negativt	Lite negativt	Lite positivt	Middels positivt	Stort positivt
-----	-----	-----	-----	-----	-----
				▲	

Konsekvensen vurderes derfor til lite positivt for vegalternativ 1 (+).

Oppsummering av konsekvenser:

Tabellen viser en oversikt over de samlede vurderinger av konsekvenser i delområder for vegalternativene, samt en rangering i forhold til temaet nærmiljø og friluftsliv.

Område	Alt. 1	Alt. 6	Alt. 7
Langlia - Langslett	-	+	+
Sørkjosfjellet	++	++	++
Sørkjosen - Jubelen	+	+	+
Samlet vurdering	+	+ / ++	+ / ++
Rangering	3	2	1

Figur 4.12 Tabell med konsekvenser for temaet nærmiljø og friluftsliv.

Det presiseres at oppsummeringen ikke er en sum av plusser og minuser. En pluss et sted er ikke direkte sammenlignbart med en pluss et annet sted. Noen tema vurderes som viktigere enn andre ved at de er gitt en annen verdi.

I denne rangeringen er det ikke mye som skiller alternativene fra hverandre. Alle alternativene bidrar i varierende grad til et forbedret nærmiljø ved at vegen legges utenom bebyggelsen. Unntaket er vegalternativ 1 på strekningen Langlia – Langslett hvor biltrafikken fortsetter som før. Fordelen ved de andre alternativene er at de leder trafikken utenom friluftsområdene og i varierende grad nærmiljøområdene ved boligbebyggelsen.

Alternativ 1.

På strekningen Langlia – Langslett vil trafikken gå som i dag. Trafikken skaper en barriere i nærmiljøet mellom boligene. En mindre brukt turløype som går langs Sørelva blir direkte berørt av vegen. For friluftsområdene på Sørkjosfjellet vil tiltaket redusere barrieren som vegen skaper. Redusert trafikk gjør Sørkjosfjellet mer attraktivt som friluftsområde. Boligområdet og dets tilhørende nærmiljø på strekningen Ytre Sørkjosen – Jubelen får en positiv effekt ved at trafikken reduseres og derigjennom forbedrer nærmiljøet.

Alternativ 6.

Vegen går ovenfor boligbebyggelsen på strekningen Langlia – Langslett. Nærmiljøet til boligbebyggelsen forbedres. Samtidig krysser den nye vegen noen mindre brukte turstier ovenfor Langslett samt kommer i direkte berøring med løypa som går langs Sørøelva. Trafikken fjernes også fra boligområdet Ytre Sørkjosen – Jubelen noe som gir et bedre nærmiljø for de som bor i området.

Alternativ 7.

Vegalternativet fører til at store deler av trafikken ledes bort i fra bebyggelsen mellom Langlia og Langslett. Ingen av de mindre brukte turstiene blir berørt. Friluftsområdene på Sørkjosfjellet unngår mye av den barrierevirkningen som eksisterende E6 forårsaker. Nærmiljøet på strekningen Jubelen – Ytre Sørkjosen forbedres ved at all gjennomgangstrafikk ledes utenom noe som gjør området mer attraktivt.

Alternativ 6 gir den beste avlastning for boligbebyggelsen ved at vegen legges utenom bebyggelsen på strekningen Langli - Langslett. Ved valg av alternativ 7 vil trafikken fra fv. 866 fortsatt passere gjennom området. Alternativene 1, 6 og 7 gir positiv effekt både ovenfor nærmiljøet i de bebygde områdene og for friluftslivet ved at barrieren forårsaket av trafikk reduseres på Sørkjosfjellet og ved bebyggelsen på Ytre Sørkjosen.

4.3.3 Naturmiljø

Innledning

Statens vegvesen Troms startet i 2001 arbeidet med kommunedelplan for ny E6 Langslett – Sørkjosen i Nordreisa kommune. Planarbeidet opphørte i 2003 uten at det ledet fram til et planvedtak. I denne forbindelse ble utredningene innenfor naturmiljø utført av NINA (Iversen m.fl. 2003). Statens vegvesen Region nord har nå bestemt seg for å videreføre arbeidet med kommunedelplanen.

Handbok 140 Konsekvensanalyser ble revidert i 2006 og stiller nye krav til presentasjon av konsekvenser i fagutredningene. Statens vegvesen Region nord har derfor gitt NINA i oppdrag å endre fremstillingene av konsekvensene fra rapporten fra 2002 i samsvar med de nye føringene fra 2006. Veialternativet som skulle gå via Bakkeby er imidlertid nå tatt ut av planene.

Nærmere spesifisert vil NINA utføre følgende:

Lage et kart over hele planområdet og hvor vi verdisetter de ulike delene.

Utarbeide en vurdering av verdi, omfang og konsekvens for de ulike verdisatte områdene. Dette blir en endring i forhold til tidligere vurdering i forhold til de ulike traséalternativene.

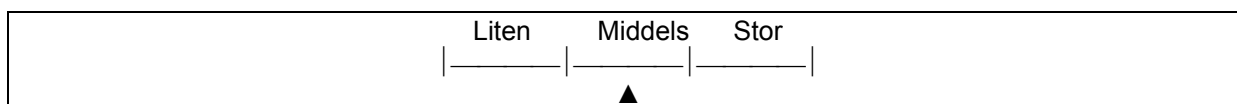
Lage en rangering av de ulike traséalternativene.

Lage en figur konsekvensvifte for naturmiljø.

Minirapporten er skrevet av Jacobsen, men med innspill fra forsker og botaniker Jarle W. Bjerke.

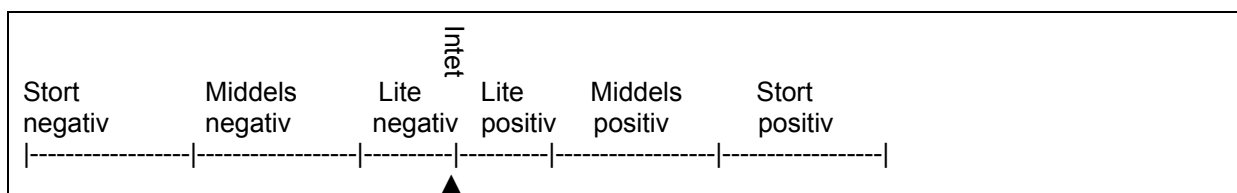
Område 1: Stormyra, verdi

Stormyra er en av få større delvis intakte lavlandsmyrer i søndre del av kommunen. Myra får middelsrikt sigevann fra grunnen, noe som setter sitt preg på floraen. Flere krevende arter ble registrert på myra, dog ingen regionalt sjeldne arter. Som landskapsform har den imidlertid en viss verdi. Myra er noe skjemt av grusuttak som grenser opp mot øvre del av myra. Det ble ikke gjennomført zoologiske registreringer på selve Stormyra i 2002, da denne ble vurdert til å ikke bli direkte berørt. Vi vet imidlertid at elg som oppholder seg i Rotsunddalen på vinteren, trekker nordover til sommerbeite. For strekningen 1 km på nord- og sørsiden av Langslettkrysset ble det i perioden 1992-2002 registrert 3 elgpåkjørsler der dyrene måtte avlives (se Iversen m.fl. 2003). Det er derfor stor sannsynlighet for at elgen bruker Stormyra i en viss grad når den trekker gjennom dette området.



Omfang alle alternativer

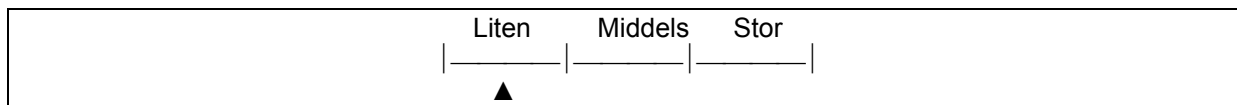
Avstand til eksisterende veitraséer er kort, mens eventuell ny veitrasé (veialternativ 6) vil gå lenger unna. Lokaliteten vil ikke bli direkte berørt. Veialternativene 6 og 7 vil kunne ha en marginal positiv konsekvens ved at trafikk tettheten på eksisterende trasé reduseres, men denne positive effekten vil knapt være målbar for vegetasjon. Zoologisk vil et alternativ 7 og til dels 6 være gunstigst da dette vil øke avstanden til Stormyra i forhold til mye av trafikken.



Konsekvens: Ubetydelig (0)

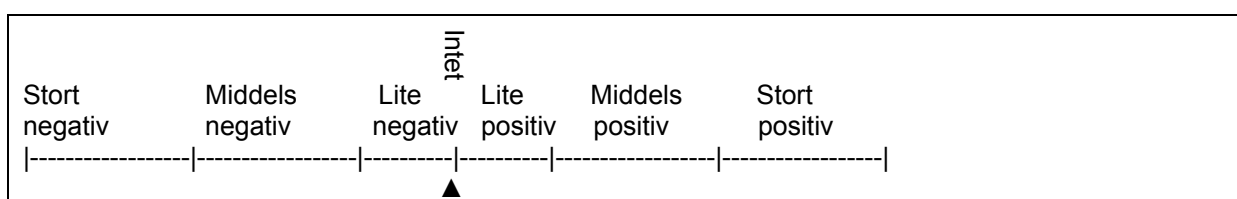
Område 2: Rotsundet, verdi

Området nedenfor dagens vei består av kulturmark, spredt kulturbjørkeskog og rullesteinstrand. Ingen sjeldne planterarter ble registrert i dette området i 2002 og naturtypene er vidt utbredte. Under de zoologiske registreringene ble det registrert tjeld, fiskemåse, rødnebbterne og siland her. Rundt bebyggelsen var det skjære, kråke, stær (NT) og gråspurv, mens i de spredte skogspartene ble det registrert løvsanger, bjørkefink, gråtrost, gjøk og svartkvit fluesnapper. Ved utløpet av Brustadelta var det 150-200 måsefugl som vasket og hvilte seg. Hovedsakelig gråmåse og svartbak, men også fiskemåse og hettemåse ble registrert her. Områdets naturfaglige verdi er vurdert til liten.



Omfang alle alternativer

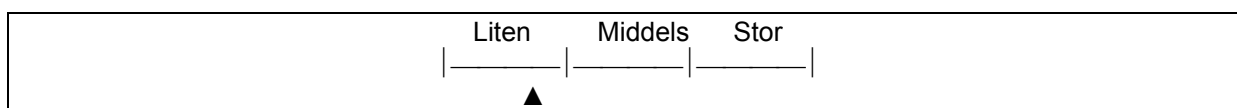
Området vil ikke bli direkte berørt ved noen av veialternativene. Alternativ 7 kan medføre redusert trafikk på eksisterende vei noe som kan ha en marginal, knapt målbar, positiv effekt på området.



Konsekvens: Ubetydelig (0)

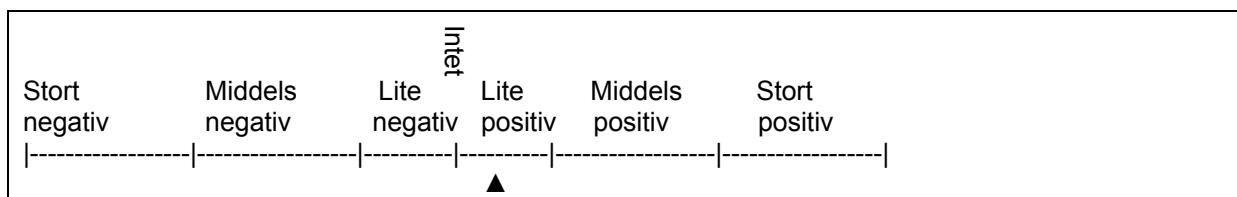
Område 3: Sørrelva-Veirbrink, verdi

Området er i hovedsak karakterisert av bærlyng-bjørkeskog uten innslag av sjeldne arter. Spredt i området finnes også små, næringsfattige myrer uten sjeldne arter, samt spredte, marginale høgstaudebjørkeskoger langs bekkene. Området er delvis intakt, men en kraftlinje skjærer gjennom området. Ved Storvatnet ble det ikke registrert vannfugler i 2002. Nærhet til vei, flere hytter, lite vannvegetasjon og ingen holmer gjør nok at vatnet sannsynligvis ikke har en viktig funksjon som våtmarkslokalitet. Strandsnipe og gluttsnipe ble imidlertid observert, samt bjørkefink og løvsanger. Mellom de foreslåtte tunnelinnslagene er det en berghammer hvor det ble funnet et gammelt fjellvåkreib (Nær truet/NT) som ikke var i bruk i 2002. En sidensvans ble registrert i dette området. Dette er en østlig art som i perioden 2002-2008 har vært ganske vanlig i fylket. Av andre mer vanlige arter ble det registrert rødstjert, løvsanger, bjørkefink, lirype, gjøk og gråsisik. Verdien av området er satt til liten, men et gammelt fjellvåkreib gjør at verdien er flyttet noe i retning middels.



Omfang veialternativene 1 og 6

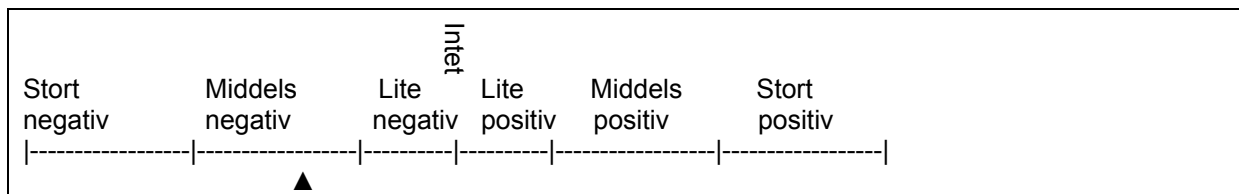
Ved veialternativene 1 og 6 vil et begrenset inngrep foretas der tunnelinnslag anlegges ved Sørrelva. Omfang av planlagt tiltak er å betrakte som minimalt i forhold til allerede eksisterende inngrep. Redusert trafikk på resterende trasé vil til en viss grad veie opp for de negative aspektene ved tiltaket. Det vil bli mindre trafikk på eksisterende trasé opp til Veibrink, med en mulig positiv effekt på både fjellvåklokaliteten, faunaen på Storvatnet og i det lille vatnet like før Vegbrink. Det blir derfor vurdert at omfanget kan være liten positiv.



Konsekvens veialternativene 1 og 6: Liten positiv (+)

Omfang veialternativ 3

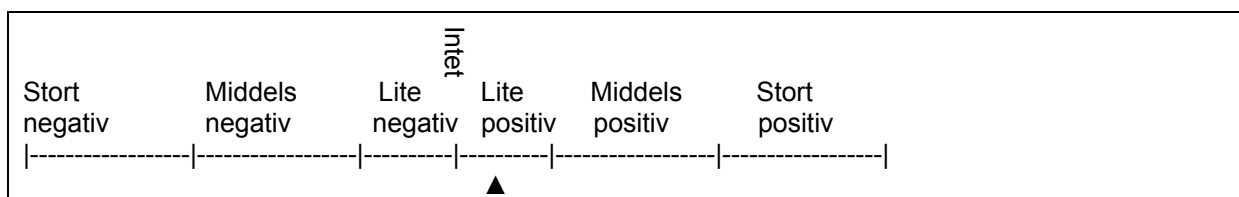
Veialternativ 3 vil føre til et parti med ny trasé, samt to punktinngrep ved tunnelinnslagene. Planlagte inngrep ligger tett opp til eksisterende inngrep, noe som bidrar til å redusere det negative omfanget. Tiltaket vurderes derfor å ha et tilnærmet middels negativt omfang på vegetasjon. Det gamle fjellvåkreibet som ligger i det planlagte tunnelloområdet ved Storvatnet vil bli påvirket negativt. Samlet blir omfanget av alternativet vurdert til middels negativ.



Konsekvens veialternativ 3: Liten negativ (-)

Omfang veialternativ 7

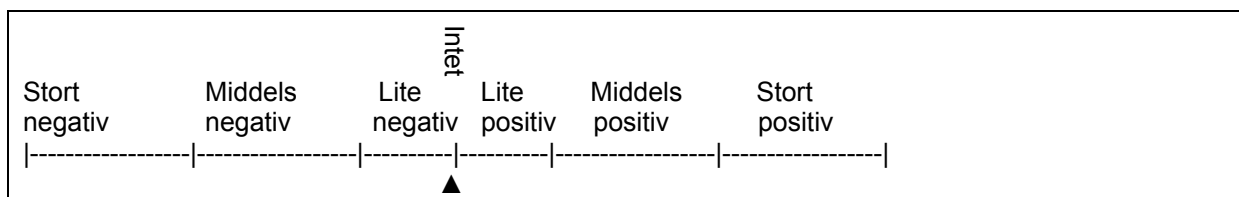
Alternativ 7 kan medføre redusert trafikk på eksisterende vei opp til Veibrink noe som kan ha en marginal, knapt målbar, positiv effekt på det botaniske i området. Mindre trafikk på, vil imidlertid kunne ha en positiv effekt på både fjellvåklokaliteten, faunaen på Storvatnet og i det lille vatnet like før Vegbrink. Omfanget blir derfor vurdert til å ha være lite positiv.



Konsekvens veialternativ 7: Liten positiv (+)

Omfang veialternativ 0

Eksisterende trasé med dagens trafikk er av et svært svakt negativt omfang ved at omkringliggende vegetasjon eksponeres for veistøv og salting. Det negative aspektet er likevel såpass lite at den negative konsekvensen er tilnærmet ubetydelig.

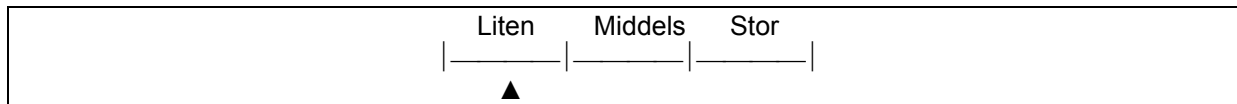


Konsekvens veialternativ 0: Ubetydelig (0)

Område 4: Veibrink-Sørkjosen, verdi

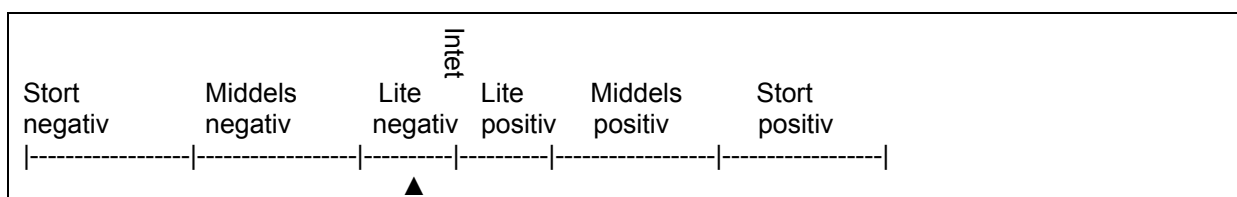
Området er i hovedsak karakterisert av bærlyng-bjørkeskog uten innslag av sjeldne arter. Andre skogstyper forekommer spredt. En frodig gråoeskog langs Mølnelva og en frodig blandingskog nordvest for Jubelen har en viss naturverdi, men bidrar ikke nok til å heve området opp til middels verdi. Spredt i området finnes også små, middelsrike myrer og sig uten sjeldne arter. Området er påvirket av granplanting og spredt hogst. Under de zoologiske registreringene ble det ikke registrert rødlistearter på denne strekningen. De høyereliggende partiene nedfor Vegbrink har litt glissen løvskog med noen fuktige drag. Oppe i fjellbjørkeskogen her, dominerer løvsanger og bjørkefink i

antall, men også rødstjert, granmeis og gjøk finnes her. Sivspurv og blåstrupe holder til i de fuktige områdene. I de mer åpne og treløse områdene lenger ned mot Brudesløret blir heippiplerke mer vanlig. I løvskogsområdet fra Brudesløret ned til Sørkjosen finner man foruten flere av de vanligste ovennevnte artene, også svarthvit fluesnapper, gråfluesnapper, rødvingetrost, gråsisik og kjøttmeis. Flere par hekkende kråker finnes også på denne strekningen. Nede ved bebyggelsen ved Sørkjosen hekker det både fiskemåse, tjeld, rødstilk og linerle. Den samlede verdien av området er satt til liten.



Omfang veialternativene 1 og 6

Et tunnelinnslag ved Sørkjosen er av mindre arealmessig omfang. Veialternativene 1 og 6 vil føre til redusert trafikk på eksisterende trasé mellom Veibrink og Jubelen, noe som er å betrakte som noe positivt.

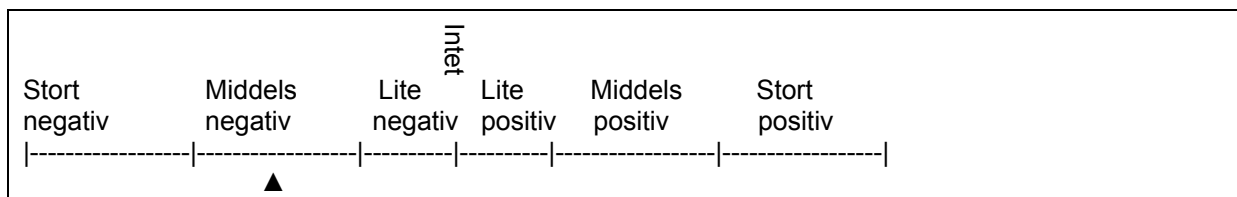


Konsekvens veialternativene 1 og 6: Liten negativ (-)

Reduksjon i trafikk langs eksisterende trasé vil trolig ikke ha synlig effekt på vegetasjonen eller faunaen i dette området. Tunnelinnslaget vil imidlertid kunne påvirke de omtalte frodige vegetasjonstypene ved Mølnelva og Jubelen.

Omfang veialternativ 3

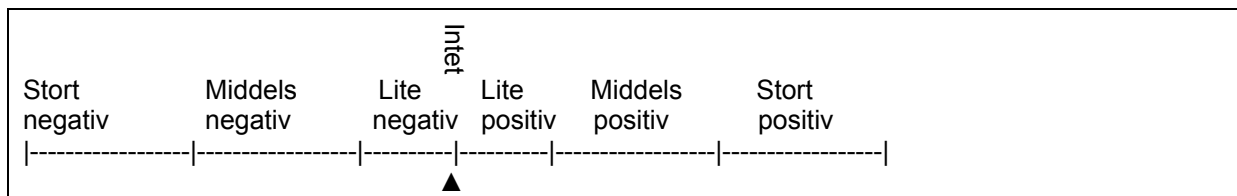
Veialternativ 3 vil føre til et lengre parti med ny trasé. Planlagte inngrep ligger nært eksisterende trasé. Ny trasé vil kunne berøre de omtalte frodige vegetasjonstypene ved Mølnelva og Jubelen. For øvrig vil et ganske stort område med til dels intakt, men ikke sjelden vegetasjon bli berørt mellom Jubelen og Veibrink. Alternativet vil medføre store veiskjæringer på deler av traséen.



Konsekvens veialternativ 3: Liten negativ (-)

Omfang veialternativ 7

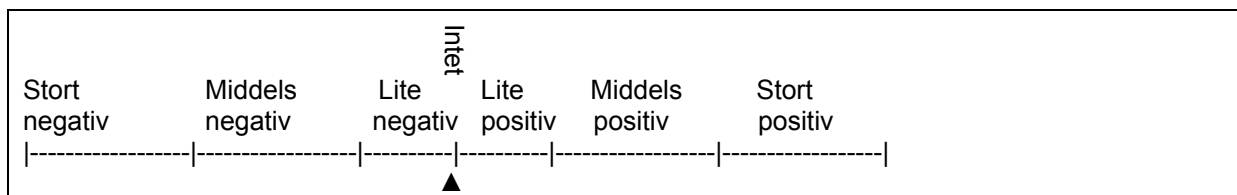
Alternativ 7 kan medføre redusert trafikk på eksisterende vei noe som kan ha en marginal, knapt målbar, positiv effekt på området.



Konsekvens veialternativ 7: Ubetydelig (0)

Omfang veialternativ 0

Eksisterende trasé med dagens trafikk er av et svært svakt negativt omfang ved at omkringliggende vegetasjon eksponeres for veistøv og salting. Det negative aspektet er likevel såpass lite at den negative konsekvensen er tilnærmet ubetydelig.



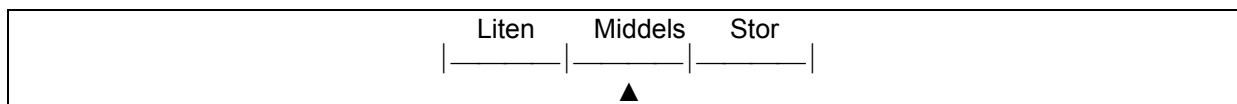
Konsekvens veialternativ 0: Ubetydelig (0)

Område 5: Langlia-Sørelva, verdi

Området er i hovedsak karakterisert av en østvendt, noe frodig bjørkedominert li med vidt utbredte stauder, gras og bregner på de flatere, nedre partiene, og bærlyngskog i de øvre, brattere partiene. Sølvbunke og einer er vanlige i lia, noe som indikerer langvarig beitepress fra husdyr. Spredt i området finnes små, middelsrike myrer og sig uten spesielt sjeldne arter. Området er påvirket av granplanting, kraftlinjetrasé og spredt hogst.

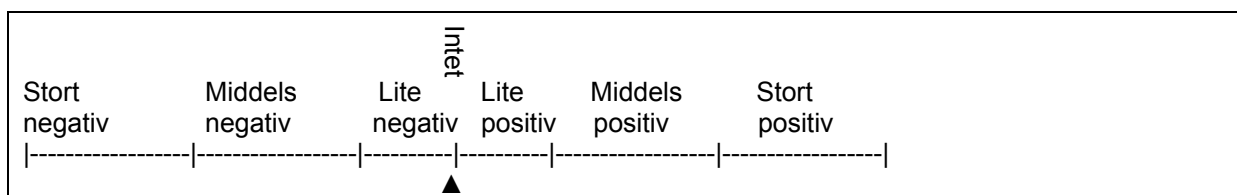
Det ble ikke registrert noen rødlistearter på denne strekningen under feltbefaringen i 2002, men det foreligger en tidligere observasjon av dvergspett (Nær truet/NT) i området. Den frodige, til dels storvokste bjørkeskogen kan ha dannet habitat for denne, særlig i den sørvestlige delen ned mot Sikkajokk/Langslett. Løvsanger og bjørkefink er svært vanlige, men også svarthvit fluesnapper, gråsisik, gjøk, måltrost og jernspurv finnes. De to sistnevnte ofte i forbindelse med plantefeltene i området. Gråtrost og rødvingetrost er vanlige, med bl.a. to større kolonier mellom Myre og Langlia. Sivspurv og blåstrupe ble registrert i de fuktige partiene. Orrfugl har i følge viltområdekartverket helårsområde i de brattere delene av denne lia, og ble også registrert her under befaringen. Ravn hekker oppe i berghammeren sør for rørgata ved Sikkajokk, og hadde utfløyne unger under befaringen. Det ble registrert et næringstrekk av gråmåse og svartbak langs lia. Beitespor og ekskrementer fra elg tyder på at området er mye brukt av denne arten. Dette stemmer også overrens med opplysninger fra Nordreisa kommune. De opplyser videre at elg som oppholder seg om vinteren i Rotsunddalen, trekker nordover på sommerbeite. For strekningen 1 km på nord- og sørsiden av Langslettkrysset har det i tidsrommet 1992-2002 vært 3 elgpåkjørsler der dyret måtte avlives. I tillegg har det vært en del "nestenpåkjørsler", uten at vi har fått eksakte tall på det. Tilknyttet skogspartene ved tunnelinnslaget nær Sørelva, ble løvsanger, bjørkefink, gråtrost og rødvingetrost registrert som de mest vanlige artene. Også kråke, gjøk, svarthvit fluesnapper, trepiplerke, måltrost og linerle ble registrert her. Spor etter rødrev ble også påvist.

Samlet vurderes området til å ha middels verdi. Dette på grunn av registreringer av rødlistearten dvergspett (Nær truet/NT) og områdets funksjon som trekkområde for elg.



Omfang veialternativene 0, 1 og 3

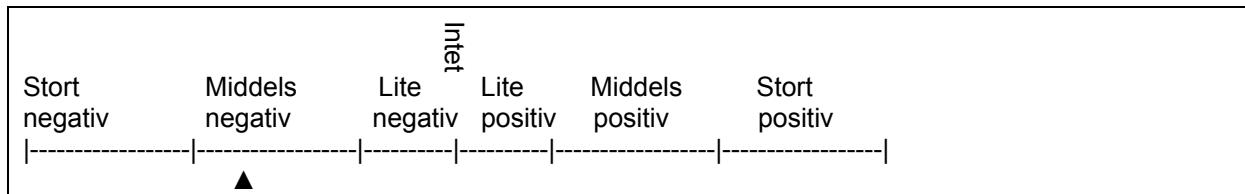
Veialternativene 0, 1 og 3 (dagens trasé) grenser opp mot dette området, men vil ikke berøre området i større grad enn det gjør i dag. Dagens trasé påvirker området trolig svakt negativt pga. forurensning fra veistøv og salting, men denne negative effekten er trolig av svært liten betydning.



Konsekvens veialternativene 0, 1 og 3: Ubetydelig (0)

Omfang veialternativ 6

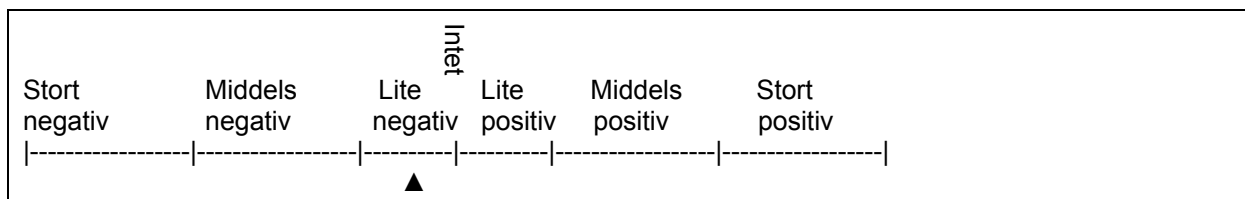
Veialternativ 6 vil medføre et stort inngrep i dette området. En flere kilometer lang ny trasé vil skjære gjennom området, og ny trasé vil ligge et stykke unna eksisterende trasé. Berørt område ved lifoten er i dag delvis uberørt for tekniske inngrep. Et inngrep her vil både kunne påvirke et viktig trekkområde for elg og en mulig intakt lokalitet for den rødlistede dvergspetten (Nær truet/NT).



Konsekvens veialternativ 6: Middels negativ (– –)

Omfang veialternativ 7

Alternativ 7 innebærer et mindre arealmessig inngrep ved planlagt tunnelinnslag. Dette er et langt mindre omfattende inngrep enn veialternativ 6 vil ha for det samme området. Ved valg av denne traséen vil det sannsynligvis være nødvendig å gjøre tiltak (gjerding) for å kanalisere elgtrekket langs lia til ovenfor tunnellini slaget.



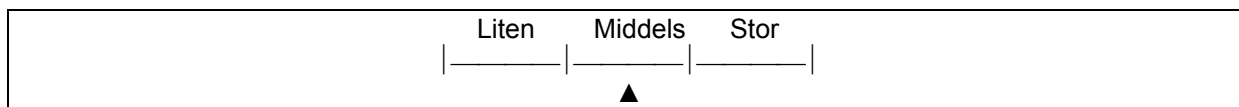
Konsekvens veialternativ 7: Liten negativ (–)

Område 6: Sokkelvik-området, verdi

Området har et betydelig innslag av gamle seljer og rogn med enkelte gammelskogsindikatorer blant lav og sopp. Ingen rødlistede eller regionalt sjeldne arter ble registrert, kun noen lokalt mindre vanlige arter. Lommene med naturtyper som har svakt høyere naturverdi enn generelt for området er lokalisert et godt stykke unna nærmeste planlagte tiltak.

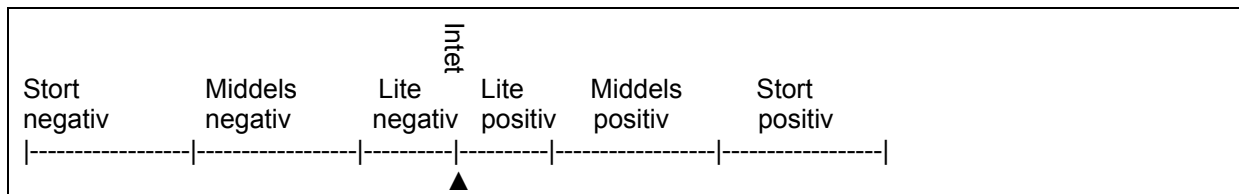
Under den zoologiske befaringen i 2002 ble det ikke registrert noen rødlistearter i dette området, men det foreligger observasjoner av både hønsehauk (VU), kongeørn (NT), jaktfalk (NT) og havørn herfra i perioden 1999-2001 (Iversen m.fl.2003, NINA unpubl. data). Observasjonene innebærer ikke hekkefunn, men det er mulig at alle kan hekke i området/regionen, da det dreier seg om voksne individer i hekkeperioden. I viltområdekartverket er det imidlertid oppført en hekkeplass for havørn rundt Gitsibaktaelva i ytre Sokkelvik. Denne ble ikke funnet under befaringen, men er sannsynligvis ennå intakt pga ovennevnte observasjoner. Av andre mer vanlig rovfugler ble det registrert et tomt reir av fjellvåk (NT) i Stortinden. Tilknyttet skogsområdene fra E6 og inn til indre Sokkelvik var løvsanger, bjørkefink, gråtrost, rødvingetrost, svarthvit fluesnapper og gråsisik vanlige arter. Det ble imidlertid også registrert, gjøk, kråke, måltrost, kjøttmeis, jernspurv, grå fluesnapper, grønnefink og linerle. Strandsnipe og rødstilk ble i tillegg registrert i tilknytning til hhv. elv og myrpartiene. Ravn hadde utfløyne unger i området, uten at årets hekkeplass ble påvist. Det ble også registrert et næringstrekk av gråmåse og fiskemåse langs lia mellom indre og ytre Sokkelvik.

Den samlede verdien for området er vurdert til middels på grunn av observasjoner av rødlistede rovfugler. Verdien blir ikke satt høyere på grunn av usikkerhet i forhold til artenes bruk av området.



Omfang veialternativene 1 og 6

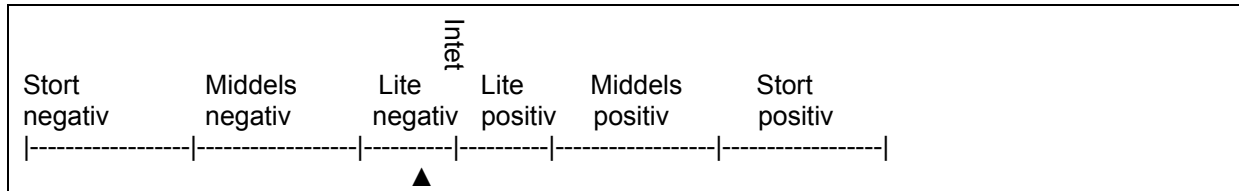
Veialternativene 1 og 6 vil medføre redusert trafikk på dagens trasé. Dette kan redusere avsetning av veistøv, salt og lignende i Sokkelvik-området, noe som kan være av positivt omfang for vegetasjonen i området. Dette positive omfanget er imidlertid å betrakte som ubetydelig, slik at omfanget av tiltaket vil være intet.



Konsekvens veialternativ 1 og 6: Ubetydelig (0)

Omfang veialternativ 3

Den lange, nye traseen planlagt ovenfor eksisterende trasé kan påvirke Sokkelvik-området indirekte dersom vannforholdene endres. For eksempel kan det bli økt tilførsel av sedimenter, da spesielt i anleggsfasen. Samtidig kan sigevannsførholdene påvirkes. Trolig vil disse faktorene være av mindre omfang, og i hovedsak kun kunne berøre vegetasjon langs bekker. Tiltaket vurderes derfor å ha et lite negativt omfang. For faunaen er det heller ikke vurdert at alternativet vil ha noen direkte negativ effekt.

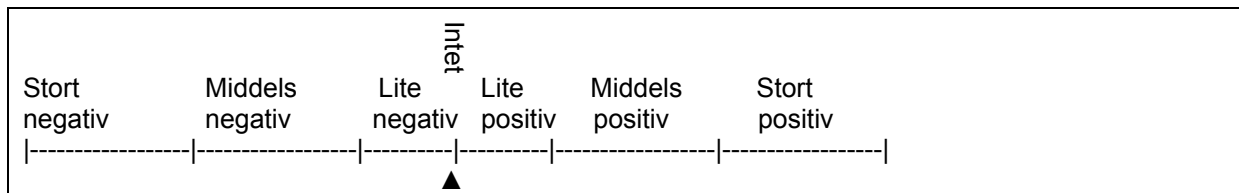


Konsekvens veialternativ 3: Liten negativ (-)

Området som eventuelt berøres indirekte har liten naturverdi. Omfanget er lite negativt noe som medfører at konsekvensen vil være liten negativ.

Omfang veialternativ 7

Alternativ 7 kan medføre redusert trafikk på eksisterende vei noe som kan ha en marginal, knapt målbar, positiv effekt på området.

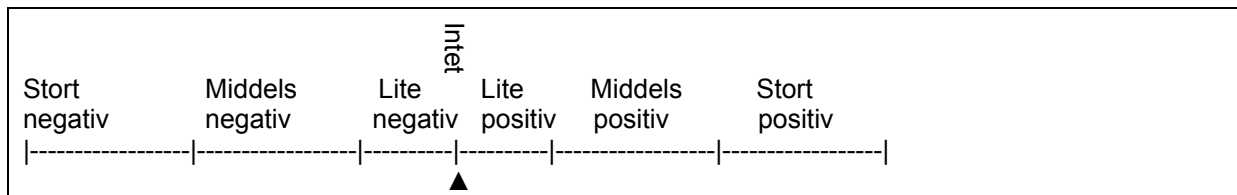


Konsekvens veialternativ 7: Ubetydelig (0)

Omfang veialternativ 0

Eksisterende trasé med dagens trafikk er av et svært svakt negativt omfang ved at omkringliggende vegetasjon eksponeres for veistøv og salting. Det negative aspektet er likevel såpass lite at den

negative konsekvensen er tilnærmet ubetydelig. I tillegg ligger Sokkelvik-området hovedsakelig et stykke fra dagens trasé, slik at området påvirkes i enda mindre grad enn områder som ligger tett opp til vei.



Konsekvens veialternativ 0: Ubetydelig (0)

Samlet konsekvensvurdering og rangering av alternativer

Alternativ 1: Langslettkrysset – Sørrelva og lang tunnel

Alternativ 1 medfører at veien blir å gå langs eksisterende trasé fra Langslettkrysset og opp til Sørrelva. Et begrenset inngrep foretas der tunnelinnslag anlegges ved Sørrelva. Omfang av planlagt tiltak er å betrakte som minimalt i forhold til allerede eksisterende inngrep. Redusert trafikk på resterende trasé vil til en viss grad veie opp for de negative aspektene ved tiltaket. Det vil bli mindre trafikk på eksisterende trasé opp til Veibrink, med en mulig positiv effekt på både fjellvåklokaliteten, faunaen på Storvatnet og i det lille vatnet like før Vegbrink.

Samlet konsekvens: Ubetydelig (0)

Alternativ 3: Fra Langslettkrysset, følger gammel trasé med 3 tunneler

Alternativ 3 vil føre til et lengre parti med ny trasé. Planlagte inngrep ligger nært eksisterende trasé. Ny trasé vil kunne berøre de omtalte frodige vegetasjonstypene ved Mølnelva og Jubelen. For øvrig vil et ganske stort område med til dels intakt, men ikke sjelden vegetasjon bli berørt mellom Jubelen og Veibrink. Alternativet vil medføre store veiskjæringer på deler av traséen. Alternativet vil berøre en fjellvåklokalitet mellom Sørrelva og Veibrink.

Samlet konsekvens: Lite negativ (–)

Alternativ 6+1: Øvre trasé fra Langlia- Sørrelva + lang tunnel

Alternativ 6+1 vil medføre et større inngrep på strekningen Langlia – Sørrelva hvor det både er trekkområde for elg og mulig intakt lokalitet for den rødlistete dvergspetten. Dette er det alternativet som innebærer størst inngrep.

Samlet konsekvens: Middels negativ (– –)

Alternativ 7: Lang tunnel fra Langlia - Sørkjosen

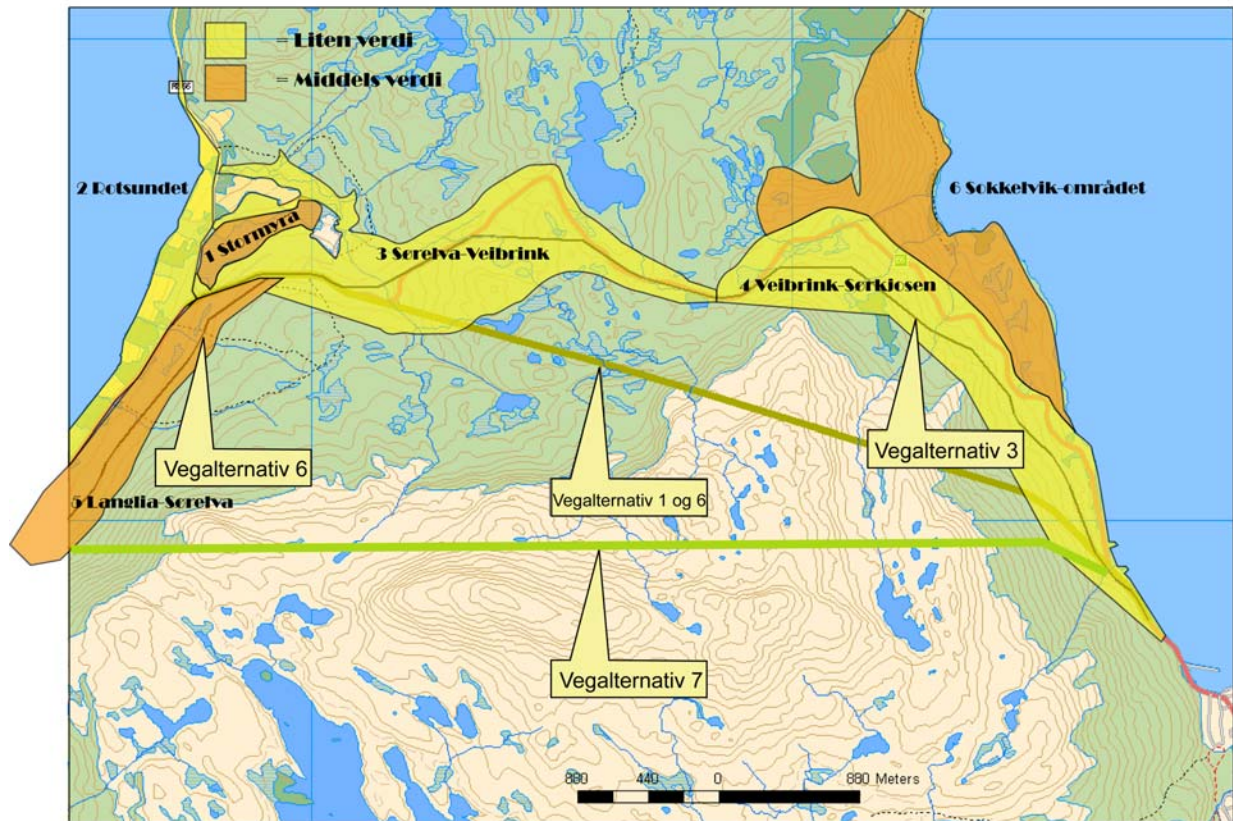
Alternativ 7 innebærer et mindre arealmessig inngrep ved de planlagte tunnelinnslag. Dette er et langt mindre omfattende inngrep enn veialternativ 6 vil ha for Langlia-området. Det vil bli mindre trafikk på eksisterende trasé opp til Veibrink, med en mulig positiv effekt på både fjellvåklokaliteten, faunaen på Storvatnet og i det lille vatnet like før Vegbrink. Ved valg av denne traséen vil det sannsynligvis være nødvendig å gjøre tiltak (gjerdning) for å kanalisere elgtrekket langs lia til ovenfor tunnellini laget.

Samlet konsekvens: Ubetydelig (0)

Rangering

Alternativ 7 er rangert som det beste da det innebærer kun små inngrep i forbindelse med tunnelinnslagene. I tillegg vil alternativet kunne ha en viss positiv effekt dersom trafikken forsvinner/ reduseres kraftig langs den eksisterende veien mellom Langslettkrysset og Jubelen. Alternativ 1 er rangert som nummer to da dette vil innebære et begrenset inngrep ved tunnelinnslaget ved Sørrelva. Alternativ 3 er rangert som nummer tre, da dette vil både innebære en del inngrep på strekningen fra

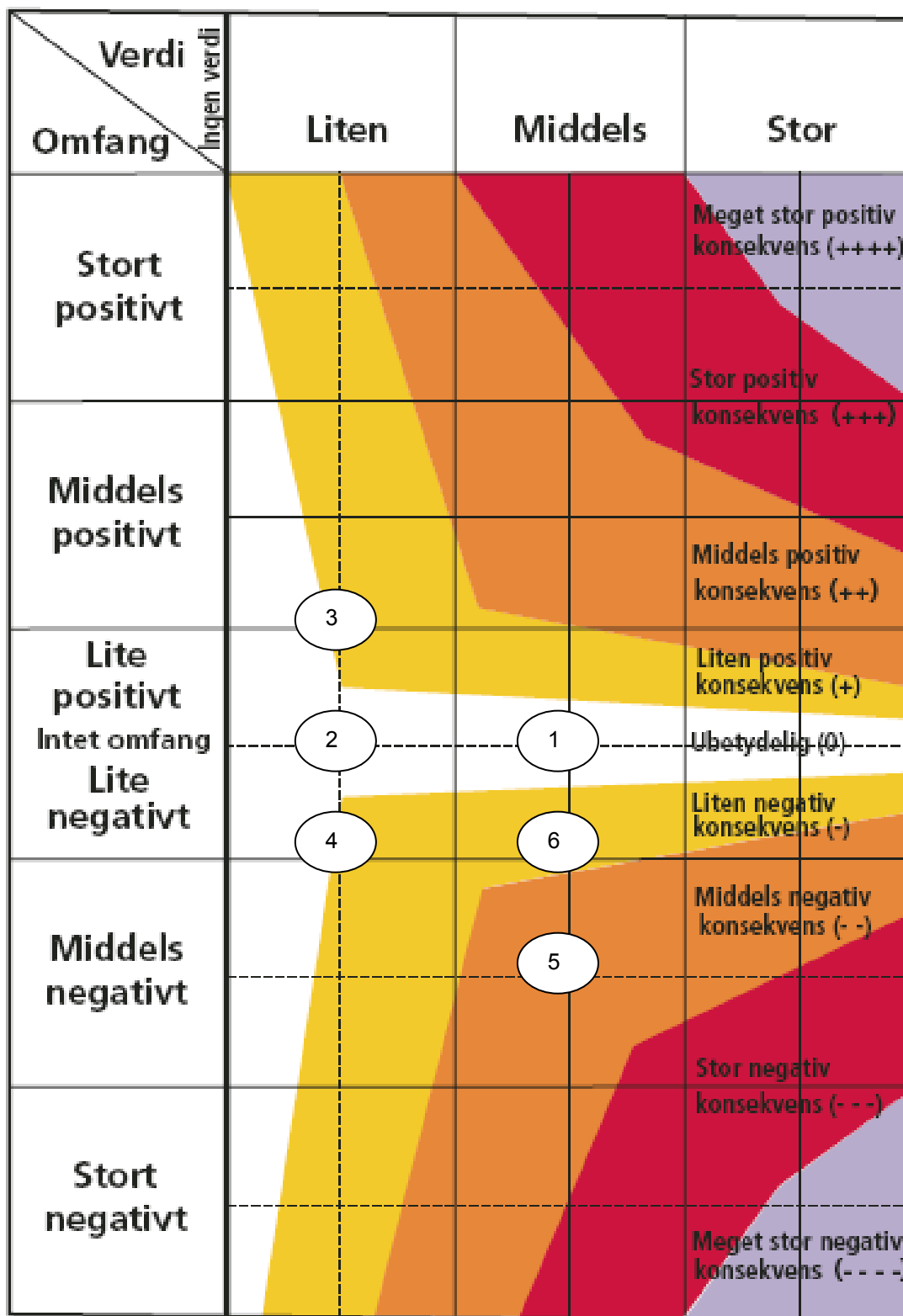
Veibrink - Sørkjosen og berøre en fjellvåklokalitet mellom Sørelva og Veibrink. Veialternativ 6+1 vil medføre et større inngrep på strekningen Langlia – Sørelva hvor det både er trekkområde for elg og mulig intakt lokalitet for den rødlistete dvergspetten.



Figur 4.13 Veialternativer med verddivurdering av delområder.

Naturmiljø (utvalgte områder med naturmiljøkvaliteter)	Alternativ (1)	Alternativ (3)	Alternativ (6+1)	Alternativ (7)
1. Stormyra	0	0	0	0
2. Rotsundet	0	0	0	0
3. Sørelva - Veibrink	+	-	+	+
4. Veibrink - Sørkjosen	-	-	-	0
5. Langlia - Sørelva	0	-	---	-
6. Sokkelvik-området	0	-	0	0
Samlet konsekvensvurdering	0	-	---	0
RANGERING	2	3	4	1

Figur 4.14 Samlet konsekvens og rangering for hvert alternativ.



Figur 4.15. Konsekvensfigur for samlede naturforhold.

4.3.4 Kulturminner, kulturmiljø og kulturlandskap

OMRÅDE OG FOLK

Nordreisa kommune i Nord-Troms er en forholdsvis stor kommune i utstrekning med sine 3664 km². Kommunen har en allsidig natur med fjorder, daler, skoger, vassdrag og fjell. I generasjoner har folk levd i det samme naturgitte landskapet, som kun har endret seg i takt med klimaendringer, folks bearbeiding, påvirkning og utnytting av ressurser. Hav, fjord, strandflater, daler, vassdrag og fjell har i årtusener gitt folk grunnlag for bosetning.

For mer enn 10 000 siden slo de første menneskene seg ned i Nord-Norge da den store innlandsisen begynte å smelte og fjordene gradvis ble isfrie. I Nord-Troms finner vi spor etter mennesker helt tilbake til eldre steinalder, og vi finner spesielt mange runde hustuffer ved kysten etter veidesamfunn i yngre steinalder. De første menneskene som slo seg ned i området var jegere og samlere som nyttiggjorde seg de rike ressursene som hav og land gav. I det smale beltet mellom fjellet og sjøen har menneskene senere drevet kombinasjonsnæring med jordbruk, jakt og fiske, altså en økonomi og et levesett vi tradisjonelt forbinder med fiskerbonden. Jorda ble utnyttet gjennom produksjon av fôr og matvekster som vanlig var på nordnorske småbruk. Folk fra Nordreisa drev hjemmefiske i fjorder og sund, og mange deltok på de store sesongfiskeriene til havs. Reindriftssamer har brukt området til sommerbeite for reinen og til jakt og fangstmarker.

Nordkalotten var i tidligere tider et samfunn uten riksgrenser. Grensene er blitt fastlagt i løpet av de siste århundrer - mellom Norge-Sverige-Finland først i 1751, og en må formode at folk i uminnelige tider har vandret i disse grenseløse områdene. Området som i dag heter Nordreisa var en del av det landområdet som tidlige skrevne kilder forteller var bebodd av "finner". Folkegruppen var samer, og landet ble av nordmenn kalt "Finnmørk", dvs. landet der finnene bor. Ved inngangen til vikingtida i Norge (ca.800 e.Kr.) var dagens Nord-Skandinavia befolket av flere ulike folkegrupper; bjærmer, kvæner, samer og nordmenn. Folkegruppene bodde i hver sine områder uten særlig sentralisert politisk makt. En skriftlig engelsk kilde (Ottars beretning) fra ca. 890, forteller om en reise nordover langs kysten, forbi Nordreisa og rundt Kola-halvøya "Hele veien var det ødeland styrbord, unntatt fiskere og fuglefangere og jegere, og de var alle Finner".

Samer:

Den sjøsamiske befolkningen i Nordreisa har som sagt aner langt tilbake, noe som også er tilfelle for den samiske befolkningen i nabokommunene i Nord-Troms. Befolkningsgrensen mellom bumenn (norrøn/norsk befolkning) og samer gikk i jernalderen ved Malangen i Troms. Norsk bosetning lengre nord fantes imidlertid på enkelte steder langs den aller ytterste kyststripen. Til eksempel finner vi norrøn bosetning på Spildra i Kvænanen og på Loppa øy i jernalderen. Nord-Troms og Finnmark var imidlertid overveiende samisk område helt til norsk fiskeværetablering og kolonisering av kystområdene i mellomalderen.

Vi finner flere spor etter den samiske befolkningen i Nordreisa i jernalderen. Det mest typiske kulturminnet er boligammen, men her finnes også et annet typisk trekk ved samisk bruk av området, nemlig de såkalte hellegropene (Henriksen 1995), som ble brukt til smelting av marint spekk for oljefremstilling. Reindriftssamene har brukt områder i Nordreisa, både som flytteveier og til sommerbeite for reinflokkene. Spor etter disse finner vi i form av teltringer, bålplasser/arraner, hellige steder og stedsnavn.

Fram til 1500-1600-tallet hadde kystsamene i Nord-Troms en økonomi basert på jakt, fangst og fiske. Områdene ble utnyttet ved sesongvise flytninger mellom forskjellige boplasser. Disse veidesamiske lokalsamfunn benyttet hvert sitt landområde (siida-område). På 1600-tallet skjer en endring i den økonomiske tilpasningen ved at også fehold inngår som en del av næringsgrunnlaget. Fremdeles ble områdene utnyttet gjennom sesongvise flytninger (NOU 1983:43). Etter overgangen fra veidesamfunnet har området vært vår, sommer og høstbeite for rein tilhørende Kautokeino reinsogn (Arell 1977, Indstilling 27.juli 1897: 1904, Schnitler 1929, Qvigstad/Wiklund 1909).

1500-tallets svenske skattelister gir opplysninger om samisk bosetning i Nordreisa på følgende steder: Oksfjord, (Nord)reisa (usikkert om navnet henviser til Storslett eller flere steder i fjorden), Raffualzønn (Ravelseidet), Mårnäss (Maurnes) og Uløy. Oksfjord, (Nord)reisa og Uløy er nevnt regelmessig, mens

Ravelseidet står oppført i 1558 og 1561, og Maurnes i 1576. I de dansk-norske listene fra første halvdel av 1600-tallet finner man samiske skatteyttere i Oksfjord og Reisa. Disse stedene er nevnt regelmessig. Uløy og Rotsund dukker opp sporadisk i listene fram til 1666. Manntallet for 1664-66, som ble ført av prosten i Tromsø, og der Nordreisa var en del av Skjervøy sogn, viser at antall sjøsamer er 14, dvs. menn i voksen alder (Hansen: Nordreisa Bygdebok).

Samene i Nordreisa hadde sine gamle siidasamfunn og kultur som kunne bryte med andre innflyttende etniske grupper, norske og kvenske. Det finnes indikasjoner på at også den samiske befolkningen har deltatt i det kommersielle fisket på ytterkysten. Her har vi skrevne kilder så langt tilbake som til slutten av 1100-tallet (Pasio Olavi 1170-årene). I løpet av 1700-tallet skjer en tilflytting av kvener (finske innflyttere), og disse overtar etterhvert en del kystsamegårder. Senere kommer også norske innflyttere til området. Bosetningen i Nordreisa var likevel hovedsakelig samisk, med en næringsform bestående av fiske, jordbruk og utmarksnæringer som hovedkomponenter (Qvigstad 1922)). I manntall over sjøsamer og bygdesamer i Reisaafjorden i 1743 finner vi 19 sjøfinner, 7 bygdelapper og 5 kvener (Schnitler 1929). Sjøfinnerne eller bufinnerne var gårdsbrukere i likhet med norske bønder. Bygdelappene ernærte seg dels ved fiske, dels ved arbeid hos bøndene. Dette var fjellsamer som på grunn av fattigdom hadde valgt å bli igjen i sommerbeiteområdet. Reinene sendte de med nomadene til Sveriges Torne lappmark og fikk dem tilbake om våren. Fjellsamene (nomadene) var samer fra Sveriges Torne lappmark. De oppholdt seg i Sverige om vinteren, og hadde sommerbeite i Norge (Hansen: Nordreisa Bygdebok, Arell 1977, Schnitler 1929, Qvigstad/Wiklund 1909, Indstilling 27.juli 1897, 1904). Også Friis' karter fra 1861 viser utstrakt samisk bosetning i Nordreisa.

Kvener:

Som nevnt var Nordkalotten tidligere et område uten fastlagte grenser. Fra Nord-Finland og Nord-Sverige søkte finsktalende folk seg ut til havet i Troms og Finnmark på seinvinteren for å fiske. De kjente også til de gamle veiene som førte til markedsplassene på kysten av Troms. I Norge ble disse folkene kalt kvener, og etter hvert ble de gamle veiene fra øst veier til varig bosetting bl.a. i Nordreisa. På begynnelsen av 1700-tallet kom den første store kvenske innvandringsbølgen til Troms, spesielt fra Tornedalsområdet. Mange som kom hit på 1700-tallet hadde flyktet fra russernes herjinger i hjemtraktene under den store nordiske krigen. I 1723 bodde det 6 kvenske familier i Nordreisa. Faktorer som uår, lite jord og usikre fremtidsutsikter trakk kvenene til Nord-Norge. Her var mye land og rike naturressurser, men kvenene kunne ikke uten videre bosette seg og kjøpe jord. Men skyldsettingene av finnerydningene i 1760 betød at samene ikke lenger kunne påberope seg bruksretten til ressursene. Skyldsettingen av jorda rev grunnlaget vekk under samenes kollektive rettigheter og gjorde finnrydningene til gjenstand for salg. I følge Ivar Bjørklund (1985:92) er dette mye av forklaringen på at man etter dette tidspunkt fikk en voksende kvensk befolkning i området.

I 1860 kom det en ny og stor innvandringsbølge. Den gikk i stor grad til Øst-Finnmark og Nord-Troms. Folketellinga fra 1865 forteller at det i det daværende Nordreisa var 388 personer eller 40% av innbyggerne var kvener. Ved år 1900 var innvandringen stort sett stoppet opp. Innflytterne tok med seg sin kultur, tradisjoner og språk til et område som ikke var ubebodd. Samer hadde bebodd og brukt området i lang tid.

Nordmenn:

Fiskeværerne langs ytterkysten av Troms og Finnmark ble etablert fra slutten av 1100-tallet, men det har foregått sesongmessige fiskerier her tilbake til jernalderen. Fiskerier som hadde både norske og samiske aktører. Håløygene nyttiggjorde seg de rike ressursene langs kysten av Nord-Troms og Finnmark allerede i jernalderen. Det samme gjorde den samiske befolkningen i området. Som nevnt var Nord-Troms i overveiende grad et samisk bosetningsområde inntil norsk kolonisering og fiskeværsetablering fra slutten av 1100-tallet. Tørrfiskproduksjon for det katolske europeiske markedet var en av hovedårsakene til disse fiskeværsetableringene langs ytterkysten.

Hovedtyngden av fiskeværsetablering fikk vi på 1200-1300-tallet. Fjordområdene i Nord-Troms, innbefattet Nordreisa-området, som tradisjonelt var bosatt av samer, ble etter hvert også tatt i bruk av norske folk. Fra slutten av 1500-tallet bosatte nordmenn seg ytterst i fjordene, senere ekspanderte de lengre innover. Samene hadde en mer allsidig næringsform enn nordmennene; de drev med fiske, jakt, fangst, husdyrhold, reindrift og innlandsfiske, mens nordmennene stort sett livnærte seg av fiske og jordbruk.

Tre stammers møte:

Nordreisa kommune ligger i et område av Nordkalotten som er blitt brukt og bosatt av ulike folkegrupper; sjøsamere, reindriftssamere, kvener og nordmenn. Begrepet "tre stammers møte" er her både velkjent og forståelig, og peker hen mot at både samiske, finske og norske folk både har brukt området og bosatt seg her. De ulike befolkningsgruppene har nyttegjort seg naturressursene, noen av ressursene har vært benyttet av flere, andre ressurser har vært utnyttet av bare én av folkegruppene.

Kvenene brakte med seg sine tradisjoner og valgt ofte skogbruk som tilleggsnæring til jordbruket. Også andre ressurser i utmark, vann og sjø ble brukt. Samer og nordmenn hadde sine egne særtrekk og sine måter å drive kombinasjonsbruk – oftest knyttet til begrepet fiskerbonden, der fiske og jordbruk var hovedinntektskildene. De tre stammene i Nordreisa hadde også ulike byggeskikker, som gjør at en til en viss grad kan skille dem fra hverandre. De mest åpenbare forskjellene ligger i kvenenes badstuer og samenes gammer, men også i andre hus og bygninger kan det være ulikheter.

Landskapet i Nordreisa hadde opprinnelig samiske navn. For å orientere seg i landskap og terreng fikk steder etter hvert både norske og finske navn. Jens Andreas Friis utarbeidet i 1861 etnografiske kart, blant annet over områdene som omfattes av denne utredningen. Oversikten viser at i 1861 var Nordreisa bosatt av både norske, samiske og kvenske folk. NB! Se også befolkningsutviklingen og etnisk tilhørighet 1723-1801 (Ivar Bjørklund 1985:77).

2.verdenskrig fikk fatale følger for Finnmark og Nord-Troms. 50.000 sivile fra Nord-Troms og Finnmark ble tvangsevakuert til områder sør for Lyngfjorden. Store deler av Nord-Troms og Vest-Finnmark ble totalt rasert og brent, og mesteparten av bygningsmassen ødelagt. Etter krigen forsøkte myndighetene å stoppe tilbakeflyttingen fordi de mente gjenreisningen av regionen skulle planlegges. Likevel ble provisoriske hus og fjøs bygd over hele Nord-Troms og Finnmark. Boligplanlegging ble en prioritert oppgave for myndighetene. Typetegningene og de tidsmessige husene som ble bygd i gjenreisningsperioden er sterkt preget av etterkrigstidens likhets- og fellesskapsmentalitet. På begynnelsen av 1960-tallet kunne statsminister Einar Gerhardsen erklære at gjenreisningen i Nord-Troms og Finnmark etter krigen var over.

KULTURMINNER – KULTURLANDSKAP – KULTURHISTORISK LANDSKAP - KULTURMILJØ

Vi vet at mennesker har eksistert i det store norske landskap som en viktig økologisk faktor siden isens tilbaketrekking, og vi kan knapt peke ut noe landskapsavsnitt som ikke er påvirket av mennesker, eller omvendt. Landskapet utgjør i sin helhet ett kulturminne, ett minne og en levning – en overlevering om tidligere tiders levesett, kultur og historie. Denne innsikt utgjør i dag en forutsetning for et helhetlig miljøvern (Fakta nr. 13 –2002). Kulturlandskap er et landskap som er påvirket av mennesker, enten gjennom fysisk bruk og bearbeiding av det synlige landskapet eller også som et område som mennesker knytter sine mentale forestillinger, tro, sagn, skikk og tradisjoner til. Folk kan altså sette sitt preg på landskapet på flere ulike måter, og på ulike måter omforme et rent naturlandskap til et kulturlandskap. Et kulturlandskap kan også være et landskap som umiddelbart gir inntrykk av å være et naturlandskap, men som mennesker med andre tradisjoner knytter sin kulturelle kontekst til. Et kulturlandskap som beskrevet her kan også gis betegnelsen et kulturhistorisk landskap, dvs. et landskap som hefter til seg menneskeskapte fysiske spor og tradisjoner kort eller langt tilbake i tid. Fysiske spor og tradisjoner som gir mening ved å knytte dem til den historiske konteksten de har sin opprinnelse i.

Kulturminner er alle spor etter menneskers aktiviteter og nærvær i landskapet. Kulturminnene kan være flere tusen år gamle, 100 år eller fra i går. Noen kulturminner er fredet, avhengig av alder, funnkontekst og etnisk tilhørighet. Kulturminner begrenser seg som sagt ikke bare til de konkrete levninger etter fortidige samfunn, men omfatter også steder og gjenstander som det knytter seg trosforestillinger og tradisjoner til. Noen perioder av historien har satt kraftige spor etter seg i form av synlige kulturelle levninger, andre perioder igjen har etterlatt seg få og beskjedne spor. Ulike folkegrupper har etterlatt ulike spor, noen både tydeligere og flere enn andre.

Nord-Troms tilhører et område av Norge som knyttes til få historiske skrevne kilder fra eldre tider, dvs. fra vikingtid og mellomalder. Og de skrevne kildene som finnes knyttes til en skrivekyndig elites beskrivelse og oppfatning av folk og kultur. Kulturminnene i landskapet er derfor uvurderlige kilder til

vår forståelse av bosetning, økonomi, forhold mellom de ulike folkegrupper, religiøse forstillinger og andre kulturelle ytringer.

Et kulturmiljø er et område der kulturminner inngår i en sammenheng eller helhet. Et hus kan være et kulturminne. Ligger huset i et tun med flere bygninger som hører sammen og har forskjellige funksjoner kan det være et kulturmiljø. Tunet kan også ligge i et kulturlandskap med bevarte innmarker og utmark omkring. Kulturmiljøet viser sammenhengen og helheten som gjør at de enkelte kulturminnene får større mening enn om de stod hver for seg. Kulturminner er viktige for å navigere etter når vi skal orientere oss i landskapet, fordi landskapet også har en tidsdimensjon, med lag på lag av historie. Som nevnt er det sparsomt med skriftlige kilder som omtaler Nord-Troms, og de kildene som finnes tar som oftest opp utvalgte emner som vedrører eliten i samfunnet. Alminnelige folks hverdag og levesett omtales sjelden.

Kulturminnene og kulturmiljøet er Nord-Troms sin historiebok mer enn hva tilfellet er andre steder i landet, hvor de skrevne kildene er flere og mer nyanserte. Kulturminnene er vår felles arv. Vi tar vare på kulturarven fordi den gir oss og våre etterkommere en identitet og selvforståelse. Imidlertid er ikke alle kulturspor fra fortiden synlige. Mesteparten av det folk etterlot ligger fremdeles skult under bakkens overflate. Noe har naturen brutt ned, og mye av fortidens materielle spor har vi selv utslettet. Nedbrenningen i Nordreisa ved slutten av 2.verdenskrig ødela mesteparten av bygningsmassen. Vi finner i dag et fåtall bygninger fra før krigen i området. Disse er svært viktige kulturminner, som vi bør gjøre vårt ytterste for å bevare. Også gjenreisningshusene forteller en spesiell historie om folk og kultur etter 2.verdenskrig, og bør vernes fra ytterligere inngrep og ødeleggelse. Nordreisa kommune byr på et utall ulike kulturminner og kulturmiljøer, som hver i sær henspiller på områdets flerkulturelle samfunn og historie.

I områdene som omfattes av de ulike E6 trasèalternativene er det delvise ødeleggelse ved brenningen under 2.verdenskrig. Eksisterende bebyggelse består i hovedsak av etterkrigsbebyggelse med unntak av et førtitalls SEFRAK-registrerte objekter som er eldre enn krigen. Disse bygningene/objektene er derfor av stor kulturell og historisk verneverdi. Fellestrekk for bebyggelsen i hele planområdet, inklusive alle trasèalternativene, er enkelt og nøkternt i formspråk og størrelse.

TRASEER

Statens vegvesen Troms har i 2010 presentert 3 ulike veitrasè-alternativer i forbindelse med bygging av E6 Langslett-Sørkjosen i Nordreisa; alternativene 1, 6 og 7. I tillegg kommer 0-alternativet som skal brukes som referanse til de ulike alternativene. Disse alternativene utredes i konsekvensanalyse når det gjelder kulturminner og kulturmiljø. Alternativene 3 og 5 fra 2002 går tas ut av planen (se Konsekvensutredning 2002).

ALTERNATIV 1 Langslett-Sørelva-Møllerselva-Sørkjosen (lang tunnel)

Traseen følger dagens E6 fra krysset fv. 866 mot Skjervøy fram til Sørelva på Reisafjellet og fortsetter i tunnel til Møllerselva i Reisafjorden. Traseen fortsetter mot Hamna og tillempes dagens vei i Sørkjosen.

ALTERNATIV 6. Sikkajokk-Sørelva-Møllerselva-Sørkjosen (lang tunnel)

Traseen starter ved Sikkajokk og går overfor bebyggelsen et stykke oppe i lia fram til Sørelva. Herfra fortsetter den i tunnel og er likt alternativ 1 fram til Sørkjosen. Alternativet innebærer ny kryssløsning ved fv. 866.

ALTERNATIV 7. Sikkajokk-Sørkjosen (meget lang tunnel)

Traseen starter ved Sikkajokk og fortsetter i tunnel fram til Møllerselva ved Ytre Sørkjosen hvor den så tillempes alternativene 1 og 6 et kort stykke fram mot Sørkjosen.

0-ALTERNATIVET, Eksisterende E6

I tillegg til alternativene 1,6 og 7 vil dagens vei være med som alternativ 0. I konsekvensanalysen vil de nye alternativene bli sammenlignet med alternativ 0. 0-alternativet brukes som referanse når effekter og konsekvenser av de forskjellige utbyggingsalternativene skal vurderes og sammenstilles.

PLANOMRÅDET

Befaring

Planområdet med alle trasèalternativene 1, 6 og 7 ble befart med hensyn til kulturminner, kulturmiljø og det kulturhistoriske landskapet sommeren og høsten 2002. I tillegg ble trasèalternativene 3 og 5 også befart (se Konsekvensanalyse 2002). Disse er som nevnt tatt ut av planen i 2010, og områdene knyttet til disse vil ikke bli omtalt her. En generell registrering ble foretatt av Kulturetaten ved Troms fylkeskommune representert ved Harald G. Johnsen og Randi Ødegård. Likeledes av Tromsø Museum, representert ved Sven Erik Grydeland og Keth E. Lind. Sametinget i Troms, representert ved Tor Mikalsen, foretok befaring med hensyn til samiske kulturminner, kulturmiljø og det kulturhistoriske landskapet. Alternativene som gjelder fra 2010; 1, 6 og 7 (samt 0) blir hver for seg behandlet i forhold til *verdi*. Når det gjelder *omfang* vil områdene inngå i de ulike veialternativene. Årsaken til at en i denne utredningen har valgt å dele opp planområdet i små underområder er først og fremst fordi de hver for seg kan oppfattes som selvstendige kulturmiljøer i helhetlige kulturhistoriske landskap.

Øvrig bakgrunnsmateriale

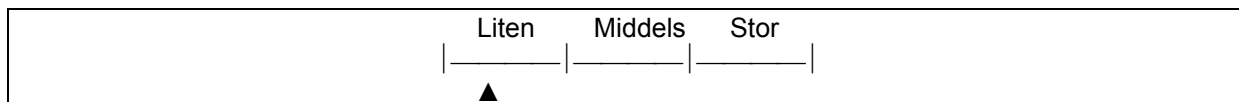
Foruten befaring i planområdet er det også foretatt søk i Topografisk arkiv ved Tromsø Museum, i Økonomisk Kartverk – fornminneregisteret, i SEFRAK-registeret, i gammelt kartmateriale og eldre beretninger om området. Dette kan være ildsteder, teltringer, fangstgroper og hellige steder. Vurderingen gjelder i forhold til arealer som berøres av traséforslaget, *ikke* områder som kan bli berørt av riggområder, massetak, deponier m.m.

PLANOMRÅDETS VERDI

Langli/Brustad

Området Langli/Brustad kan karakteriseres som en tradisjonell nordnorsk jordbruksbygd, men der deler av det kultiverte landskapet er i ferd med å gro igjen. Området ligger ved Rotsundet og med utsyn til Uløya tvers over sundet. Gårdsbebyggelsen er konsentrert til en smal strandflate med dyrket mark på nedsiden og forholdsvis nær dagens E6. Terrenget ved Langli/Brustad skrår jevnt fra fjellet ned mot Rotsundet. Det er ikke registrert automatisk fredete kulturminner, verneverdige bygninger eller kulturmiljøer på strekningen Langli/Brustad.

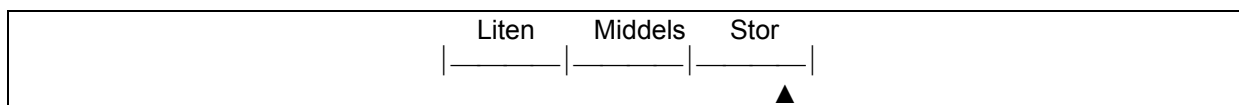
Eksisterende E6 går her gjennom et tradisjonelt nordnorsk jordbrukslandskap. Terrenget skrår jevnt fra fjellet og ned mot Rotsundet. Gårdsbebyggelsen ligger på nedsiden og forholdsvis nær veien, naustene nede ved sjøen og med dyrket mark i mellom. Bebyggelsen her er stort sett fra etter 2. verdenskrig. Oversiden av veien består i hovedsak av lauvskog, med unntak av noe dyrket mark og noen boliger fra 1960-70-tallet. Flere av husene på strekningen er blitt sommerboliger og hytter. Deler av kulturlandskapet ligger brakt og er i ferd med å gro igjen. Det er ingen sommerfjøs å finne i overkant av dyrket mark på oversiden av dagens E6. Bebyggelsen og kulturmiljøet på strekningen Langli/Brustad er vanlig forekommende i området, og kulturmiljøene her vurderes til å representere liten til middels verdi. Det er ikke sannsynlig at hittil ukjente automatisk fredete kulturminner kan bli berørt i området Langli/Brustad. Vurderingen gjelder i forhold til arealer som berøres av traséforslagene og ikke tilstøtende områder som kan bli berørt av riggområder, massetak, deponier m.m.



Jubelen (knyttes til 0-alternativet)

Bebyggelsen på Jubelen ligger i en bratt, kupert østvendt skråning ved sjøen, og med et vidt utsyn ut over Reisa fjorden. Her er det knapt med areal for plassering av bygninger og små muligheter for jordbruk. På oversida av eksisterende vei ligger små gårdanlegg med bolighus og uthus nært hverandre og med lite dyrket mark rundt. På nedsiden av veien ligger det naust. Nedbrenningen i Nordreisa ved slutten av 2. verdenskrig ødela mesteparten av bygningsmassen. Eksisterende bebyggelse i Nordreisaområdet består derfor i hovedsak av etterkrigsbebyggelse med unntak av omlag 40 SEFRAK-registrerte bygninger/objekter som er eldre enn krigen. Syv av bygningene på Jubelen er SEFRAK-registrerte.

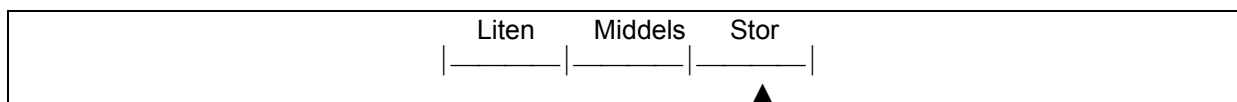
Bebyggelsen og kulturmiljøet i dette nøkterne og ressursknappe landskapsrommet forteller mye om bosettingen og er viktige i det kulturhistoriske landskapet. Bygningene har en stor kulturell og historisk verdi. Bygningstiljøene både på oversiden og nedsiden av veien er meget viktige deler av en funksjonell sammenheng. Opplevelsen av og kunnskapen om bygningene og kulturmiljøet er meget viktig i forbindelse med områdets kulturhistorie. På grunn av nedbrenningen av Nord-Troms mot slutten av 2. verdenskrig må bygningene og kulturmiljøet være å anse som sjeldne elementer i området. Også identitets- og symbolverdien knyttet til disse bygningene og kulturmiljøet som helhet er av stor kulturhistorisk betydning. De representerer en epoke i landsdelens nære historie, de er sjeldne kulturminner i Nord-Troms og har også betydning for den mer generelle forståelsen av historien både lokalt, regionalt og nasjonalt. Det er imidlertid ikke registrert automatisk fredete kulturminner i dette området. Kulturmiljøene på Jubelen vurderes til å representere stor verdi. Det vurderes ikke som sannsynlig at hittil ukjente automatisk fredete kulturminner kan bli berørt i dette området. Vurderingen gjelder i forhold til arealer som berøres av traséforslaget, ikke tilstøtende områder som kan bli berørt av riggområder, massetak og deponier m.m.



Møllerselva

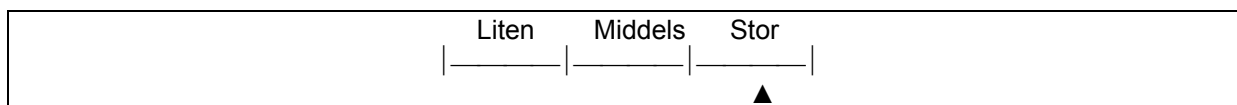
På Sørsiden av Møllerselva ved Reisafjorden og på sjøsiden av eksisterende E6 ligger et lite og verneverdig industriområde. Her finnes diverse lagerbygninger, kaianlegg, gammel butikk og meieri. Nord for elva ligger det en lang lagerbygning på pæler ut i sjøen. Spesielt lagerbygningen på pæler og meieriet forteller mye om kulturhistorien i området.

Lagerbygningen på pæler og meieriet har spesiell verneverdi, og utgjør et svært helhetlig kulturmiljø av stor interesse. Meieriet, som er oppført før 2.verdenskrig, har en interessant historie. Bygningen har huset meieri, slakteri, vært bestyrerbolig, bebodd av tysk havnekaptein under krigen, bolig for slakterieier og pensjonistbolig. Her finnes altså i en og samme bygning både landbrukshistorie, industrihistorie, krigshistorie og gir også en mer generell oversikt over bygningen som beboelseshus over lang tid. Det finnes svært få av disse små industristedene igjen i Nord-Troms, og også av den grunn er kulturmiljøet på Møllerselva svært interessant og bevaringsverdig både lokalt og regionalt. Kulturmiljøet på Møllerselva er av betydning for både kunnskapen om og opplevelsen av området. På oversiden av veien, i et meget bratt parti, ligger et tysk kanonbatteri fra 2.verdenskrig. Ved Tromsø Museums befaring ble det registrert et tysk kanonbatteri på en liten terrasse rett over veien for det grønne meieriet. Sammen med opplysningen om at Meieriet har huset tyske militære er dette anlegget også med på å fortelle områdets krigshistorie. Kulturmiljøet ved Møllerselva vurderes til å representere stor verdi. Det er for øvrig ikke registrert automatisk fredete kulturminner i dette området. Det vurderes ikke som sannsynlig at hittil ukjente automatisk fredete kulturminner kan bli berørt. Vurderingen gjelder i forhold til arealer som berøres av traséforslaget, ikke områder som kan bli berørt av riggområder, massetak og deponier m.m.



Hamna i Sørkjosen

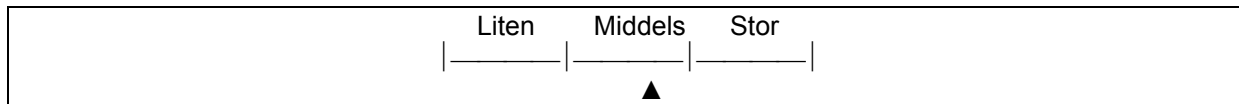
Hamna ligger i Sørkjosen med utsyn ut Reisafjorden. På oversiden av E6 ligger et lite og enkelt gårdsanlegg der alle bygningene er verneverdige. Noen av bygningene er fra midten til slutten av 1800-tallet. På nedsiden av veien ligger en verneverdig nothjell og et sjøhus. Sammen utgjør disse bygningene et helhetlig og bevaringsverdig kulturmiljø, hvor bygningene på oversiden og nedsiden av veien er viktige deler av en funksjonell sammenheng. Dette kulturmiljøet er meget viktig både for opplevelsen av og kunnskapen om områdets kulturhistorie, og vurderes til å representere stor verdi. SEFRAK-registrerte bygninger. Det er ikke registrert automatisk fredete kulturminner i dette området. Det vurderes ikke som sannsynlig at hittil ukjente automatisk fredete kulturminner kan bli berørt. Vurderingen gjelder i forhold til arealer som berøres av traséforslagene og ikke områder som kan bli berørt av riggområder, massetak, deponier m.m.



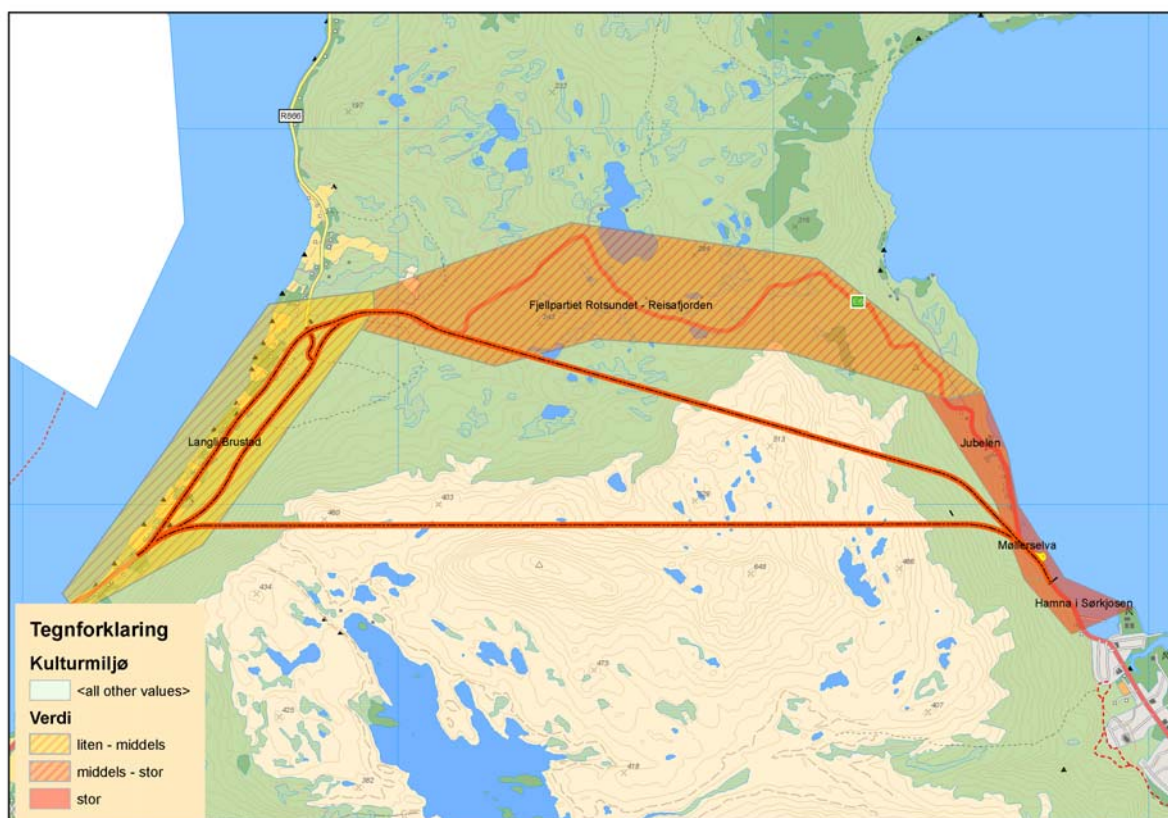
Fjellpartiet mellom Rotsundet og Reisafjorden (knyttes til 0-alternativet)

Eksisterende E6 over fjellpartiet mellom Rotsundet og Reisafjorden går gjennom et kupert landskap der veien gjør mange svinger og kurver som følger terrenget og landskapsformen. Parallelt med denne veien kan en flere steder se gamle og verneverdige veislynger. Veien krysser også små elver over vakkert oppmurte kulverter. Spesiell og verneverdig er kulverten over Djeveldjupet, men kulverten like ved er også verdig bevaring. Der veien slynger seg ned mot Reisafjorden ligger det gamle veisløyfer som følger landskapet, og ved den lengste av disse ligger to krigsminner fra 2. verdenskrig. En finner også gamle kjerreveier i området. Kulvertene, veislyngene og kjerreveiene i området representerer deler av Nordreisas veihistorie. Krigsminnene fra 2.verdenskrig er på sin side med på å synliggjøre en del av Nordreisas krigshistorie. I området (gnr. 71/6) finner vi også en mulig utslåttsmark eller slåttemark, som er med på å gi jordbrukshistorien i området et ansikt. I disse områdene skulle alle ressurser utnyttes. Samenes bruk av områdene gir landskapet en kulturhistorisk dimensjon langt tilbake i tid. Her gikk flytteveiene (vårleia og høstleia) for rein til og fra Kågen og Arnøya, og er meget viktig for kunnskapen om områdets kulturhistorie. Kulturminnene i fjellpartiet, inkludert flytteleia for rein, vurderes til å representere middels til stor verdi.

Det er ingen SEFRAK-registrerte bygninger i dette området. Det er ikke registrert automatisk fredete kulturminner i dette området. Det er et middels potensiale for hittil ukjente kulturminner i området. Dette fjellområdet er flyttevei for rein fra gammelt av, og samene i Nordreisa har lange tradisjoner for bruk av fjellet og utmarksressursene. Det er derfor grunn til å tro at en kan gjøre funn av samiske kulturminner her.



Verdiene på de enkelte delområdene framgår av kartgrunnlaget nedenfor.



Figur 4.16 Verdikart kulturmiljø.

KONSEKVENSENS OMFANG

Konsekvensgruppe: MILJØ Oppsummering av konsekvensvurdering for: KULTURMINNER/KULTURMILJØ		
Generell beskrivelse av situasjon og egenskaper	Jubelen: Helhetlig verneverdig kulturmiljø av regional og nasjonal verdi. Møllerselva: Helhetlig verneverdi industriområde av regional og nasjonal verdi. Hamna i Sørkjosen: Helhetlig verneverdig kulturmiljø av regional og nasjonal verdi.	Vurdering av verdi: Liten Middels Stor ----- ----- ▲
Kvantitativ og tekstlig beskrivelse av konsekvenser (Omfang) (Positive beløp = Besparelse; Negative beløp = Kostnad)		Samlet vurdering a) Prissatte b) Ikke-prissatte
Alt. 0	Ingen endring	
Utelatte konsekvenser	Vurderingen gjelder i forhold til arealer som berøres av traseforslagene, ikke områder som kan bli berørt av riggområder, massetak, deponier, sjøområder m.m.	

Alternativ 1. Langslett-Sørelva-Møllerselva-Sørkjosen (lang tunnel)

Traseen følger dagens E6 fra krysset fv. 866 mot Skjervøy fram til Sørelva på Reisafjellet og fortsetter i tunnel frem til Møllerselva i Reisafjorden. Traseen tillempes dagens vei i Sørkjosen. Veitraseen langs eksisterende E6 ved Langslett og fram til Sørelva på Reisafjellet, berører ingen nyere tids kulturminner eller automatisk fredete kulturminner. Det er heller ikke vurdert som sannsynlig at hittil ukjente kulturminner av denne type kan bli berørt i området Langslett-Sørelva. Influensområdet er Rotsundet og Uløya.

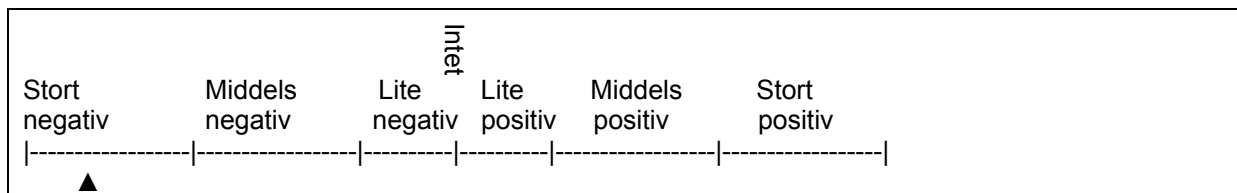
Den lange tunnelen kommer som nevnt ut ved Møllerselva i Reisafjorden. I forhold til Vegvesenets inntegnede trasè ved Møllerselva vil den bli trukket lengre inn mot fjellet, og bebyggelsen på Møllerselva vil derfor forsånes fra fysisk ødeleggelse, men veitraseens påhuggsområde med dominerende fjellskjæring er dårlig tilpasset det verneverdige industriområdet ved Møllerselva, og vil virke forringende for det helhetlige kulturmiljøet. Det er usannsynlig at biltrafikken langs den nye traseen vil få større negative innvirkninger på kulturmiljøet enn hva tilfellet er på eksisterende vei (0-alternativet). Traseen vil medføre store inngrep ved å skjære rett gjennom kanonbatteriet fra 2. verdenskrig, og ødelegge en av de historiske krigsminnene i Nordreisa-området. Det er ingen automatisk fredete kulturminner ved Møllerselva som influeres av traseen. Det vurderes heller ikke som sannsynlig at kulturminner av denne type kan bli berørt i dette området. Influensområdet er kulturmiljøene på Møllerselva og på Jubelen. I tillegg vil influensområdet være Reisafjorden og Sørkjosen.

Fra Møllerselva går traseen videre til Hamna i Sørkjosen. Det er foreløpig usikkert hvordan inngrepet vil bli i forhold til kulturmiljøet i Hamna. Eksisterende veitrasè (0-alternativet) går svært nær og har allerede splittet opp dette kulturmiljøet, som ligger både overfor og nedenfor veien. Dersom traseen blir trukket lengre inn enn eksisterende vei vil dette få negative konsekvenser for det lille gårdsanlegget som ligger på oversiden av veien. Dersom traseen skyves lengre ut mot sjøen vil det bli negative konsekvenser for nothjellet og sjøhuset på nedsiden av veien. En eller flere bygninger i dette helhetlige kulturmiljøet vil skades vesentlig eller gå tapt uansett hvilken løsning som velges. Kulturmiljøet vil også i større grad fragmenteres på en slik måte at funksjonelle sammenhenger svekkes. Det er ingen automatisk fredete kulturminner i Hamna som influeres av traseen. Det er heller ikke sannsynlig at hittil ukjente kulturminner av denne type vil bli berørt i dette området. Influensområdet er Reisafjorden og Sørkjosen. Inngrepet omfang ved Rotsundet vurderes som intet/lite. Ved Møllerselva vurderes inngrepet til å ha middels negativ omfang, fordi veitraseens påhuggsområde er dårlig tilpasset det verneverdige industriområdet her og krigsminner fra 2. verdenskrig ødelegges. I Hamna vil en eller flere bygninger gå tapt og kulturmiljøet vil bli vesentlig

skadet. Inngrepet her vurderes inngrepet til å ha stort negativt omfang. Alternativ 1 vurderes i sin helhet å ha middels til stort negativt omfang.

Ved Møllerselva ligger et tysk kanonbatteri i veilinjen og ødelegges. Traseen er dårlig tilpasset verneverdig industriområde nedenfor veien. I Hamna blir en eller flere bygninger ødelagt, og kulturmiljøet vesentlig skadet.

Krigsminne av lokal og regional verdi blir ødelagt. Kulturmiljø av nasjonal eller regional verdi blir vesentlig skadet og en eller flere verneverdige bygninger ødelagt.



Stor negativ konsekvens (---).

Alternativ 6. Sikkajokk-Sørelva-Møllerselva-Sørkjosen (lang tunnel)

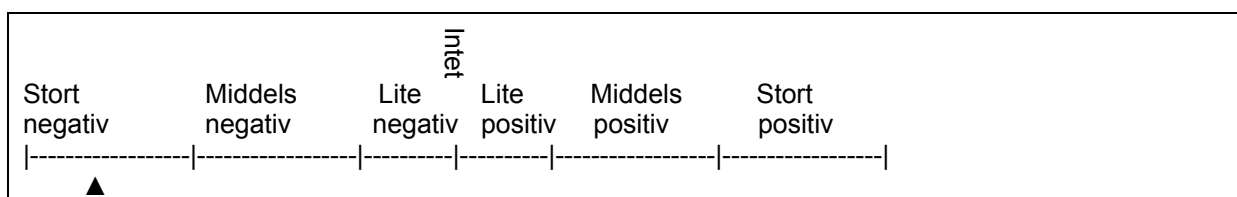
Traseen starter ved Sikkajokk ved Rotsundet og går oppe i lia overfor bebyggelsen fram til Sørelva på Reisafjellet, og fortsetter herfra i tunnel og er likt alternativ 1 fram til Sørkjosen. Det er ingen automatisk fredete kulturminner eller nyere tids kulturminner som berøres av traseen fram til Sørelva på Reisafjellet. Det er heller ikke vurdert som sannsynlig at hittil ukjente kulturminner av denne type kan bli berørt i dette området. Influensområdet her vil være Rotsundet og Uløya.

Traseen kommer ut av tunnelen ved Møllerselva i Reisafjorden og fortsetter til Hamna i Sørkjosen langs samme trasè som alternativ 1. Influensområdet vil være det samme som for alternativ 1.

Inngrepets omfang oppe i lia ved Rotsundet vurderes som intet/lite. Ved Møllerselva vurderes inngrepet til å ha middels negativt omfang, fordi veitraseens påhuggsområde er dårlig tilpasset det verneverdige industriområdet her, og fordi krigsminnet fra 2. verdenskrig ødelegges. I Hamna vil en eller flere bygninger gå tapt og kulturmiljøet vil bli vesentlig skadet. Inngrepet her vurderes til å ha stort negativt omfang. Alternativ 6 vurderes i sin helhet til å ha middels til stort negativt omfang.

Ved Møllerselva ligger et tysk kanonbatteri i veglinjen og ødelegges. Traseen er dårlig tilpasset verneverdig industriområde nedenfor veien. I Hamna blir en eller flere bygninger ødelagt og kulturmiljøet vesentlig skadet.

Krigsminne av lokal eller regional verdi blir ødelagt. Kulturmiljø av regional eller nasjonal verdi blir vesentlig skadet og en eller flere verneverdige bygninger ødelagt.



Stor negativ konsekvens (---).

Alternativ 7. Sikkajokk-Sørkjosen (meget lang tunnel)

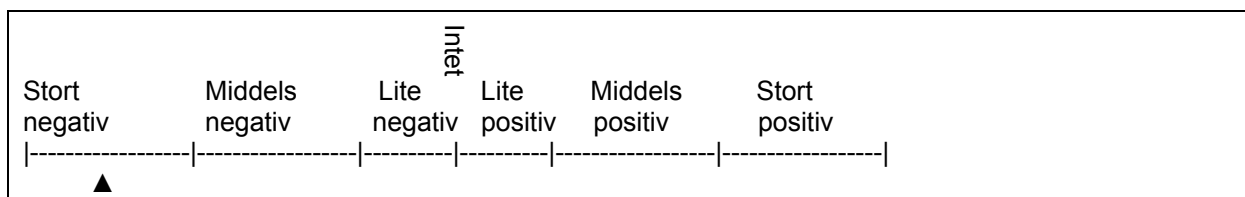
Traseen starter ved Sikkajokk og fortsetter inn i tunnel litt opp i lia. Tunnelutslaget er ved Møllerselva ved Ytre Sørkjosen, Reisafjorden, hvor den tillempes alternativ 1 og 6 et kort stykke fram til Hamna i Sørkjosen. I Sikkajokkområdet ved Rotsundet er det ikke registrert automatisk fredete kulturminner. Det er heller ikke sannsynlig at hittil ukjente kulturminner av denne type kan bli berørt i dette området før tunnelinnslaget. Influensområdet er begge sider av Rotsundet. Inngrepets vurderes til å ha intet/lite omfang før tunnelen ved Rotsundet.

På Reisafjordsiden vil tunnelutslaget være ved Møllerselva, som ved alternativ 1 og 6, og traseen vil gå videre til Hamna i Sørkjosen som ved alternativene 1 og 6. Influensområder vil være Reisafjorden og det overordnede kulturmiljø, som inkluderer Jubelen, Møllerselva og Hamna i Sørkjosen.

Inngrepet ved Rotsund vurderes til å ha intet/lite omfang. Inngrepet ved Møllerselva vurderes til å ha middels negativ omfang, fordi påhuggsområdet med dominerende fjellskjæring er dårlig tilpasset det verneverdige industriområdet her, og fordi krigsminnet fra 2. verdenskrig ødelegges. I Hamna vil en eller flere bygninger gå tapt og kulturmiljøet bli vesentlig skadet. Inngrepet vurderes til å ha stort negativ omfang. Alternativ 6 vurderes i sin helhet til å ha middels til stort negativ omfang.

Ved Møllerselva ligger et tysk kanonbatteri i veilinjen og ødelegges. Traseen er dårlig tilpasset verneverdig industriområde nedenfor veien. I Hamna blir en eller flere bygninger ødelagt og kulturmiljøet vesentlig skadet.

Krigsminne av lokal og regional verdi blir ødelagt. Kulturmiljø av stor regional og nasjonal verdi blir vesentlig skadet og en eller flere verneverdige bygninger ødelegges.



Stor negativ konsekvens (---).

KULTURMINNER I PLANOMRÅDET

Jubelen (knyttes til 0-alternativet)
SEFRAK-registrerte bygninger

Gnr.47/4 (undernr.7), Langvollen, Jubelen i Sørkjosen. Høylåve fra før 1900 i økset tømmer, inngår i mindre tettsted. SEFRAK-registrert med identifikasjon 1942-10-11 (kartblad FO 275-5-3).

Gnr.47/25 (undernr.3), Bergheim, Jubelen 18, Sørkjosen. Driftsbygning som opprinnelig stod i Ytre Sokkelvik. Etter raset i Indre Sokkelvik i 1959 ble bygningen gjenreist på Bergheim, et mindre tettsted, i 1960. SEFRAK-registrert i 1985 med identifikasjon 1942-10-12 (kartblad FO 275-5-3).

Gnr.47/25 (undernr.4), Bergheim, Jubelen 18, Sørkjosen. Bolighus i økset tømmer av uviss alder, men et av de eldste husene i Jubelen. Det opprinnelige huset er en del av stua i nyhuset. SEFRAK-registrert i 1985 med identifikasjon 1942-10-13 (kartblad FO 275-5-3).

Gnr.47/25 (undernr.4), Bergheim, Jubelen 18, Sørkjosen. Naust bygget i 1945 av bunkersmateriale fra Sørkjosfjellet. SEFRAK-registrert i 1985 med identifikasjon 1942-10-14 (kartblad FO 275-5-3).

Gnr.47/25, Bergheim, Jubelen 18, Sørkjosen. Bolighus bygd ca. 1925. SEFRAK-registrert i 1985 med identifikasjon 1942-10-15 (kartblad FO 275-5-3).

Gnr.47/4, Sørkjos, Nordreisa. Bolighus bygd ca. 1920-25 av tømmer fra Reisens Sagbruk i Sørkjosen. SEFRAK-registrert i 1985 med identifikasjon 1942-10-16 (kartblad FO 275-5-3).

Gnr.47/4 (undernr.7), Sørkjos, Nordreisa. Vedsjå bygd ca. 1930, og SEFRAK-registrert i 1985 med identifikasjon 1942-10-18 (kartblad FO 275-5-3).

Møllerselva

SEFRAK-registrert bygning

Gnr. 47/251. Butikk, Sørkjos. Nedlagt butikk. Skogvoktergården. Ark og utbygg mot sjøen. Byggeår ca. 1935. SEFRAK-registrert i 1985 med identifikasjon 1942-10-19 (kartblad FO 275-5-3).

Gnr.47/206. Sjøstrand "Meieriet", Sørkjos. Bygning av uviss alder, men oppført før 2.verdenskrig. Meieri i kjelleren før krigen. Slakteri fra 1951-1982. Ellers var bygningens 1.etg. bestyrerbolig til krigen, bebodd av tysk havnekaptein under krigen, leilighet for slakterieier og til sist pensjonistleilighet. SEFRAK-registrert i 1985 med identifikasjon 1942-10-20 (kartblad FO 275-5-3).

For øvrig er hele kulturmiljøet ved Møllerselva verneverdig.

Møllerselva
Øvrige kulturminner

Krigsminne fra 2.verdenskrig. I nærheten av tunnellini-slaget ved Møllerselva og tvers over veien for det gamle meieriet ligger det en liten terrasse. På denne terrassen, som ligger ca. 10-15 m.o.h. ligger det et kanonbatteri fra 2.verdenskrig. Krigsminnet blir ødelagt ved alle alternativene.

Hamna
SEFRAK-registrerte bygninger

Gnr.47/3 (undernr.111), Ravneklo, Sørkjosen. Bolighus oppført ca. 1880, del av gårdsanlegg. Konstruert som kasse av økset tømmer med mose og gamle garn imellom stokkene. SEFRAK-registrert i 1985 med identifikasjon 1942-10-21 (kartblad FO 274-5-1).

Gnr.47/3 (undernr.111), Ravneklo, Sørkjosen. Driftsbygning av økset tømmer, del av gårdsanlegg. Uviss alder, sannsynligvis slutten av 1800-tallet. SEFRAK-registrert i 1985 med identifikasjon 1942-10-22 (kartblad FO 274-5-1).

Gnr.47/3 (undernr.111), Ravneklo, Sørkjosen. Bu fra før 2. verdenskrig. Uviss alder. SEFRAK-registrert i 1985 med identifikasjon 1942-10-23 (kartblad FO 274-5-1).

Gnr.47/3, Sørkjos. Brygge av uviss alder. Gangbrua til kaia bygd ca. 1928. Står med peler i sjøen. SEFRAK-registrert i 1985 med identifikasjon 1942-10-25 (kartblad FO 274-5-1).
Det er uvisst hvilken bygninger som, og om noen av dem, blir ødelagt ved alle alternativene.

Kulturminner på fjellpartiet mellom Rotsundet og Reisafjorden
2 kulverter
2 krigsminner fra 2.verdenskrig.
Gamle veislynger og kjerreveier.
Gammel slåttemark/utslått.
Flytteveier for rein (vårleie og høstleie) til og fra Arnøya og Kågen.

Samlet konsekvensvurdering

Lokalitet	Vegalternativ 1	Vegalternativ 6	Vegalternativ 7
Langli/Brustad	-	-	-
Møllerselva	---	---	---
Hamna i Sørkjosen	---	---	---
Samlet vurdering	---	---	---
Rangering	3	2	1

Figur 4.17 Samlet konsekvensvurdering og rangering.

Det er vanskelig å skille de ulike alternativene ved hjelp av overliggende skjema. For alle alternativene er det stor konsekvens ved Møllerselva og Hamna i Sørkjosen. Alle alternativene kommer ut i tunell ved Møllerselva og går i samme trasè fram til Sørkjosen. For å kunne foreta en rangering av de ulike alternativene må en se på konsekvensene av traseenes plassering i forhold til kulturmiljøene langs influensområdene i Rotsund, strekningen Langli-Brustad og Uløya.

Rangering 1

Alternativ 7 – Traseen starter ved Sikkajokk, Rotsund, og fortsetter i tunnel litt opp i lia. Tunnelutslaget er ved Møllerselva ved Ytre Sørkjosen, Reisafjorden, hvor den tillempes alternativene 1 og 6 et kort stykke fram mot Sørkjosen. I Sikkajokkområdet er det ikke registrert automatisk fredete kulturminner. Influensområdet er begge sider av Rotsundet. Inngrepet vurderes til å ha lite omfang før tunnelen ved Rotsund. Dette alternativet vil etter alt å dømme framstå som det minst skjemmende for influensområdets kulturmiljøer ved Rotsund.

Rangering 2

Alternativ 6 – Traseen starter ved Sikkajokk og går overfor bebyggelsen og dagens E6 et stykke oppe i lia fram til Sørrelva. Herfra fortsetter den i tunnel og er likt alternativ 1 fram til Sørkjosen. Ingen automatisk fredete kulturminner eller nyere tids kulturminner berøres av traseen fram til Sørrelva på Reisafjellet. Influensområdet vil være Rotsundet og Uløya. Det finnes ingen sommerfjøs i overkant av dyrket mark på oversiden av dagens E6. Alternativet innebærer ny kryssløsning ved Rv 866. I forhold til alternativ 1 vil alternativ 6 ha mindre innvirkning på kulturmiljøet på strekningen Langli-Brustad, men vil likevel være godt synlig fra influensområdet på Uløya.

Rangering 3

Alternativ 1 - Traseen vil følge dagens E6 fra krysset Rv 866 mot Skjervøy fram til Sørrelva på Reisafjellet og fortsetter i tunnel til Møllerselva i Reisafjorden. Veitraseen går langs eksisterende E6 ved Langslett og fram til Sørrelva på Reisafjellet berører ingen nyere tids kulturminner eller automatisk fredete kulturminner. Influensområdet er Rotsundet og Uløya. Ved en utvidelse og eventuell forhøyelse av kjørebanelen vil alternativet kunne virke skjemmende for kulturmiljøet langs strekningen Langli-Brustad, og også være synlig fra Uløya.

Statens vegvesen synes både verdivurderingen og spesielt fastsettelse av omfang og konsekvens gir store negative utslag for Sørkjosen siden. E6 går i dag i gjennom området og ny men noe bredere veg vil stort sett følge eksisterende veg.

4.3.5 Naturressurser

Forvaltning av våre naturressurser baseres på prinsippet om bærekraftig forvaltning. Med bærekraftig forvaltning definerer vi en utvikling som tilfredsstillende dagens behov uten at det går på bekostning av framtidige generasjoners muligheter. Spørsmålet om hvordan og i hvilken grad de ulike vegalternativene påvirker naturressursene står derfor sentralt og søkes besvart i utredningen.

I utredningen er temaene landbruk, reindrift, jakt, fiske og annen utmarksnæring, berggrunn og løsmasser omtalt som naturressurser som vegutbyggingen kan påvirke. Det presiseres at det er ressursgrunnlaget som er basis for verdiskaping og sysselsetting som skal utredes, herunder både mengde og kvalitet. Vurderingen omfatter ikke den bedriftsøkonomiske utnyttelsen av ressursen.

Naturressurser inndeles i fornybare ressurser som vann, fiske- og jaktressurser og andre biologiske ressurser, og ikke fornybare ressurser som jordsmonn, berggrunn og andre løsmasser.

Verdivurdering:

Med bakgrunn i innsamlede data skal hvert enkelt område verdivurderes basert på en beskrivelse av bruk. Det er utarbeidet følgende kriterier for vurdering av aktuelle utredningstema:

Utredningstema	Liten verdi	Middels verdi	Stor verdi
Landbruk ¹	Jordbruksarealer i kategorien 4 – 8 poeng.	Jordbruksarealer i kategorien 9 – 15 poeng.	Jordbruksarealer i kategorien 16 – 20 poeng.
Reindriftsområder	Reindriftsområder med liten produksjon av næringsplanter. Reindriftsområder med lav bruksfrekvens.	Reindriftsområder med middels produksjon av næringsplanter. Reindriftsområder med middels bruksfrekvens	Reindriftsområder med stor produksjon av næringsplanter. Beiteressurser som det er mangel på i området
Områder med utmarksressurser	Utmarksarealer med liten produksjon av matfisk og jaktbart vilt eller lite grunnlag for salg av opplevelser. Utmarksarealer med liten beitebruk.	Utmarksarealer med middels produksjon av matfisk og jaktbart vilt eller middels grunnlag for salg av opplevelser. Utmarksarealer med middels beitebruk.	Utmarksarealer med stor produksjon av matfisk og jaktbart vilt eller stort grunnlag for salg av opplevelser. Utmarksarealer med mye beitebruk.
Geo- og vannressurser	Små forekomster av nyttbare løsmasser eller forekomster av dårlig kvalitet. Vannressurser med dårlig kvalitet eller liten kapasitet.	Større forekomster av vanlige løsmasser som er meget godt egnet til byggeråstoff. Vannressurser med middels til god kvalitet og kapasitet til flere husholdninger	Store løsmasseforekomster som er av nasjonal interesse. Vannressurser med meget god kvalitet og stor kapasitet

Figur 4.18 Verdivurdering.

¹ Se tabell for bedømming av verdi for jordbruksarealer.

Verdi	Liten (4-8)		Middels (9-15)		Stor (16-20)
Arealtilstand	Overflatedyrket (1)			Fulldyrket (5)	
Driftsforhold	Tungbrukt (1)		Mindre lettbrukt (3)		Lettbrukt (5)
Jordsmonnkvalitet	Uegnet (1)	Dårlig egnet (2)	Egnet (3)	Godt egnet (4)	Svært godt egnet (5)
Størrelse	Små (1)		Middels (3)		Store (5)

Omfang:

Det er utarbeidet følgende kriterier for bedømming av omfang:

	Stort omfang	positivt	Middels omfang	positivt	Lite/intet omfang	Middels omfang	negativt	Stort omfang	negativt
Ressursgrunnlaget og utnyttelsen av det	Tiltaket vil i stor grad øke ressursgrunnlagets omfang og/eller kvalitet	vil i stor øke	Tiltaket vil øke ressursgrunnlagets omfang og/eller kvalitet	og/eller	Tiltaket vil sett ikke endre ressursgrunnlagets omfang og/eller kvalitet	stort endre ressursgrunnlagets omfang og/eller kvalitet	vil redusere ressursgrunnlagets omfang og/eller kvalitet	Tiltaket vil i stor grad redusere eller ødelegge ressursgrunnlagets omfang eller kvalitet	vil i stor grad redusere eller ødelegge ressursgrunnlagets omfang eller kvalitet

Figur 4.19 Kriterier for å bedømme omfang av naturressurser.

Konsekvens:

Med konsekvens menes de fordeler og ulemper et definert tiltak antas å medføre i forhold til alternativ 0. Konsekvensvurderingen angis på en ni-delt skala frameget stor negativ konsekvens til meget stor positiv konsekvens.

Datainnsamling:

Datainnsamlingen i forbindelse med denne utredningen er basert på innspill i forbindelse med oppstart, møter med forvaltning og berørte næringsinteresser, opplysninger på www samt kartgrunnlag produsert av berørt forvaltning i samarbeid med næringsinteresser.

Fire temaer skal utredes, disse er:

- Landbruk
- Reindrift
- Jakt, fiske og annen utmarksnæring
- Georessurser og vannressurser

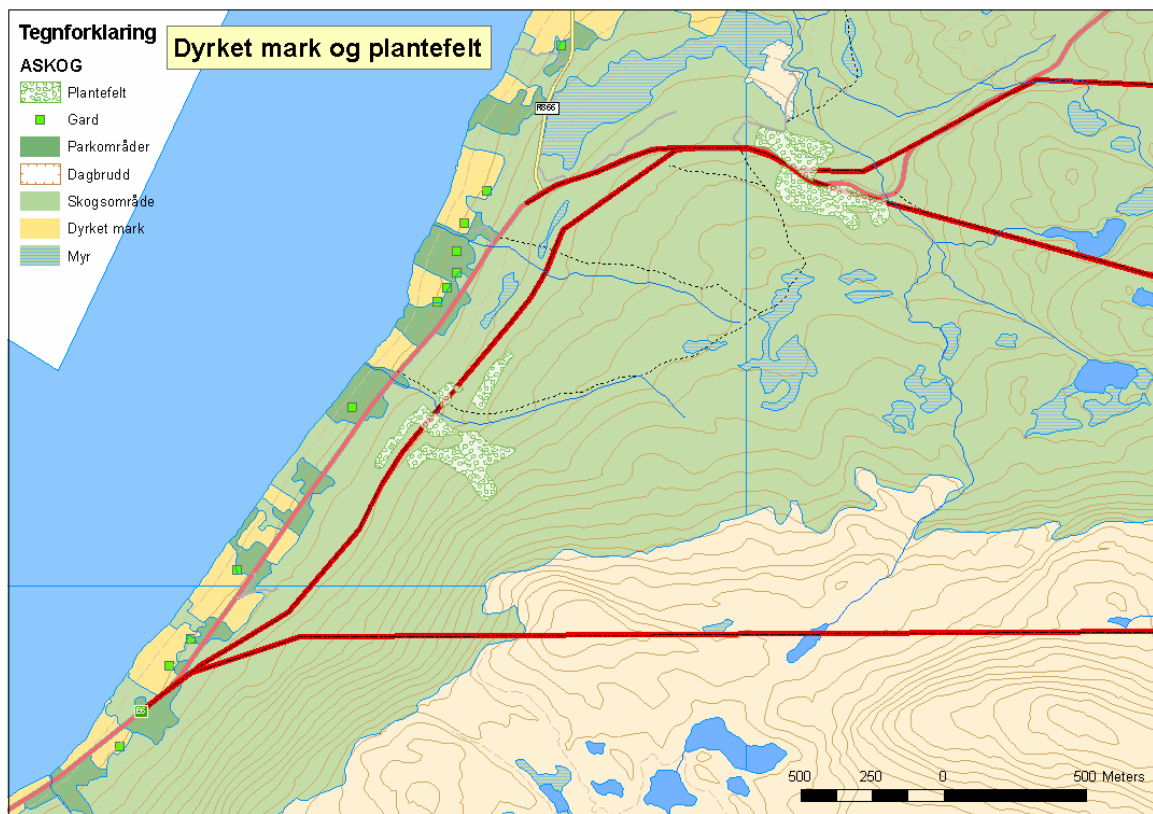
Videre følger en kort redegjørelse av utbredelse og utnyttelse av naturressursene.

Landbruk

I utredningsprogrammet vises det til at landbruksareal som går med til vegen skal beregnes. Det skal skilles mellom eng- og åkerjord, skog og annet areal. Behovet for planskilte krysninger for jord- og skogbruksdrift kan vurderes grovt på dette plannivå. På strekningen er skoginteressene varierende. Driftsulemper og mulige effekter av avbøtende tiltak skal beskrives. Arealtilstand og arealkvalitet på områdene rundt de ulike alternativene skal beskrives.

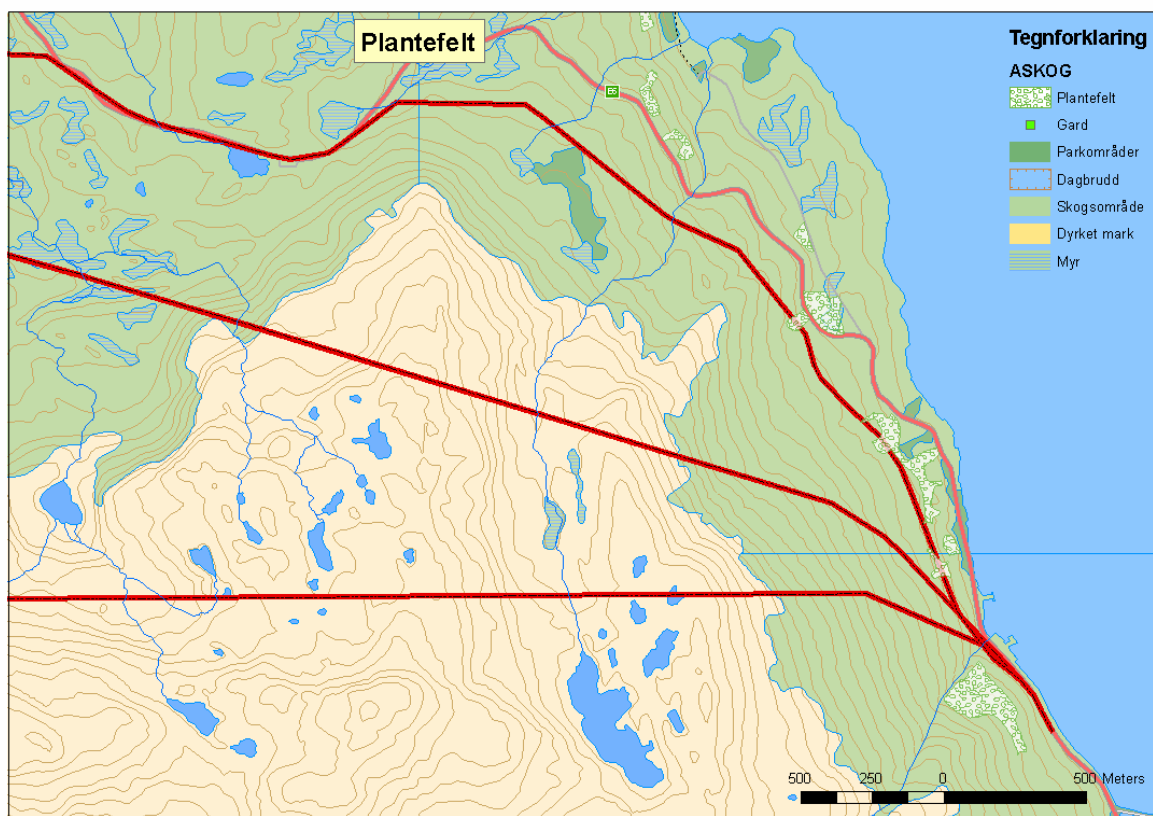
Alternativ 1, 3, 6 og 7 berører ikke dyrka eller dyrkbar jord utover det som eksisterende E6 berører fra krysset ved Langslett og sørover mot Langlia. Jordbruksaktiviteten avgrenser seg til områder langs sjøen. Innenfor planområdet er det i området fra Ravelseid Indre til Langslett at det ligger dyrka jord som høstes inntil vegtraséen.

Jordbruksarealene følger strandlinjen ved Langslett. Jordbruksaktivitet foregår på strekningen fra Langslett og sørover mot Langlia. Aktiviteten er imidlertid ikke stor. Vegalternativene 1, 3, 6 og 7 berører i mindre grad utmarksressurser knyttet til gårdsdrift. Et unntak er plantefelt som blir berørt gjennom utbyggingen. Skogbruksmessig består størstedelen av området av lauvskog på låg bonitet. Det er noen mindre plantefelt med gran som blir berørt, se vedlagt kart.



Figur 4.20 Jord- og skogbruksaktivitet på strekningen Langslett – Langlia.

På strekningen fra Sørkjosen til Jubelen blir kun noen mindre plantefelt berørt, se vedlagt kart.



Figur 4.21 Plantefelt på strekningen Sørkjosen – Jubelen.

Jord- og skogbruksarealenes verdi på strekningen Langslett – Langlia er basert på følgende vurdering:

Arealtilstand (1)
Driftsforhold (1)
Jordsmonnskvalitet (2)
Størrelse (1)

Summert gir dette en tallverdi på 5. Verdi som ligger i intervallet mellom 4 -5 skal settes til liten i følge håndbok 140.

Verdi:

Plantefeltene i området Langlia – Langslett – Sørkjosen splittes av det nye vegforslaget. Vegalternativ 1 berører kun plantefeltet ved Sørrelva, mens vegalternativ 6 også skjærer gjennom plantefeltet ved Langlia. Med bakgrunn føringer for vurdering av verdi settes denne til liten for området.

Reindrift

Utredningsprogrammet har følgende tekst for temaet reindrift:

"Det drives reindrift i planområdet. Det skal undersøkes om vegalternativene berører reinbeitedistriktets aktiviteter. Dersom dette er tilfelle skal konsekvensene av tiltaket utredes i forhold til reindriften. Undersøkelsen skal gjennomføres i samarbeid med reindriftsforvaltningen i Vest Finnmark. Avbøtende tiltak skal vurderes."

Statens vegvesen Region nord har vurdert vegalternativene opp mot mulige konsekvenser for reindriften og kommet fram til at temaet må utredes. Utredningen avgrenses i forhold til mulige konsekvenser for reindriften. Dette innebærer at utsalgsstedet på Veibrink utredes innenfor temaet "Næringsliv og sysselsetting".

Reindrift er en arealkrevende næring som utnytter ca 40 % av landarealet. Ulike former for inngrep reduserer ressursgrunnlaget. Arealvern er derfor et sentralt arbeidsområde for reindriftsforvaltningen. Arealbehovet skyldes at reindriften pågår i områder med lav arealproduktivitet, dvs. at den årlige tilveksten på beitemark er liten. Store arealer er derfor nødvendig for å finne tilstrekkelig med næring.

Reindriften er inndelt i en rekke årstidsbeiter. Det er behovet for ulike beiteplanter til ulike årstider som bidrar til dette. Årstidsbeitene kan befinne seg langt fra hverandre, og det er derfor behov for trekk- og flytteleier slik at reinen kan utnytte de ulike beiteområdene. Trekk- og flytteleier følger eldgamle spor bestemt av topografi med mer. Inngrep i trekk- og flytteveger kan derfor få alvorlige konsekvenser

Området mellom Langslett og Sørkjosen ligger i reinbeitedistrikt 36, men også næringsutøvere i reinbeitedistrikt 39 berøres. Videre følger en beskrivelse av reinbeitedistriktenes aktiviteter innenfor planområdet.

Reinbeitedistrikt 36

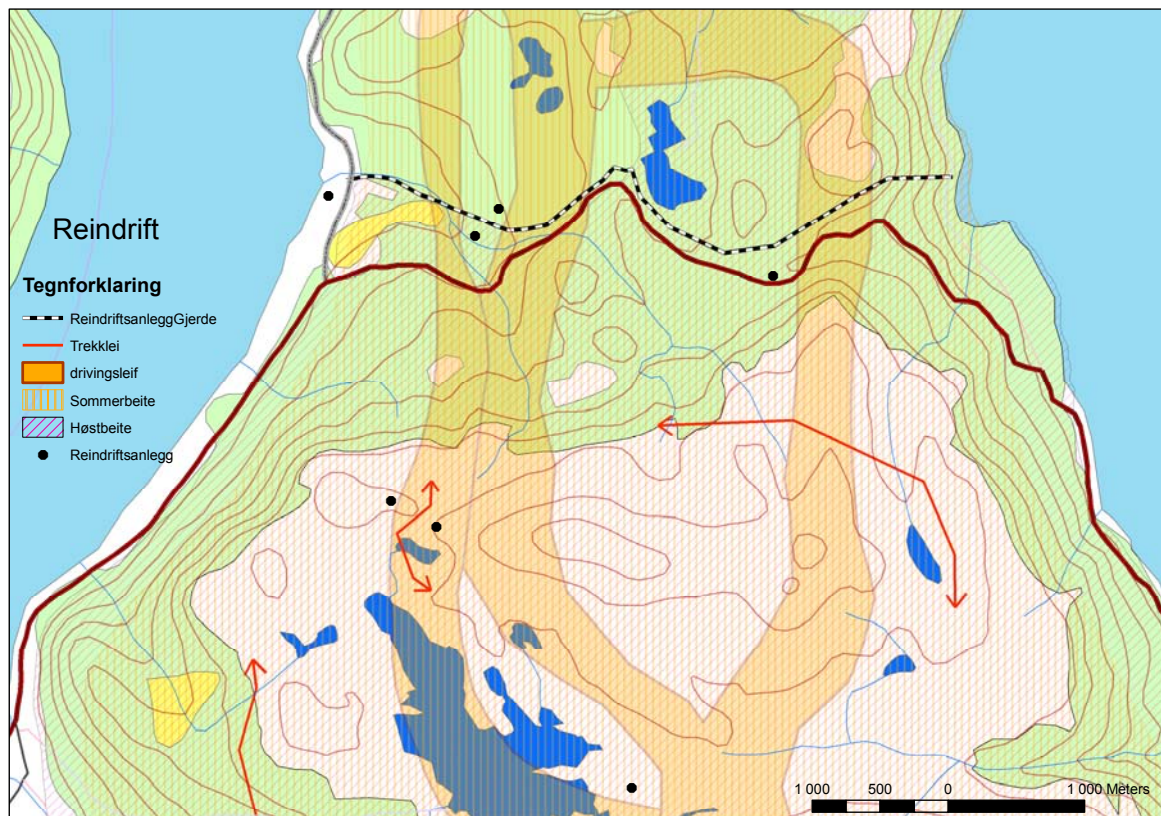
Reinbeitedistrikt 36 ligger innenfor vest Finnmark reinbeiteområde og hele distriktets areal ligger innenfor Nordreisa og Kåfjord kommuner. Distriktet har opprettholdt det tradisjonelle flyttemønsteret, med utflytting fra distrikt 36 om høsten og innflytting om våren.

Sørkjosfjellet ligger innenfor sommerbeiteområdet til reinbeitedistrikt 36. Det er imidlertid sjeldent at reinen i denne perioden beiter så langt ned som til dagens E6. Sørkjosfjellet unntatt området fra Storvatn og ned mot Rotsund er høstbeite for rein. Maurneshalvøya benyttes som kalvingsområdet. Det er planer om å benytte Maurneshalvøya som sommerbeite for okse- og slakterein.

Det er en flytteveg like øst for Vegbrink. Flyttevegen blir tatt i bruk om våren og fungerer som trekkveg om høsten. Maurnesgruppen gjennomfører flytting over E6 i april/mai. I forbindelse med flytting har vegvesenet vært behjelpelig med stans av trafikken ved driving av rein over E6. Dersom flytting av rein går etter planen tar operasjonen ca. 15 - 20 minutter.

Flyttevegen på østsiden av Sørkjosfjellet (Sørkjossiden) vurderes som særlig viktig. Den vestlige passasjen beskrives mer som en trekkveg hvor reinen passerer.

Ved sangthanstider flyttes reinen igjen over E6. Reinen slippes ut i fra merkegjerdet og trekker over E6 på begge sider av Storvannet. Trekket skjer over en periode på 1 – 2 uker. Dette trekket har sammenheng med merkingen av kalvene som skjer i merkegjerdet ved Storvannet. Vedlagt følger kart som viser arealbruken til reindriftsnæringen.



Figur 4.22 Reindriftsnæringens arealinteresser, kilde Reindriftnæringens forvaltning.

Reinbeitedistrikt 39

Reinbeitedistrikt 39 Arnøy/Kågen er lokalisert nord for Sørkjosfjellet. Dette innebærer at området i hovedsak benyttes til drivings- og trekklei for reinen tilhørende distriktet. Reinen tilhørende distrikt 39 trekker gjennom hele distrikt 36 både om høsten og våren. Distriktet flytter reinen gjennom distrikt 36 fra vinterbeitene i indre Finnmark til sommerbeitene på Arnøy og Kågen og tilbake.

Distriktet har et sperregjerde på fastlandet for strekningen Sokkelvik – Langslett. Formålet med gjerdet er å samle flokken slik at kalvene stopper og finner simlene etter svømmingen fra Kågen.

Fra Sikka har distriktet tilpasset seg en ny flytteveg pga. store plantefelt ved den gamle flyttevegen. De siste årene har distriktet flyttet ved Arnevann og ned til Veibrink hvor flokken passerer bilvegen. Det foregår også høstbeiting i dette området.

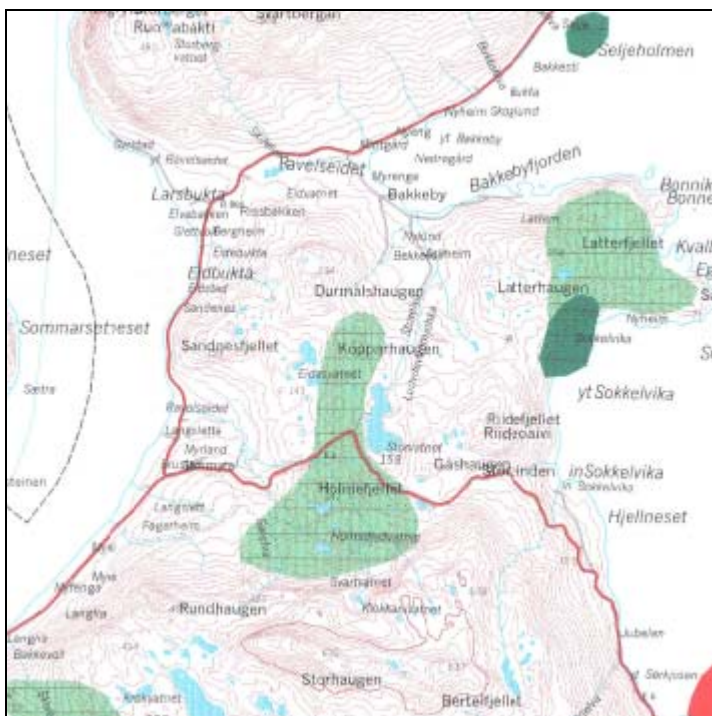
Avbøtende tiltak:

Store vegfyllinger eller skjæringer representerer et problem i områder hvor trekk- og drivingsled berøres. Reinbeitedistriktene må involveres i utformingen av vegen i de områder hvor nye vegtraséer berører trekk- og drivingsleder.

Ved oppsetting av autovern er det viktig med åpninger som gjør at reinen kan passere. For å sikre gode løsninger i forhold til oppsett av autovern, er det viktig at reindriftsnæringen involveres i dette arbeidet.

Jakt, fiske og annen utmarksnæring:

I 1999 ble det utarbeidet et viltkart i Nordreisa kommune. Av registreringene framgår det at et viltområde for lirype berører planområdet og foreslåtte vegalternativer. Området er lett tilgjengelig fordi E6 passerer rett i gjennom. Nedenfor vises kartgrunnlag hvor lysegrønt felt viser jaktområde for lirype.



Figur 4.23 Viltkart for Nordreisa kommune, datert 1999.

Veger bygges for å øke framkommeligheten, men for dyrelivet kan veganlegg være barriere. Viktige trekkruiter kan sperres og dyrenes leveområder kan splittes. Forflytningsbehovet kan bidra til at influensområdet ved bygging av veganlegg blir store. Trekk gjennom området kan påvirkes i form av næringssøk, lokale forflytninger og sesongtrekk.

Skogspartiene sør for Langslett krysset brukes mye av elg. Beitespor og ekskrementer i området underbygger dette og er i samsvar med opplysninger fra Nordreisa kommune. De opplyser at elg som oppholder seg om vinteren i Rotsunddalen, trekker nordover på sommerbeite.

På strekningen 1 km. nord- og sørsiden av Langslettkrysset har det i tidsrommet vært 1992 – 2002 vært tre elgpåkjørslar der dyret måtte avlives. I tillegg har det vært flere nesten påkjørslar. Det eksisterer ingen eksakte tall på dette.

Geo- og vannressurser

Med georessurser menes fjellgrunn, spesielle berggrunnsgeologiske formasjoner, løsmasser og grunnvann. Med vannressurser menes overflatevann som brukes eller kan brukes til vannforsyning til mennesker, industri og energiproduksjon.

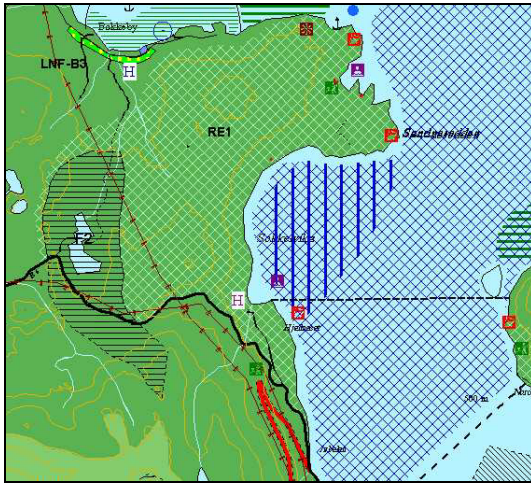
Løsmasser:

I området sør for eksisterende veg der flere vegalternativer vurderes, er det ikke funnet utnyttbare løsmasser som berøres av vegalternativene. Heller ikke for traséen fra Bakkeby via Sokkelvik til Sørkjosen er det registrert utnyttbare løsmasser som berøres av vegalternativet.

Vannressurser:

Vannanlegg som berøres av vegalternativene. Det er ingen konsekvenser for eksisterende anlegg på strekningen Bakkevoll – Langslett. På strekningen Langslett – Bakkeby kan veglinjen komme i berøring med vannledning der denne ligger inntil og krysser fylkesveg 866. Vegalternativ 3 krysser

nedslagsfeltet for øvre/søndre del av nedslagsfeltet for Bakkeby vannverk, se kartvedlegg. Vegalternativ 1, 3, 5 og 6 avskjærer/krysser Fjøselsva som gir vanntilførsel for et mindre vannanlegg.



Figur 4.24 Nedslagsfelt for drikkevann.

Vannkraftverk:

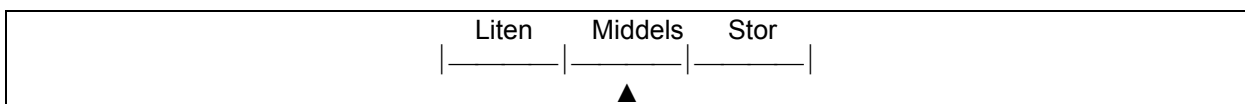
Rørledning til Sikkajokk elkraftverk krysser veglinjen. Sikring av rørledning må utføres.

Det er ingen kjente georessurser innenfor planområdet. Storvannet og Litlevannet med nedslagsfelt er vannreservoar for Bakkeby vannverk. To mindre private vannanlegg i Bakkeby og ett ved Fjøselsva som kan bli berørt av vegomleggingen kan tilknyttes kommunale vannanlegg.

Verdi:

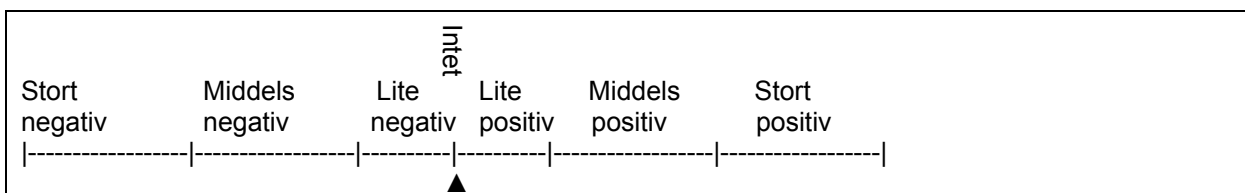
Område Langlia:

Det er registrert noen mindre plantefelt på strekningen. Området nyttes også til sommer- og høstbeite for rein. Verdien vurderes til middels.



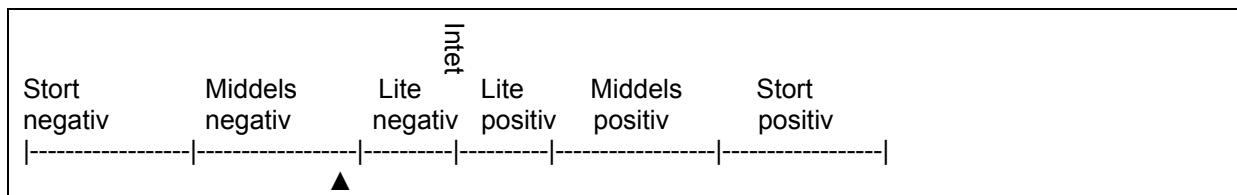
Omfang:

Vegalternativ 1 følger eksisterende veg fram til krysset ved Langslett og vil ikke medføre nye inngrep av betydning. Omfang settes derfor til intet.



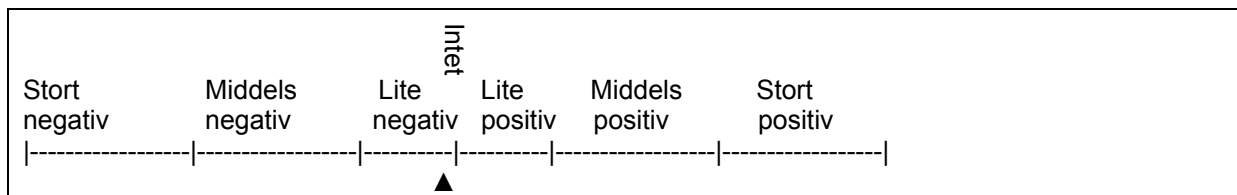
Konsekvensen vurderes derfor til (0).

Vegalternativ 6 starter ved Sikkajokk og går ovenfor bebyggelsen oppe i lia fram til Sørrelva. Vegalternativet passerer rett gjennom et mindre plantefelt og de nedre deler av sommer- og høstbeite for rein. Omfanget vurderes til middels negativt.



Konsekvensen vurderes til middels negativ (++)

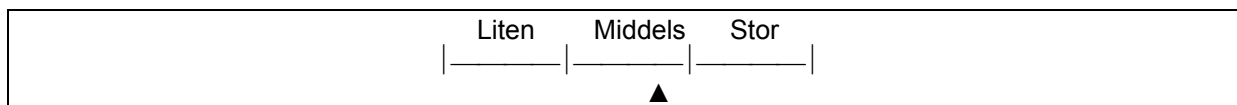
Vegalternativ 7 starter ved Sikkajokk og fortsetter rett inn i tunnel. Det blir et marginalt inngrep i beiteland for rein. Omfanget vurderes til lite negativt.



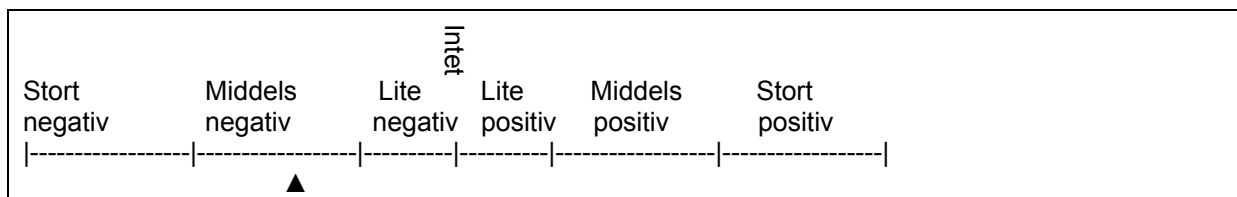
Konsekvensene vurderes til lite negativ (+).

Område Sørrelva:

Det er registrert noen mindre plantefelt ved Sørrelva. Område nyttes også til sommer- og høstbeite for rein. Det er også registrert en viktig trekk-/drivingsled for rein ved Sørrelva. Samtidig vises det til at plantefeltet har forringet denne trekkleden. Verdien vurderes likevel til middels - stor.



Vegalternativ 1 og 6 har en tilnærmet lik linjeføring i dette område. Ny veg vil passere rett gjennom plantefeltet og trekkleden for rein og påvirker både plantefelt og trekkled negativt. Samtidig vil trafikken på deler av eksisterende veg opphøre noe som forventes å bedre forutsetningene for trekkledens funksjonalitet. Omfanget vurderes derfor til middels negativt.



Konsekvensene vurderes til middels negative (++)

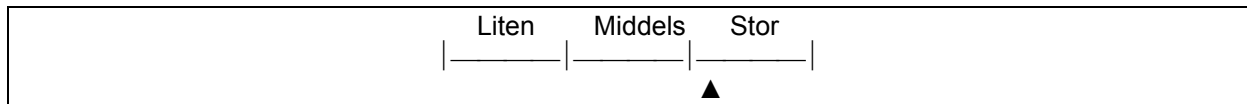
Avbøtende tiltak:

Reinbeitedistriktene må kontaktes for vurdering av sikringstiltak ved veg og tunnelportal ved Sørrelva.

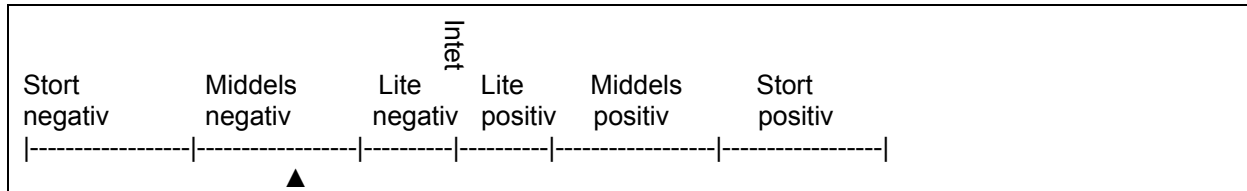
Vegalternativ 7 kommer ikke i berøring med området.

Område Veibrink – Sørkjosfjellet

Reinen har sitt sommer- og høstbeite her. En viktig trekkled passerer like øst for Veibrink. Denne trekk- og drivingsleden er blitt stadig viktigere siden plantefeltet ved Sørrelva har bidratt til økt bruk av trekk- og drivingsleden ved Veibrink. Verdien vurderes til stor.

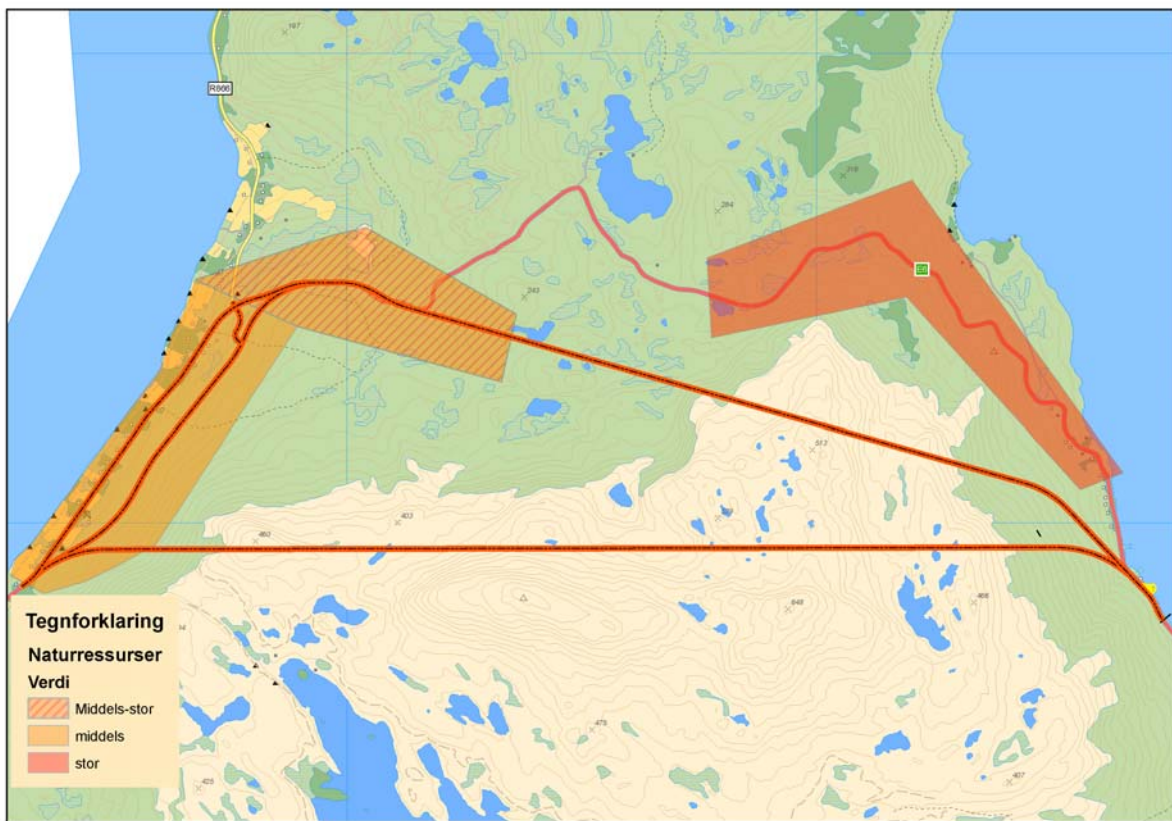


Vegalternativ 1, 6 og 7 kommer ikke i berøring med dette område. Dette innebærer at den viktigste trekkleden for rein bedres veg at trafikken fra E6 fjernes. Omfanget vurderes derfor til middels positivt.



Konsekvensene vurderes til middels positivt (++).

Områdeinndeling med verdiangivelse framgår av kartgrunnlaget nedenfor.



Figur 4.25 Verdikart naturressurser.

Vurdering av samlede konsekvens og rangering framgår av kartgrunnlaget nedenfor:

Område	Vegalternativer		
	Vegalternativ 1	Vegalternativ 6	Vegalternativ 7
Langlia	0	÷÷	÷
Sørelva	÷÷	÷÷	0
Veibrink – Sørkjosfjellet	++	++	++
Samlet vurdering	0	÷/0	+
Rangering	2	3	1

Figur 4.26 Oppsummering og rangering av konsekvenser.

4.4 Konsekvenser for samfunnsmessige forhold

Det er utført en enkel analyse av dette temaet. Sentralt står vurderinger av hvilke utviklingstrekk man ser for seg ved utbygging etter de ulike alternativene. I dette inngår også konsekvenser for næringslivet som følge av alternative vegløsninger.

Utsalgsstedet ved Veibrink:

Vi mener at valg av alternativer ikke vil påvirke bolig- eller næringsetableringer. Et viktig unntak er utsalgsstedet på Veibrink. Veibrink ligger på Sørkjosfjellet. Om sommeren selges et variert spekter av suvenirer som pels, tørket kjøtt og lignende. Utsalgsstedet utgjør en viktig inntektskilde for de familiene som selger varer fra stedet.

Sesongen for salg av varer starter i juni og avsluttes i august/september som følge av reindriftsmessige gjøremål. Det er fire utsalgsboder ved Veibrink. Veibrink er et naturlig stoppested for turistene. Stedet ligger godt beskyttet og det er gode værforhold med god utsikt øst og vest. Stedet er derfor ideelt for uteaktivitet

Alle gjenværende vegalternativer forutsetter at biltrafikken går i tunnel og at biltrafikken forbi utsalgsstedet ved Veibrink opphører pga manglende trafikkgrunnlag. Konsekvensene er at utsalgsstedet ved Veibrink må etableres et annet sted på Sørkjosfjellet avhengig av valg av alternativ.

Oppsummering:

Virkning	Vegalt. 1	Vegalt. 6	Vegalt. 7
Positive	Ingen	Ingen	Ingen
Negative	Utsalgsstedet ved Veibrink flyttes eller legges ned	Utsalgsstedet ved Veibrink flyttes eller legges ned	Utsalgsstedet ved Veibrink flyttes eller legges ned

Figur 4.27 Tabell som viser konsekvenser for utsalgsstedet Veibrink.

Statens vegvesen vil legge til rette for et alternativt utsalgssted dersom reinbeitedistriktene ønsker dette. Det vil i reguleringsplanarbeidet bli tatt kontakt med innehavere av utsalgsboder for å vurdere lokaliteter for alternativt utsalgssted.

4.5 Massetak og deponi

I kommunedelplanen tar vi sikte på å gjøre en enkel beskrivelse og presentere forslag til aktuelle deponiområder.

Tunnelmassene representerer en viktig ressurs som kan benyttes til ulike utbyggingsformål. Statens vegvesen har påpekt at det er sterkt ønskelig å ha tilgang til deponiområder som ligger nært stedet hvor tunnelen skal drives. Nærhet til deponiområdene har store konsekvenser i forhold til anleggsdrift og kostnader, og er derfor en viktig forutsetning.

Nordreisa kommune ønsker en politisk behandling av forslag til deponiområder før endelig beslutning om prioritering og anbefaling vedtas. Nordreisa kommune argumenterer for at massene må benyttes til følgende formål:

- Utfylling/oppfylling som gjør at et område kan benyttes til andre formål enn i dag til eksempelvis industriområde eller andre byggeområder.
- Mellomlagring i et område for benyttelse til andre reguleringsformål.

De to tunnelalternativene på vegstrekningen fører til store overskuddsmasser som må plasseres i deponier. Beregningene for tunnelmasseoverskudd baseres på tunnelprofil T9,5 med en teoretisk spregningsprofil på 72 m². Vegprosjektet inneholder to tunnelalternativer som hver for seg gir et masseoverskudd på:

Tunnelalternativ 1 og 6 $4620 \times 72 = 332\,640 \text{ pfm}^2$
 Tunnelalternativ 7 $6650 \times 72 = 478\,800 \text{ pfm}^2$

Pfm² er en måleenhet som benyttes ved beregning av faste masser. Når fjellmassene tas ut og bringes til deponi er det vanlig å benytte en omregningsfaktor på 1,4. Omregningsfaktoren hjelper oss å finne fram til det konkrete massebehovet som må deponeres.

Tunnelalternativ 1 og 6 $332\,640 \times 1,4 = 465\,700 \text{ ulm}^2$
 Tunnelalternativ 7 $478\,800 \times 1,4 = 670\,300 \text{ ulm}^2$

Ulm² står for ulastede løse masser og uttrykker deponibehovet.

Forslag til deponiområder fra Nordreisa kommune er:

NAVN	KAPASITET M ³	AVSTAND TUNNEL
1. Havneområde i Sørkjosen	216 000	1300 – 1500 m.
2. Mellomlagring havneområdet i Sørkjosen	90 000	1300 – 1500 m.
3. Industriområde i Sørkjosen	27 500	1700 m.
4. Nilsenskogen i Sørkjosen	27 000	1700 m.
5. Hjellneset – Sørkjosen	260 000	1700 m.
6. Industriområde Styggøya-Galsomælen	90 000	9000 m.
7. Industriområde ved Langslett	200 000	1000 m (alt 1 og 6)/2500 m alt. 7)

Figur 4.28 Aktuelle deponiområder med kapasitets- og avstandsangivelse.



Figur 4.29 Forslag til deponiområder.

I kostnadsberegningene har Statens vegvesen tatt utgangspunkt i deponiområdene nummer 1 og 7 pga. kapasitet og nærhet. Statens vegvesen ønsker primært å bruke disse to områdene til deponi.

Deponiområde 1 innebærer oppfylling av masser øst og nord for eksisterende utfylling. Den arealmessige avgrensingen er grovt angitt og vil påvirke mengden masser som kan deponeres. Deponiområdet forutsetter en avklaring fra Avinor med bakgrunn i nærhet til flyplass.



Figur 4.30 Deponiområde ved Sørkjosen.

Deponiområdene Nilsenskogen (4) og nytt industriområde (3) representerer mindre utfyllinger. Masser som er lagt til mellomlagring kan benyttes når planene om utvikling av områdene starter opp.

Deponiområde 7 ved Langslett er avsatt til industriområde. Kapasitetsberegningene er usikre og er avhengig av hvor stort område som vil bli benyttet til deponering.



Figur 4.31 Deponiområde ved Langslett.

Deponiområde Hjellneset kan representere et nytt industriområde. Området ligger om lag 1700 meter nord for tunnelinnslaget.



Figur 4.32 Deponiområde Hjellneset.

Deponiområde 6 Styggøya – Galsomælen ligger om lag 9 kilometer unna tunnelinnslag. Avstanden fra tunnelinnslag gjør dette til et lite hensiktsmessig deponiområde.

Sammen har disse områdene kapasitet til å ta i mot tunnelmassene fra aktuelle vegalternativer.

4.6 Konsekvenser i anleggsperioden

Hvilken side tunnelen vil drives fra er foreløpig uavklart. Forslag til deponiområder muliggjør driving av tunnel fra begge sider. Det er mye opp til entreprenøren som får tilslaget på byggearbeidet å avgjøre hvordan og fra hvilken side tunnelen skal drives. I tilfelle det er sterke grunner for å velge en bestemt løsning, kan slike føringer framgå av reguleringsplanforslaget.

Sørkjossiden:

Vegalternativ 1, 6 og 7 er sammenfallende på Sørkjossiden. Uttransport av steinmasser kan skje etter ulike prinsipper. Eksisterende E6 kan brukes, noe som gir utfordringer for trafikkavviklingen i anleggsperioden. Alternativt kan det etableres en smal anleggsvei fra Jubelen til Sørkjosen molo for uttransport av stein. Anleggsvegen må gjøres så smal som mulig pga av liten arealtilgang. En slik midlertidig anleggsveg forutsetter grunnboringer for å finne ut om en slik løsning er gjennomførbar.

Ved driving av tunnel er det vanlig å benytte seg av to skift. Dette innebærer at uttransport av stein vil foregå til sent på kveld/natt, noe som medfører en jevn døgntrafikk. Nærmiljøet ved deponiet vil merke miljøulemper i form av støy og støv.

Det må søkes om utslippstillatelse etter forurensingsloven i forbindelse med driving av tunnel. Utslipp vil skje rett til sjø ved driving av tunnel fra Sørkjossiden.

Lokalisering av riggområde bør ligge så nær tunnelmunningen som mulig. Arealtilgangen på Sørkjossiden er begrenset og medfører utfordringer i arbeidet med å finne lokalitet til riggområde.

Langslettsiden:

På Langslett siden gir vegalternativ 1, 6 og 7 ulike utfordringer. Her er god tilgang på areal for lokalisering av riggområde og alle vegalternativene har en akseptabel avstand til deponiområde ved Langslett. Vegalternativ 7 har imidlertid en avstand til deponiområde som gjerne kunne vært litt kortere.

Vegalternativ 1 innebærer oppgradering av eksisterende veg mellom Langli og Langslett samt justeringer av eksisterende veg fram mot tunnelpåhugg ved Sørelva, sistnevnte delstrekningen er felles med vegalternativ 6. I anleggsperioden må hensynet til reindriften ivaretas og avklares med reindriftnæringen. Dette fordi det går en trekkled i området ved tunnelpåhugget. Trekkleden passerer også grustaket som planlegges brukt til deponiområde.

Uttransport av stein ved valg av vegalternativ 1 og 6 vil ikke påvirke boligområde Langlia – Langslett ved driving av tunnel fra vest.

Det kan også være en fare for at berørte bekker tilsmusses i anleggsperioden. Dersom noe av bekkene har oppgang av anadrom fisk bør det opplyses om dette slik at hensynet kan ivaretas i utslippssøknaden

Ved valg av vegalternativ 7 vil tunnelmassene måtte transporteres gjennom boligområde mellom Langlia og Langslett samtidig som biltrafikken avvikles på samme vegstrekning. Anleggstrafikken vil påvirke bo- og nærmiljøet på strekningen Langli – Langslett.

5.0 HELSE, MILJØ OG SIKKERHET (HMS) OG YTRE MILJØ

Helse, miljø og sikkerhet (HMS) uttrykker belastningen som påføres de menneskene som skal bygge eller bruke prosjektet i anleggsfasen, driftsfasen og vedlikeholdsfasen. Temaet ytre miljø skal sikre at miljøutfordringene blir ivaretatt og kartlagt på en systematisk måte.

Statens vegvesen har som arbeidsgiver og byggherre en målsetning om at all virksomhet i etaten skal gjennomføres uten at mennesker og miljø påføres skade. Alt planarbeid gjennomføres i henhold til krav nedfelt i interne bestemmelser samt lover og forskrifter.

Med bakgrunn i en analyse av risiko og sårbarhet er aktuelle forhold omtalt og beskrevet. Risiko- og sårbarhetsanalysen legges til grunn for utforming av en helse-, miljø- og sikkerhetsplan for byggeplanfasen jfr. byggherreforskriften. HMS – plan med risikovurdering skal videre påpeke farlige og miljøbelastede arbeidsoperasjoner og materialer i forbindelse med bygging.

6.0 VURDERING AV RISIKO OG SÅRBARHET

Det er gjennomført en HAZID – samling (hazard identification) med deltakere fra Statens vegvesen, Nordreisa kommune og NLF (Norsk lastebileiers forbund). På samlingen deltok følgende personer slik de framgår av figur 6.1. Personene deltok med sine kunnskaper om området som veg- og tunnelsystemet skal bygges i og sine fagkunnskaper i forhold til veg- og tunnelprosjekter.

NAVN	REPRESENTERER
Gunn Schultz	Statens vegvesen, prosessleder
Bjørn Tore Olsen	Statens vegvesen
Ola Skarstein	Statens vegvesen
Stein Jatun	Statens vegvesen
Rune Benonisen	Nordreisa kommune
Olaf Erling Nilssen	Nordreisa kommune, brann
Odd Hugo Pedersen	NLF (Norsk lastebileiers forbund)

Figur 6.1 Deltakere HAZID samling, Nordreisa 31. mai 2010.

Det foreligger en egen rapport fra samlingen. I oppsummeringen presenteres kun en kort beskrivelse av hvilke uønskede hendelser som kan skje samt en vurdering av risiko.

Det er vurdert ulike mulige hendelser som satt i figuren nedenfor.

NR	ELEMENT	HENDELSE	RISIKO
1	Tunnel	Påkjørrelse bakfra	
2		Påkjørrelse tunnelvegg/installasjoner	
3		Møteulykke	
4		Påkjørrelse myke trafikanter + dyr	
5		Kollisjon med stein og is	Lite aktuell her
6	Portal	Påkjørrelse portal	Svake kurver inn
7		Utforkjøring mot sideterreng	
8		Trafikkulykke i vegbanen	
9	Brann	Brann i lett kjøretøy	
10		Brann i tungt kjøretøy	
11	Lekkasjer	Farlig gods	
12		Vann i tunnel	
13	Utenfor tunnel	Utforkjøring på veg inn mot tunnelen	
14	Støv	Berøringspunkter	
15	Støy	Berøringspunkter	
16	Ytre miljø	Biologisk mangfold nært tunnelen	Rein og elg
17		Friluftsområde nært tunnelen	Tursti og hytter
18		Kulturminner nær tunnelen	Kai, kanonstilling
19		Landbruk nært tunnelen	Nei
20		Drikkevann nært tunnelen som kan forurennes	Nei
21		Verneplan vassdrag berørt nært tunnelen	Nei
22		Geologisk forhold i tilknytning til tunnelen	Uklart, avklares.
23		Nedslagsfelt for tunnelvann	Ut i sjø
24		Utslipp av tunnelvann	Ut i sjø, ikke problem
25		Salting i tunnel og utslipp	Normalt nivå
26	Opphold	Opphold i tunnelen ved dårlig vær	Nei
27	Annet	(sett inn det du mener mangler ovenfor, her)	

Figur 6.2 Oversikt over uønskede hendelser.

De nummererte hendelsene er videreført inn i risikomatriksen.

Det vil være ulike medvirkende faktorer til at en uønsket hendelse skjer. Dette kan være uoppmerksomhet hos fører, fører som sovner, fart som ikke er tilpasset vegen og vegforholdene, feil feltvalg på vegen, villet handling hos fører (selvdrap), feil på/i vegen eller omgivelser (barriere mangler) og så videre. Gruppen har ikke gjort noen vurdering av hvilke medvirkende faktorer som er viktigst eller tilstede i hver hendelse, men har tatt utgangspunkt i hendelsene og at de kan skje.

Framgangsmåte:

Hver uønskede hendelse er vurdert i forhold til sannsynlighet og konsekvens av hendelsen. Det er brukt en enkel risikomatrikse med 4 x 4 felt. Dette gir et helhetlig risikobilde av alle hendelsene. Begge

tunnelalternativene, samt vegalternativene er satt i en felles matrise. Gruppen anser at det ikke er noen prinsipiell forskjell mellom de ulike alternativene hva risiko angår. Dette er nye veganlegg, slik at medvirkningen til risikoreduksjon er stor. Kort sagt, uansett hvilket alternativ som velges, kan det bare bli bedre. Gruppen har heller ikke sett mange momenter som kan gi risiko i de alternativene som er satt opp, enten det gjelder tunnel eller veganlegg i dagen.

RISIKOMATRISSE LIV OG HELSE				
FREKVENS KONSEKVENNS	LETTERE SKADD	HARDT SKADD	DREPT	FLERE DREPTE
SVÆRT OFTE MINST 1 GANG PR ÅR				
OFTE MELLOM HVERT 1-100 ÅR	1	2		
SJELDEN MELLOM HVERT 10-100 ÅR	4, 6, 7, 9, 11, 12,	3, 10, 13,		
SVÆRT SJELDEN SJELDNERE ENN HVERT 100 ÅR	5, 8,			
Tiltak ikke nødvendig				
Tiltak bør vurderes				
Tiltak skal vurderes				
Tiltak nødvendig				

Figur 6.3 Risikomatrise liv og helse.

RISIKOMATRISSE MILJØ OG ØKONOMI					
MILJØ OG ØKONOMI	INGEN KOSTNAD ELLER EFFEKT	LITEN KOSTNAD ELLER EFFEKT	STOR KOSTNAD ELLER EFFEKT	MEGET KOSTNAD ELLER EFFEKT	STOR ELLER
SVÆRT OFTE - MINST 1 GANG PR ÅR					
OFTE - MELLOM HVERT 1-10 ÅR					
SJELDEN - MELLOM HVERT 10-100 ÅR	14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26,				
SVÆRT SJELDEN - SJELDNERE ENN HVERT 100 ÅR					
Tiltak ikke nødvendig					
Tiltak bør vurderes					
Tiltak skal vurderes					
Tiltak nødvendig					

Figur 6.4 Risikomatrise miljø og økonomi.

Figurene 6.3 og 6.4 gir en sammenfatning av risikobilde for hele vegstrekningen i tunnel og på veg for alle vegalternativene.

Dette blir et nytt veganlegg, bygd etter dagens gjeldende standard hvor utformingen tar hensyn til mulige ulykker og hendelser. Veganlegg med tunnel vurderes derfor til å bli relativt trygt. Veganlegget med tunnel er prosjektert i henhold til føringer i håndbok 017 Vegnormaler og håndbok 021 Vegtunneler og vil derfor ikke medføre noe utstrakt risiko som tilsier iverksettelse av ekstra tiltak.

Risikoreducerende tiltak:

Det mangler rekkverk på eksisterende veganlegg ved Langslett. Dersom vegalternativ med kort tunnel velges bør rekkverk etableres.

Når det gjelder dyr, friluftsområder, samt kraftledninger skal disse forholdene avklares i reguleringsplanfasen. Det er ikke knyttet stor risiko til disse momentene.

7.0 SAMMENSTILLING OG SAMMENLIGNING

Formålet med konsekvensutredningen er å klargjøre virkningene av tiltak som kan ha vesentlige konsekvenser for miljø, naturressurser og samfunn. De prissatte konsekvensene inngår sammen med de ikke prissatte konsekvensene som to hovedelementer i den samfunnsøkonomiske analysen.

Sammenstillingen er en systematisk sammenligning og vurdering av fordeler og ulemper ved aktuelle vegalternativ med tiltak. Det skal ikke trekkes inn andre tema eller forhold enn det som framgår av kapitlene prissatte- og ikke prissatte konsekvenser. Det presiseres at en slik sammenstilling ikke kan gjennomføres på en fullt ut objektiv måte.

Sammenstillingen av prissatte- og ikke prissatte konsekvenser danner grunnlaget for Statens vegvesen sin anbefaling, men i enkelte tilfeller kan det være grunner for å avvike i fra dette. Vi har valgt å gjøre sammenstillingen på følgende måte for å bedre oversikten:

Sammenstilling av investeringskostnader
 Sammenstilling av prissatte konsekvenser
 Sammenstilling av ikke prissatte konsekvenser

7.1 Investeringskostnader

Anleggskostnadene beregnes i programmet ANSLAG. Anleggskostnadene er basert på 2010 kroner. Kostnadsberegningene på kommunedelplannivå har en usikkerhet på $\pm 25\%$.

Anleggskostnader:

VEGALTERNATIV	Investeringskostnader	$\pm 25\%$ usikkerhet
Vegalternativ 1	700mill.	525 mill. – 875 mill.
Vegalternativ 6	750 mill.	560 mill. – 930 mill.
Vegalternativ 7	925 mill.	700 mill. – 1.160 mill.

Figur 7.1 Anleggskostnader.

Kostnadene for de ulike vegløsningene varierer fra 700 mill. til 925 mill. Differansen mellom det billigste og det dyreste vegalternativet er på 225 mill.

7.2 Prissatte konsekvenser

Oversikt over prissatte konsekvenser:

KOMPONENTER				
	Endring			
	Dagens situasjon	Vegalternativ 1 Nedre linje	Vegalternativ 6 Øvre linje	Vegalternativ 7 Lang tunnel
Trafikanter	+799 152	148 860	147 470	173 967
Det offentlige	60 257	+704 925	+775 051	+973 244
Samfunnet f. ø.	+95 741	+22 225	+37 062	+60 778
Netto nytte		+578 317	+664 644	+860 055
NNB		÷ 0,82	÷ 0,86	÷ 0,88
Første års forrentning		1,4 %	1,2 %	1,0 %

Figur 7.2 Sammenstilling av prissatte konsekvenser målt i 1000 kr.

Ved anbefaling av vegalternativ på grunnlag av prissatte konsekvenser skal det tas utgangspunkt i netto nytte pr. budsjettkrone (NNB). NNB større enn 0 viser et vegalternativ som er lønnsomt. NNB mindre enn 0 beskriver et vegalternativ som ikke er lønnsomt.

Ingen av vegalternativene er lønnsomme da netto nytte er negativ. De prissatte konsekvensene tilsier i rangert rekkefølge at vegalternativ 1, 6 og 7 bør velges dersom ny veg skal bygges. Det må likevel presiseres at variasjonene i NNB (netto nytte pr. budsjettkrone) ikke er spesielt stor.

7.3 Oversikt over ikke prissatte konsekvenser

	Vegalternativ		
	Vegalternativ 1	Vegalternativ 6	Vegalternativ 7
Landskapsbilde	+ / ++	++	+
Nærmiljø	+	+ / ++	++
Naturmiljø	0	++	0
Kulturmiljø	+++	+++	+++
Naturressurser	0	+ / 0	+
Samlet vurdering	+ / ++	++	+
Rangering	2	3	1

Figur 7.3 Sammenstilling av ikke prissatte konsekvenser.

Det er ingen store variasjoner innenfor temaet landskapsbilde. Vegalternativ 6 medfører størst inngrep og gir også det største negative utslaget.

I vurderingen av nærmiljøet er hensynet til boligområdene langs eksisterende E6 samt friluftsområdet på Sørkjosfjellet tillagt størst vekt. Slik vegalternativene er utformet vil de alternativene som leder biltrafikk bort fra boligområdene og som ivaretar turstier og friluftsområder vurderes som det beste. Vegalternativ 7 framstår derfor som det beste innenfor temaet nærmiljø. Variasjonene mellom alternativene er imidlertid små.

Vegalternativ 6 framstår som det dårligste innenfor temaet naturmiljø. Dette begrunnes med at det i vegtraseen går et trekkområde for elg samt at det er en mulig intakt lokalitet for den rødlistede dvergspetten.

Temaet kulturmiljø gir det største negative utslaget av alle utredningstemaer. Det er kulturmiljøet på Sørkjossiden som vurderes som viktig, men dette gir ingen utslag for valg av vegalternativ. Dette fordi vegalternativene er sammenfallende på Sørkjossiden.

Reindrift inngår i temaet naturressurser. Det er registrert en viktig trekkled ved Sørelva. Tunnelpåhugget vil etableres i denne trekkleden noe som gir negative konsekvenser. Samtidig fjernes biltrafikken på deler av samme trekkled, noe som trekker i positiv retning. Reindriftnæringen har også påpekt hvordan plantefeltene ved Sørelva har påvirket eksisterende trekkled negativt. Det må imidlertid bemerkes at trafikken forsvinner helt fra den viktige trekk- og drivingsleden øst for Veibrink. Vegalternativ 7 framstår som det beste fordi man unngår trekkleden ved Sørelva og inngrep i etablerte plantefelt.

Etter en samlet vurdering av ikke prissatte konsekvenser framstår vegalternativ 7 som det beste og vegalternativ 6 som det dårligste. Figur 7.3 viser at imidlertid det ikke er stor forskjeller mellom vegalternativene innenfor temaet ikke-prissatte konsekvenser.

8.0 TILTAKSHAVERS ANBEFALING

Prosjektgruppens anbefaling må stå i sammenheng med målene for prosjektet og de analysene som er utført. Hovedregelen er at man tar utgangspunkt i den samfunnsøkonomiske vurderingen og anbefaler det alternativet som er rangert først. Følgende målsetninger er nedfelt for vegprosjektet:

”Dårlig geometrisk standard og problemer med regulariteten vinterstid skal løses ved forslag til ny vegtrasé. Formålet med planen er derfor å legge til rette for bedre framkommelighet og trafiksikkerhet til enhver tid og for alle typer trafikk. Vegen skal forbedre forholdene for både lokal- og gjennomgangstrafikk. Valg av vegalternativ skal baseres på en samfunnsøkonomisk og miljømessig optimal løsning.”

Prosjektgruppen har tre vegalternativer som etter vår vurdering alle oppfyller målene med vegprosjektet. Prosjektgruppens anbefaling må ha en logisk sammenheng med målene for prosjektet og de analysene som er utført.

Det skal gjøres et valg mellom tre vegalternativer som alle innebærer bygging av tunnel.

Prissatte konsekvenser:

Det er relativt liten forskjell mellom vegalternativ 1 og 6 i investeringskostnader, differansen er på ca. 50 mill. Vegalternativ 7 har en noe større kostnad og differansen ned til vegalternativ 1 og 6 ligger på ca. 200 mill, se kapittel 7.1 og 7.2.

Rangeringen av de prissatte konsekvensene baserer seg på netto nytte pr. budsjett krone (NNB). Vegalternativ 1 kommer best ut med en NNB på $\div 0,82$, vegalternativ 6 og 7 har henholdsvis en NNB på $\div 0,86$ og $\div 0,88$.

Vurdert ut fra prissatte konsekvenser bør vegalternativ 1 anbefales.

Ikke prissatte konsekvenser:

I den samlede vurderingen av ikke prissatte konsekvenser er følgende rangering av vegalternativene utført. Det må bemerkes at det er konsekvensene på vestsiden (Langslettsiden) som er avgjørende for prioriteringen innenfor temaene ikke prissatte konsekvenser. Vegstrekningen på Sørkjossiden er lik for alle alternativene og kan derfor ikke bidra til å skille vegalternativene fra hverandre.

Vegalternativ 7 vurderes som det beste, mens vegalternativ 1 rangeres som nest best. Dette har sammenheng med at vegalternativ 7 medfører små nye inngrep. Ved valg av vegalternativ 7 er det viktig å bemerke at trafikken fra fv. 866 fortsatt vil passere gjennom boligområde ved Langli – Langslett. Trekkleden for rein og plantefeltene vil ikke berøres ved valg av dette vegalternativet.

Bygging av vegalternativ 6 innebærer større nye inngrep som gir negative konsekvenser i forhold til landskap, naturmiljø, trekkled for rein samt noen mindre plantefelt. Alternativet er det eneste som fjerner all trafikk i fra boligområdet mellom Langli og Langslett. Alternativet rangeres likevel som det dårligste med bakgrunn i at det blir et stort nytt inngrep i naturen på oversiden av eksisterende E6.

Vegalternativ 1 følger eksisterende vegtrasé og gir dermed færre nye inngrep. Biltrafikken langs E6 vil fortsatt passere gjennom boligområdet og kommer i likhet med vegalternativ 6 i berøring med trekkled for rein i tillegg til noen mindre plantefelt i Sørtdalen.

Vurdert ut fra ikke prissatte konsekvenser bør vegalternativ 7 anbefales. Variasjonen mellom vegalternativene er imidlertid svært liten.

Samfunnsmessige forhold:

Utsalgsstedet ved Veibrink blir liggende utenfor ny E6 og påvirker ikke valg av vegalternativ da konsekvensene er lik for alle vegalternativene.

Tiltakshavers anbefaling

Statens vegvesen anbefaler utbygging etter vegalternativ 1.

Vegalternativet er det rimeligste og vesentlig rimeligere enn vegalternativ 7. Alternativet har også den beste netto nytte pr. budsjettkrone.

Innenfor temaet ikke prissatte konsekvenser er det små forskjeller. Alternativet er rangert som nummer 2. Veg i dagen følger eksisterende E6 som justeres og oppgraderes til ny vegstandard. Ved å følge eksisterende vegtrasé blir det få nye inngrep i landskapet. Vegalternativ 6 innebærer en helt ny veglinje ovenfor eksisterende E6 og medfører nye inngrep i naturen.

Statens vegvesen anbefaler ikke at vegalternativ 7 velges. Kostnaden ved vegalternativet er for store sammenlignet med de andre vegalternativene. Statens vegvesen fremmer med bakgrunn i store kostnader innsigelse til vegalternativ 7.

9.0 OMKLASSIFISERING

Ved omlegging av riksveg vurderes alltid en omklassifisering av eksisterende veger. Omklassifisering av veger følger en egen prosedyre utenom den vanlige planbehandlingen etter plan- og bygningsloven. Omklassifisering av veg skjer vanligvis i forbindelse med høring av reguleringsplan. Et forslag til omklassifisering bør likevel følge planforslaget slik at høringsinstansene har mulighet til å uttale seg om forslag til omklassifisering. Offentlige veger klassifiseres som riksveg, fylkesveg eller kommunal veg med tilhørende gang- og sykkelveg. Videre følger et forslag til omklassifisering basert på de ulike vegalternativene

Vegalternativ 1:

Eksisterende E6 fra Sørelva over Sørkjosfjellet fram til tilkopling av på ny E6 ved Sørkjosen foreslås omklassifisert til kommunal veg. Utover dette foreslås ingen endringer.

Vegalternativ 6:

Eksisterende E6 fra Sørelva over Sørkjosfjellet fram til tilkopling av på ny E6 ved Sørkjosen foreslås omklassifisert til kommunal veg. Fv. 866 forlenges fram til tilkopling mot ny E6. Eksisterende E6 mellom Langlia og kryss ved Langslett foreslås omklassifisert til kommunal veg.

Vegalternativ 7:

Eksisterende E6 fra Sørelva over Sørkjosfjellet fram til tilkopling av på ny E6 ved Sørkjosen foreslås omklassifisert til kommunal veg. Fra kryss ved Langslett og videre mot nytt kryss ved Langlia foreslås vegen omklassifisert fra riksveg til fylkesveg.

PLANKART

1. Vegalternativ 1, 6 og 7.
2. vegalternativ 1.
3. Vegalternativ 6.
4. Vegalternativ 7.