Region nord
Ressursavdelingen
Plan og prosjektering
04.02.2015

Statens vegvesen

Konsekvensvurdering av landskapsbilde

Detaljreguleringsplan for E6 Kvænangsfjellet - Strekning Mettevollia til Rakkenesura

Forord

Temarapport konsekvensvurdering landskapsbilde, detaljreguleringsplan for E6 Kvænangsfjellet, strekning Mettevollia-Rakkenesura er en delrapport som er utarbeidet i forbindelse med konsekvensvurderingen av reguleringsplan for utbedring av E6 over Kvænangsfjellet. Rapporten bygger videre på *Temarapport landskapsbilde*, som ble utarbeidet i 2013 i forbindelse med rapporten *Forprosjekt E6 Kvænangsfjellet - forslag til langsiktige og kortsiktige tiltak for å øke regulariteten på vegen om vinteren*.

Bakgrunn for prosjektet

E6 over Kvænangsfjellet ligger i Nordreisa og Kvænangen kommune. Kvænangsfjellet er en høyfjellsovergang. Vegen er værutsatt, spesielt på vinteren med rasfare og vind som skaper fokksnø. Problemene blir forsterket ved at vegen har sterk stigning og dårlig kurvatur.

E 6 over Kvænangsfjellet er hovedferdselsåren mellom resten av landet og Finnmark fylke. Som hovedveg til Finnmark med økende transport av varer og tjenester er det behov for å få en bedre vintersikker veg.

Vinteren 2012/2013 var vegstrekningen stengt 26 ganger og innført kolonnekjøring 7 ganger. Stengning av vegen fører til negative konsekvenser for ulike næringer.

Tiltakene vil være

- Utbedring av kurvatur (svinger)
- Utvide vegarealet med fresegrøfter
- Utvide vegarealet med snøgrøfter ved bergskjæringer
- Sette opp fjernstyrte bommer
- Sette opp nye snøskjermer
- Veglys ved Gildetun
- Nytt rekkverk på deler av strekningen

Det skal konsekvensvurderes for tre temaer; naturmangfold, reindrift og landskap. Disse tematiske konsekvensanalysene skal legges til grunn for detaljreguleringsplanen.

Rapporten er utarbeidet av Sigrun Marie Lie og Mari Hagen (landskapsarkitekt MNLA) ved Seksjon for plan- og prosjektering, Ressursavdelingen i region nord.

Longyearbyen, 04.02.15

Innhold

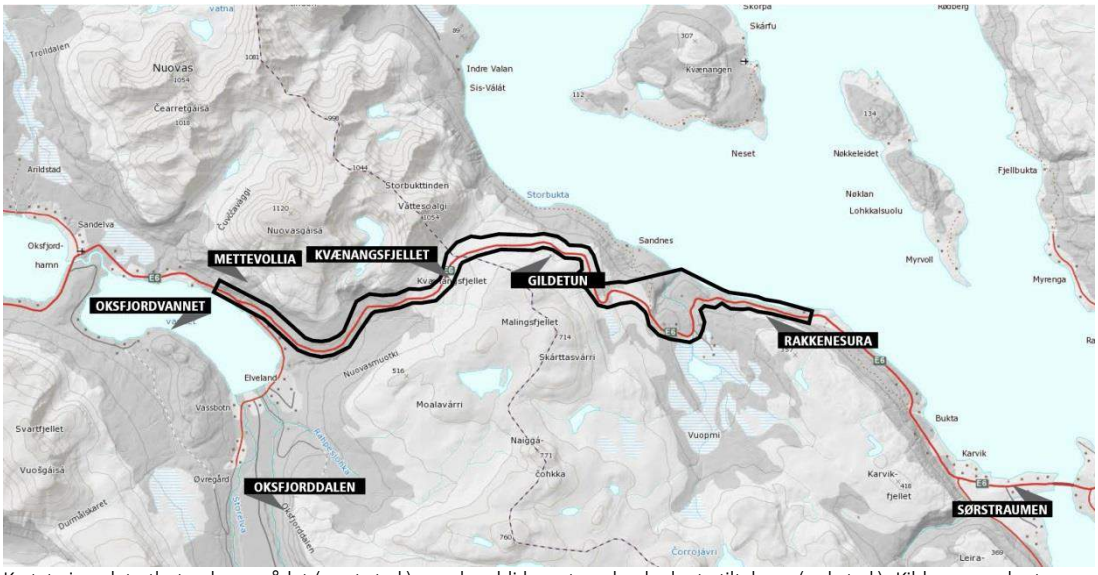
Forord 2
Bakgrunn for prosjektet 2
Tiltakene vil være 2
Prosjektinformasjon 4
0. SAMMENDRAG 5
1. INTRODUKSJON 11
Definisjoner 11
Retningslinjer 11
Metode 12
2. BESKRIVELSE AV LANDSKAPET 12
Landskapsregion – nasjonalt referansesystem – overordnet karakteristiske trekk 12
Delområder og influensområde 13
Delområdene 14
Verdi- og sårbarhetskart 21
2. Sårbarhetsvurdering 22
KVÆNANGSFJELLET 23
4. OMFANG OG KONSEKVENS 23
Vurderinger av alt. 1 fra forprosjektet (2013) 24
Naturlig revegetering 25
Omfang- og konsekvensvurdering av alternativ 1 25
Samlet konsekvens for alternativ 1 34
5. REISEOPPLEVELSE 35
Dagens reiseopplevelse 35
Fremtidig reiseopplevelse 35
6. KONSEKVENSER I ANLEGGSFASEN 36
7. AVBØTENDE TILTAK 36
Kilder 38

Prosjektinformasjon

Vegnummer: E6 – Kvænangsfjellet
Plantype: Detaljreguleringsplan
Prosjektnummer: 503221
Prof-nummer: \\svv5p20a01\prof\19EV00006U_00003
Sveis: 2013031895
Oppdragsgiver: Statens vegvesen, Vegavdeling Troms
Planprosessleder: Ellbjøg Schultz, ellbjorg.schultz@vegvesen.no, +4775552741
Landskap og arkitektur, fagansvarlig: Sigrun Marie Lie
Foto: Der ikke annet er oppgitt er bildene tatt av Mari Hagen.

0. SAMMENDRAG

Temarapport konsekvensvurdering av landskapsbilde, detaljreguleringsplan for E6 Kvænangsfjellet, strekning Mettevollia-Rakkenesura bygger videre på temarapport landskapsbilde fra Forprosjekt E6 Kvænangsfjellet.



Kartet viser det utlyste planområdet (svart strek) som kan bli berørt av de planlagte tiltakene (rød strek). Kilde: norgeskart.no

Landskapsbilde er et uttrykk for et områdes visuelle særpreg eller karakter, og temaet tar for seg hvordan landskapet oppleves romlig, ut i fra omgivelsene. Landskapsbilde omfatter alle omgivelsene, fra det tette bylandskap til det uberørte naturlandskap. I tillegg skal reiseopplevelse vurderes, dvs. hvordan landskapet oppleves sett fra vegen.

Metodikken i håndbok V712 (2014) er fulgt i denne rapporten. Kunnskapsgrunnlaget er basert på befaringer og kartstudier i nasjonale databaser. Utredningsområdet er delt inn i delområder basert på lik landskapskarakter. Disse er videre verdisatt, og det er gjort en vurdering av de planlagte tiltaks omfang og konsekvens for landskapsbilde.

Utredningsområdet berører **landskapsregion** 32 Fjordbygdene i Nordland og Troms, underregion 32.22 Reisa/ Kvænangen. Denne landskapsregionen er karakterisert av fjordtrauet og avrundede fjellformasjoner, med relativt høyt relieff. Hellingen på skråningene varierer fra slake åsflater til bratte fjellsider som stuper ned i fjorden. Innslag av mer rolige landformer, som større åser, ulike typer skrinn hei og vidde og mindre

daldrag. Bjørkeskog dominerer med unntak av de skrinne høgfjellsområdene.

Delområdene er inndelt på grunnlag av iøynefallende kjennetegn gjennom å se på karakter, skala og ulike elementer. Vegen over Kvænangsfjellet fra Mettevollia til Rakkenesura går gjennom et variert landskap fra frodige lier langs vannet til svært skrinne høyfjellsområder. Utredningsområdet er derfor inndelt i 7 delområder:

1. Mettevollen/Mettevollia. Langs vannet.

Det naturpregede området langs vannet har vanlig gode visuelle kvaliteter som er typiske for regionen. Området vurderes til å ha middels verdi.

2. Eideelva. Opp mot fjellet.

Det naturpregede området opp mot fjellet har vanlig gode visuelle kvaliteter som er typiske for regionen. Området vurderes til å ha middels mot liten verdi som følge av inngrepet av eksisterende veg.

3. Storbukteidet. Over tregrensa.

Det naturpregede området over tregensa har vanlig til spesielt gode visuelle kvaliteter. Menneskeskapte elementer er med på å trekke ned verdien noe. Området vurderes til å ha middels mot stor verdi.

4. Gildetun. Høyfjell og fjordutsikt.

Det naturpregede området med høyfjell og fjordutsikt har spesielt gode visuelle kvaliteter. Menneskeskapte elementer er med på å trekke ned verdien noe. Området vurderes til å ha middels mot stor verdi.

Kvænangsfjellet sett fra Oksfjordvannet. Vegen er et av få store eksisterende inngrep oppe på fjellet. Kilde: norgei3d.no

5. <u>Storsvingen. Ned fra fjellet og mot fjorden.</u>

Det naturpregede området ned fra fjellet og mot fjorden har vanlig til spesielt gode visuelle kvaliteter. Menneskeskapte elementer som den synlige vegen ned dalsiden og luftlinjer er med på å trekke ned verdien. Området vurderes til å ha middels verdi.

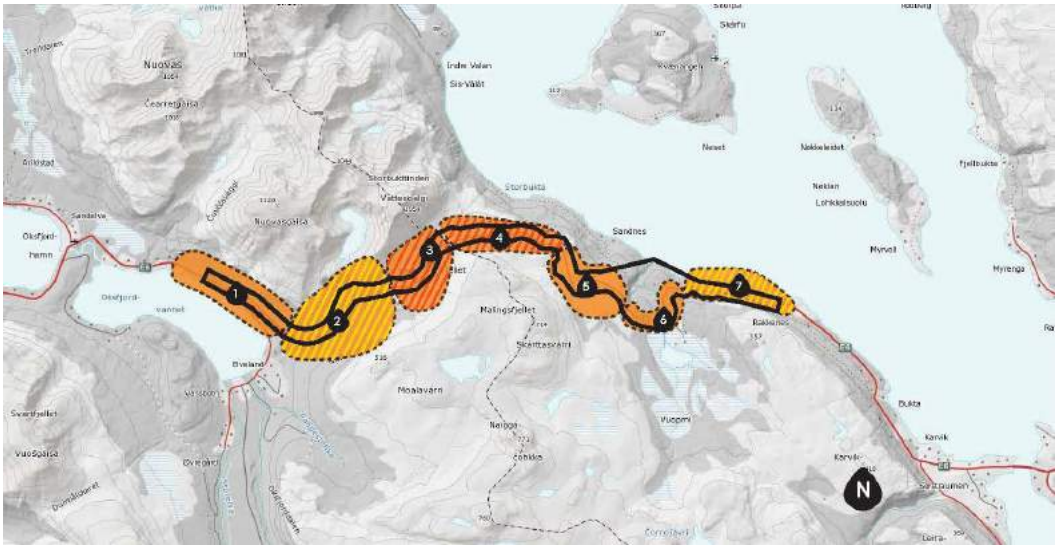
6. <u>Storskogen. I lia i bjørkeskogen.</u>

Det naturpregede området i lia i bjørkeskogen har vanlig gode visuelle kvaliteter. Eksisterende veg trekker verdien ned noe. Området vurderes til å ha middels verdi.

7. <u>Rakkenesura. Langs fjorden og fjellfot.</u>

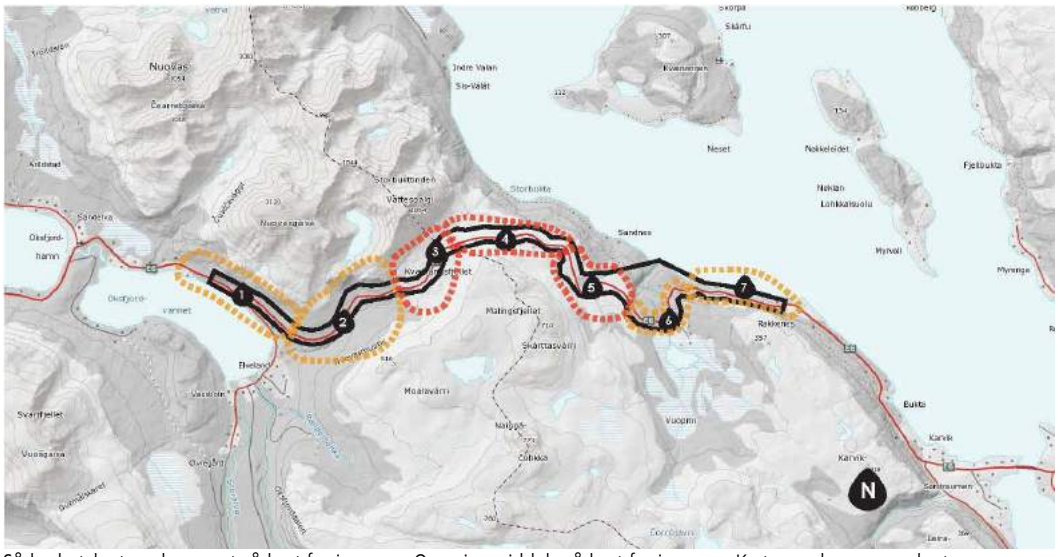
Det naturpregede området langs fjorden og fjellfot har vanlig gode visuelle kvaliteter. Eksisterende veg med fjellskjæringer trekker verdien ned noe. Området vurderes til å ha middels mot liten verdi.

Verdikart for delområdene



Verdikart: rød – stor verdi. Oransje- middels verdi. Gul- liten verdi. Kartgrunnlag: norgeskart.no

Sårbarhetsvurderingen sier noe om landskapets tåleevne for nye inngrep. I utredningsområdet er det områdene nummerert fra 3 til 5 som er mest sårbare for inngrep. Sårbarheten knyttes til det svært skrinne naturlandskapet som har reduserte vekstvilkår og som i dag har få store inngrep utenom E6 og tilknyttede sideanlegg. I de øvrige delområdene forventes det at nye inngrep lettere vil absorberes fordi områdene er mer frodig og har delvis større skala.



Sårbarhetskart: rød – svært sårbart for inngrep. Oransje- middels sårbart for inngrep. Kartgrunnlag: norgeskart.no

Omfangsvurderingen er basert på reduserte tiltak av tiltakene i forprosjektet, etter at det har kommet andre forutsetninger (jamfør avsnitt 4.7 i planbeskrivelsen) for planarbeidet. Lengden og mengde fresefelt er kuttet og de er ensidig fremfor tosidig. Det er planlagt flere snøskjermer som er reversible tiltak og positivt for landskapsbilde. Bredden på snøgrøfter ved skjæringer er redusert og det er bare planlagt utbedring av kurvatur der det er absolutt nødvendig. Heving av vegen er kraftig redusert, noe som reduserer bredden på inngrepet og behovet for naturlig revegetering. Selve veginngrepet ville blitt svært dominerende og medført stor visuell og fysisk barrierevirkning i landskapet.
Å redusere tiltak og bredden på inngrepet slik som beskrevet, er positivt for landskapsbilde fordi mindre arealer i det skrinne høgfjellslandskapet blir berørt. Tiltakets omfang er mindre og det er større sjanse for at tiltakene vil stå i harmonisk forhold til landskapet for øvrig.

Det er en forutsetning for vurderingene at **naturlig revegetering** blir utført på en hensiktsmessig og riktig måte langs vegen. Andre avbøtende tiltak er ikke lagt til grunn for vurderingene men ved gjennomføring av disse, vil tiltakene bli forbedret. Avbøtende tiltak er beskrevet for naturlig revegetering, formgivning av bergskjæringer og fyllinger, formgivning av fresefelt, midlertidig deponi og masseuttak, utforming av snøskjermer, utforming av rekkverk, utforming/ plassering av belysning, utforming og detaljering av snuplasser, utforming av murer, utforming av bruer og sidearealer og utforming/ plassering av stikkrenner.

Omfanget langs strekningen varierer stort. Tiltakene samlet sett langs hele strekningen vurderes til lite til middels negativ (-/--) konsekvens for landskapsbildet. Inngrepene i det skrinne fjellandskapet i delområde 4 og inngrepene i det varierte og småkuperte landskapet i delområdet 6 trekker de negative konsekvensene opp. De mindre utbedringene innenfor de andre delområdene, trekker den negative konsekvensen ned. Utbedringen av E6 følger som regel dagens veglinje med unntak av siste del. Vegen har derfor gjennom nesten hele strekningen en visuell forankring til landskapets former siden dagens veg ligger relativt forankret i landskapet.

Gjennom **delområde 1** vurderes tiltaket å ha lite negativt til intet omfang og med liten negativ (-) til ubetydelig konsekvens. Breddeutvidelsen fører til en fylling som følger landskapets linjer og dimensjonen harmonerer med landskapets skala. Området er frodig og ved naturlig revegetering av fyllingen, vil den med tiden viskes ut.

Delområde 2 har ingen tiltak.

Gjennom **delområde 3** vurderes tiltaket å ha lite negativt omfang og liten negativ konsekvens (-). Utbedringen med ensidig fresefelt fører til en bredere grå flate i landskapet og varierende fylling/skjæring på sørøstsiden av vegen. Fresefeltet kan derimot være med på å stramme opp et ellers uryddig sideareal samt gjøre linjene i landskapet tydeligere. Denne konsekvensen er gjeldene på strekninger der det er ensidig fresefelt på 4 meter og lite andre inngrep.

Gjennom **delområde 4** vurderes tiltaket å ha middels negativt omfang og middels negativ konsekvens for landskapsbildet (--). Det er i dette delområdet det er planlagt flest og størst tiltak som har negativ konsekvens for landskapsbilde. Vegen har delvis forankring til landskapets linjer med unntak av Vegdalssvingen. Fresefeltet fører til bredere gråe flater men kan være med på å stramme opp og gjøre landskapets linjer tydeligere. Vegen er delvis hevet over terreng noe som gir store fyllingsutslag. Detter er negativt for landskapsbildet og det forutsettes at disse naturlig revgeteres. I vegdalssvingen vil inngrepet bli stort fordi vegen flyttes inn i terrenget, i tillegg til at det er planlagt fresefelt med bredde 4 meter og snøgrøft med bredde 12 meter. Tiltaket er dårlig tilpasset linjene i landskapet og forårsaker skjemmende sår i landskapet. Tiltaket vil heller ikke harmonere med skalaen lokalt. I det store landskapsrommet, som delområde 4 og 5 er en del av, vil

imidlertid fjernvirkningen av inngrepene være minimale og tiltakene vil bli absorbert.

Gjennom **område 5** vurderes tiltaket å ha lite negativt omfang og liten negativ konsekvens (-) for landskapsbilde. Fresefeltet med fylling på sørsiden av vegen vil være med på å stramme opp og gjøre landskapets linjer tydeligere. Nedover Telegraflia er landskapet mer frodig og inngrepene vil med tiden viskes ut. Mot slutten av delområdet skjærer imidlertid vegen gjennom et kupert terreng som i tillegg til snøgrøfter fører til skjemmende sår i landskapet.

Gjennom **delområde 6** vurderes tiltaket som middels negativt omfang og middels negativ konsekvens (--) for landskapsbildet. Gjennom dette området er kurvaturer utjevnet, noe som fører til tosidig fyllinger og skjæringer gjennom et småskala og kupert område. Tiltaket er dårlig tilpasset landskapets linjer og forårsaker skjemmende sår. Området er imidlertig svært fordig og det antas at tiltakene med tiden vil viskes noe bort.

Gjennom **delområde 7** vurderes tiltakene som lite negativt omfang og liten konsekvens (-) for landskapsbilde. Utjevning av kurvatur fører til en stor tosidig fylling som er dårlig tilpasset linjene i landskapet. Videre vil vegen ligge i dagens veglinje og være forankret på en hylle mellom fjellskjæringen og fjorden.

De planlagte **snøskjermene** i utredningsområdet er ikke vurdert som negativt for landskapsbilde men de vil heller fremstå som skulpturelle landskapselementer som er tilpasset stedet. De vil gi variasjon og en ulikhet gjennom strekningen.

Det er planlagt ca tre **snuplasser** for brøytebiler. Disse vil gjennomgående bli liggende på et unaturlig platå i det sidebratte landskapet og følger ikke landskapets linjer. En stor asfaltflate vil ikke absorberes i landskapet og vil bli dominerende lokalt. Naturlig revegetering av skråningene og avrunding til eksisterende terreng vil imidlertid gjøre at inngrepet absorberes noe. Snuplassene trekker allikevel opp den negative konsekvensen for landskapsbildet.

Reiseopplevelsen ved dagens veg byr på et svært variert romforløp og iøynefallende utsikter. Fra frodige og mer lukkede sekvenser i Mettevollia, beveger den kjørende seg oppover og til det skrinne høgfjellandskapet med spektakulær utsikt. Videre bukter vegen seg mellom terrengformer og ned i

den sidebratte dalen, på veg mot fjorden igjen. Frodigheten og de lukkede sekvensene kommer tilbake, helt til den reisende kan skue utover fjordspeilet.

Reiseopplevelsen vil med utbedringen av E6 fortsatt by på et svært variert romforløp og iøynefallende utsikt. Det er også en mulighet for at den blir noe bedre fordi sidearealene, som i dag stedvis fremstår uryddig, vil bli strammet opp. På vinterstid vil reiseopplevelsen være tilnærmet lik slik den er i dag.

1. INTRODUKSJON

Definisjoner

Landskapsbilde er et uttrykk for et områdes visuelle særpreg eller karakter, og er basert på fagtradisjoner innen landskapsarkitekturen. Temaet tar for seg hvordan landskapet oppleves romlig, ut i fra omgivelsene. I tillegg skal reiseopplevelse vurderes, dvs. hvordan landskapet oppleves sett fra vegen. Landskapsbilde omfatter alle omgivelsene, fra det tette bylandskap til det uberørte naturlandskap. *(Statens vegvesen, Håndbok V712, 2014: side 135).*

Landskap betyr et område, slik folk oppfatter det, hvis særpreg er et resultat av påvirkningen fra og samspillet mellom naturlige og/ eller menneskelige faktorer *(Direktoratet for naturforvaltning 2011: side 12).*

Landskapskarakter er et konsentrert uttrykk for samspillet mellom et områdes naturgrunnlag, arealbruk, historiske og kulturelle innhold, og romlige og andre sansbare forhold som særpreger området og adskiller det fra omkringliggende landskap. Fastsetting av landskapskarakter bygger på en helhetlig tolkning av landskapet slik det forstås og oppfattes, jf. Den europeiske landskapskonvensjonen *(Direktoratet for naturforvaltning 2011: side 12).*

Retningslinjer

I miljø- og arealpolitikken er det gitt nasjonale mål og retningslinjer for forvaltning av landskapet. Det er et overordnet politisk mål å sikre at det blir tatt hensyn til landskapet i all planlegging. Offentlige dokumenter som underbygger dette er:

- Den europeiske landskapskonvensjonen (2004).
- Stortingsmelding nr. 26 2006-2007 Regjeringens miljøpolitikk og rikets miljøtilstand
- Stortingsmeldinger nr. 23 2001-02 Bedre miljø i byer og tettsteder.
- Stortingsmeldinger nr. 29 1996-97 Regional planlegging og arealpolitikk.
- Naturmangfoldloven av 19. juni 2009
- Plan og bygningsloven av 27. juni 2008
- Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging (T-1057).
- Regjeringens arkitekturpolitikk, arkitektur.nå (2009)
- Statens vegvesens arkitekturstrategi (2012-2015).
- Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging (2011)

Metode

Håndbok V712 (2014) er fulgt ved gjennomføring av denne rapporten.
Landskapet i utredningsområdet er beskrevet og delt inn i delområder. Kunnskap om områdene er basert på befaringer og kartstudier i nasjonale databaser. Deretter er det fastsatt landskapskarakter for de ulike delområdene, og videre er det gjort en vurdering av landskapenes verdi for å finne ut dets tåleevne for nye inngrep. Videre er det foretatt en vurdering av planlagte tiltaks omfang og konsekvens for landskapsbildet.

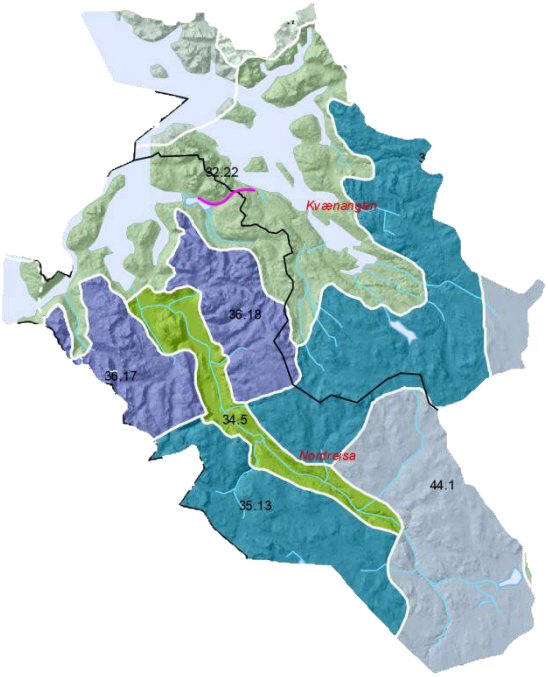
2. BESKRIVELSE AV LANDSKAPET

Landskapsregion – nasjonalt referansesystem – overordnet karakteristiske trekk

NIJOS (Norsk institutt for skog og landskap) har utarbeidet et nasjonalt referansesystem for landskap. Referansesystemet deler Norge inn i 45 landskapsregioner basert på store likhetstrekk i landskapet. Hver region har sin særegne karakter (skogoglandskap.no). Ved å undersøke hvilken region prosjektområdet faller inn under, vil områdets særegne og overordnede landskapskarakter avdekkes.

Utredningsområdet området berører én landskapsregion: **32 Fjordbygdene i Nordland og Troms, underregion 32.22**

Reisa/Kvænangen. I det aktuelle utredningsområdet er denne regionen karakterisert av fjordtrauet og avrundede fjellformasjoner, med relativt høyt relieff. Hellingen på skråningene varierer fra slake åsflater til bratte fjellsider som stuper ned i fjorden. Innslag av mer rolige landformer, som større åser, ulike typer skrinn hei og vidde og mindre daldrag. Disse har ofte de ulike fjellformasjonene som ruvende kulisser i bakgrunnen. Bjørkeskog dominerer gjennom hele regionen unntatt i de skrinne høyfjellsområdet. Bjørkeskogens utvikling og utforming avhenger av vindforhold, berggrunn, jordsmonn, fuktighet, snødybde og kulturpåvirkning.



Kart over landskapsregionene i Nordreisa og Kvænangen kommune. Planområdet ligger i det grønne området, Fjordbygdene i Nordland og Troms (markert med rosa).

Delområder og influensområde

Et landskap har ikke noen begynnelse eller slutt, men står i sammenheng med tilgrensende landskap, og er uløselig knyttet til en større helhetlig landskapssammenheng.

For å oppnå en helhetlig vurdering av landskapet og konsekvensene som følger av nye tiltak, vil denne rapporten belyse tiltakenes visuelle virkninger i både planområdet og i de omkringliggende områdene. Utredningsområdet er derfor større enn selve planområdet, slik at det kan redegjøres for hva som er karakteristisk for landskapet i en regional kontekst. Dette blir definert som influensområde.

Området som vegen beveger seg gjennom er delt inn i delområder. Inndelingen blir gjort på grunnlag av iøynefallende kjennetegn, og man trekker grensen mellom to områder der skillet i kjennetegnene er størst. Dette muliggjør en mer riktig vurdering av delområdets verdi gjennom å se på *karakter, skala og ulike elementer* samt tiltakets konsekvenser og avbøtende tiltak for de ulike områdene. I tillegg til delområdene er det nødvendig å omtale det landskapet som ligger omkring selve planområdet, da delområdene er uløselig knyttet til en større helhetlig landskapssammenheng.

Delområdene

8. Mettevollen/Mettevollia. Langs vannet.

9. Eideelva. Opp mot fjellet.

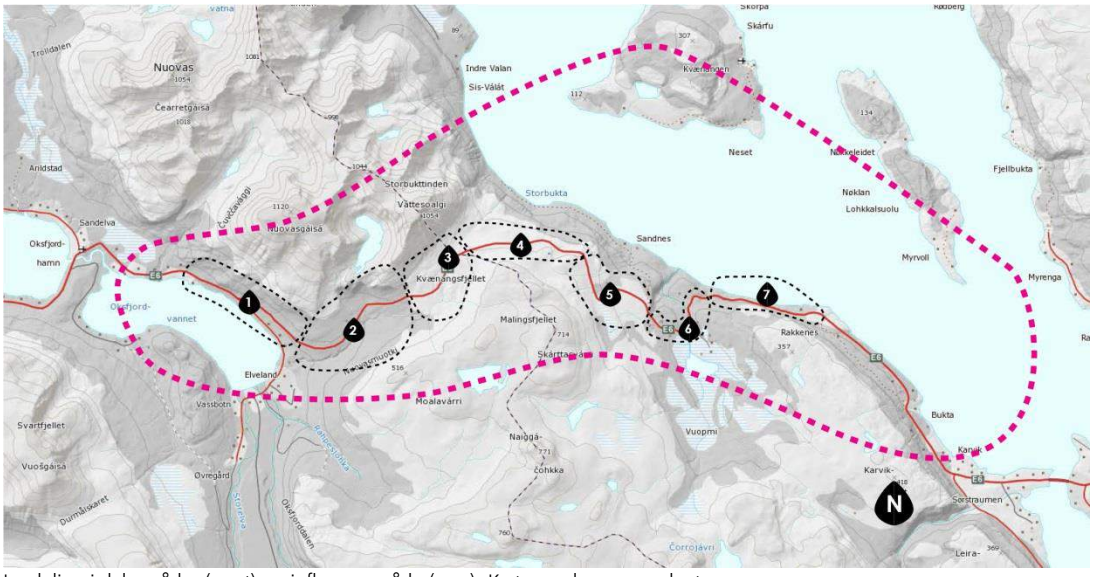
10. Storbukteidet. Over tregrensa.

11. Gildetun. Høyfjell og fjordutsikt.

12. Storsvingen. Ned fra fjellet og mot fjorden.

13. Storskogen. I lia i bjørkeskogen.

14. Rakkenesura. Langs fjorden og fjellfot.



Inndeling i delområder (svart) og influensområde (rosa). Kartgrunnlag: norgeskart.no

1. Mettevollen. Langs vannet.

Vegen følger terrenget langs fjellsiden i et stort, lukket landskapsrom. Oksfjordvannet danner et gulv, mens veggene består av både høye og lave fjell. I forgrunn er liene grønne og frodige av bjørkeskog, mens bakgrunnen dannes av de høyreiste grå fjellene. Landskapsrommet åpner seg noe vestover mot Oksfjordhamn, og avgrenses idet man svinger mot nord-øst og begynner å skimte fjellene på Kvænangsfjellet (Moalavárri og Skárttasvárri/Malingsfjellet).

Dagens E6 følger terrenget og ligger skjult i den tett frodige dalsiden med delvis utsikt over vannspeilet Oksfjordvannet.

Det naturpregede området langs vannet har vanlig gode visuelle kvaliteter som er typiske for regionen. Området vurderes til å ha middels verdi.

Liten Middels Stor
|_____|_____|

Fra Mettevollia med Oksfjordvannet. Vegen fortsetter oppover mot Kvænangsfjellet i venstre bildekant.

2. Eideelva. Opp mot fjellet.

Vegen ligger høgt i terrenget oppover dalen mot fjellet. Den følger Eideelva, helt til vegen krysser Tverrelva, og trekker seg mer bort fra elvestrengen. På denne strekningen er landskapet som et lukket, småskala dallandskap. Det blir større avstand mellom trærne, vegetasjonen blir lavere, og vegetasjonsdekket stadig skrinnere. Tegnene på at man er på vei opp mot fjellet trer tydeligere frem. Løvtreskog av bjørk dominerer, men med enkelte innslag av plantet gran.

Vegen følger naturlige terrengformer, men har forårsaket løsmasseskjæringer som stedvis er godt synlige. Landskapsrommet avgrenses i skoggrensa, hvor man etter hvert kommer opp på fjellplatået og karakteren endrer seg.

Det naturpregede området opp mot fjellet har vanlig gode visuelle kvaliteter som er typiske for regionen. Området vurderes til å ha middels mot liten verdi som følge av inngrepet av eksisterende veg.

Liten Middels Stor
|_____|_____|

Bildet er tatt på veg ned mot Oksfjordvannet. Fjellene i bakgrunnen danner en tydelig avgrensning av landskapsrommet. Foto: maps.google.no

3. Storbukteidet. Over tregrensa.

Dette landskapet er mer åpent fordi det er over tregrensa og den skrinne vegetasjonen preger området. Stadig er det naturlandskapet som dominerer, hvor vegen, strømlinje og enkelte snøskjermer er nøkterne, men godt synlige menneskeskapte elementer i høyfjellslandskapet.

Eksisterende veg har stedvis fyllinger og skjæringer som er godt synlig i landskapet. Eideelva graver seg dypere ned i terrenget, og skaper en tydelig linjestruktur i landskapet. Rommet avgrenses av det bratte, og skredutsatte fjellet Storbukttinden/Váttesoalgi i nordvest og Jieknavárri i sørøst, som begge ligger relativt tett på vegen.

Fondvegger dannes i sørvest av fjellene ved Oksfjordvannet. Videre avgrenses landskapsrommet idet man kommer til toppen av Storbukteidet, og det store fjordlandskapet i øst åpner seg. Her er også kommunegrensa til Kvænangen kommune.

Det naturpregede området over tregensa har vanlig til spesielt gode visuelle kvaliteter. Menneskeskapte elementer er med på å trekke ned verdien noe. Området vurderes til å ha middels mot stor verdi.

Liten Middels Stor
|_____|_____|

Skrint høyfjellslandskap med avrundede former på Kvænangsfjellet. Utsikt mot Svartfjellet ved Oksfjordvannet i bakgrunnen. E6 og tilhørende snøskjerm ligger til høyre i bildet. Den karakteristiske elvekløften kan ses midt i bildet. Denne fortsetter nedover dalen.

4. Gildetun. Høyfjell og fjordutsikt.

Dette landskapsrommet består av kombinasjonen høyfjellslandskap og visuell kontakt med fjorden samt med de omkringliggende fjellene. Vegen ligger på et platå i landskapet, som etter hvert går over til å følge den nordvendte dalsiden av Malingsfjellet/ Skárttasvárri, med sine bratte skrenter nedover mot fjorden. Vegetasjonsdekket er skrint, og man er stadig over tregrensa. Utsikten i dette området oppfattes som åpen og dramatisk, samtidig som de nærmeste omgivelsene preges av avrundede vidde- og fjellformasjoner. Landskapsrommet avgrenses av toppen av fjellovergangen i den ene enden, og Gildetun i den andre. Herfra endres både vegens retning, og landskapets karakter. Eksisterende veg har forårsaket fyllinger og skjæringer samt rekkverk, noe som reduserer kvaliteten.

Det naturpregede området med høyfjell og fjordutsikt har spesielt gode visuelle kvaliteter. Menneskeskapte elementer er med på å trekke ned verdien noe. Området vurderes til å ha middels mot stor verdi.

Liten Middels Stor
|_____|_____|

Dramatisk utsikt nordover Badderfjorden. Bildet er tatt fra området ved Gildetun, like etter at vegen endrer retning, og man får visuell kontakt med fjorden, samtidig som man befinner seg på høyfjellet.

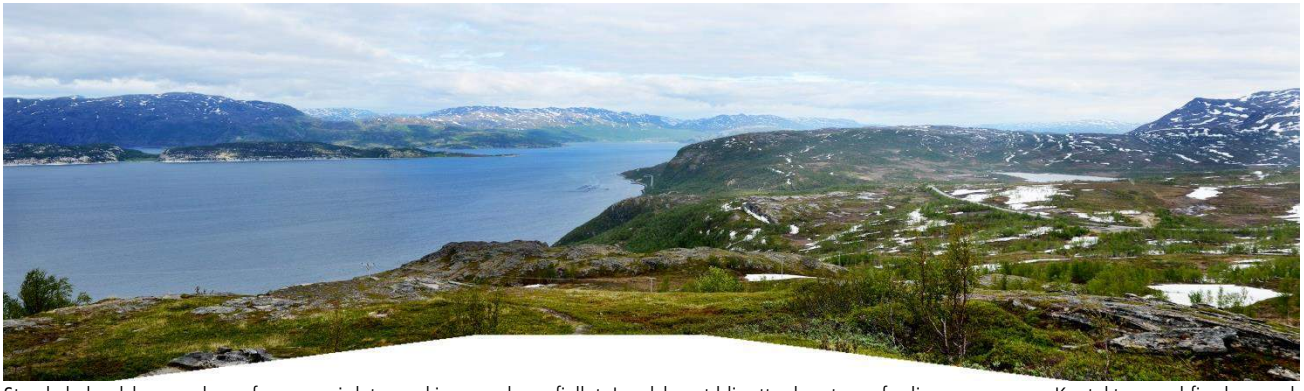
5. Storsvingen. Ned fra fjellet og mot fjorden.

Like etter Gildetun begynner landskapet å helle nedover mot fjorden igjen. Landskapet er storskala, åpent og utsynet brer seg ut over Badderfjorden og dens omkringliggende fjellområder. Vegetasjonsdekket er fremdeles skrint, selv om det i dette området dukker opp klynger av lavtvoksende vierkratt og små bjørketrær. Gjengroingstrenden er tydelig her.

Landskapsrommet/romforløpet avgrenses ved Trollvannet, der vegen tipper ned i bjørkeskogen og hytteområdet. Vegen er synlig i det delvis skrinne landskapet og bukter seg nedover dalsiden mot fjorden.

Det naturpregede området ned fra fjellet og mot fjorden har vanlig til spesielt gode visuelle kvaliteter. Menneskeskapte elementer som den synlige vegen ned dalsiden og luftlinjer er med på å trekke ned verdien. Området vurderes til å ha middels verdi.

Liten Middels Stor
|_____|_____|



Storskala landskap oppleves fra vegen i det man kjører nedover fjellet. Landskapet blir etter hvert mer frodig og grønnere. Kontakten med fjorden og de bakenforliggende fjellene er iøynefallende.

6. Storskogen. I lia i bjørkeskogen.

Landskapet preges i større grad av bjørkeskog. Vegen følger delvis terrengformene og gjør flere krappe svinger. Landskapet er frodig og vegen er delvis skjult. Landskapet forløper seg mellom små landskapsrom avgrenset av trær eller små koller. Innimellom åpner landskapet seg noe, og fjell og Sandnesvannet med omkringliggende åpne myrer preger landskapsrommet.

Om vinteren oppleves dette området som mer åpent, ettersom fravær av løv på trærne gir bedre sikt. Vegetasjonen blir hele tiden mer frodig, og tettere.

Det naturpregede området i lia i bjørkeskogen har vanlig gode visuelle kvaliteter. Eksisterende veg trekker verdien ned noe. Området vurderes til å ha middels verdi.

Liten Middels Stor
|_____|_____|

Vegen krysser Sandneselva, og landskapsrommet er mindre åpent og preges av bjørkeskogvegetasjon. Foto: maps.google.no

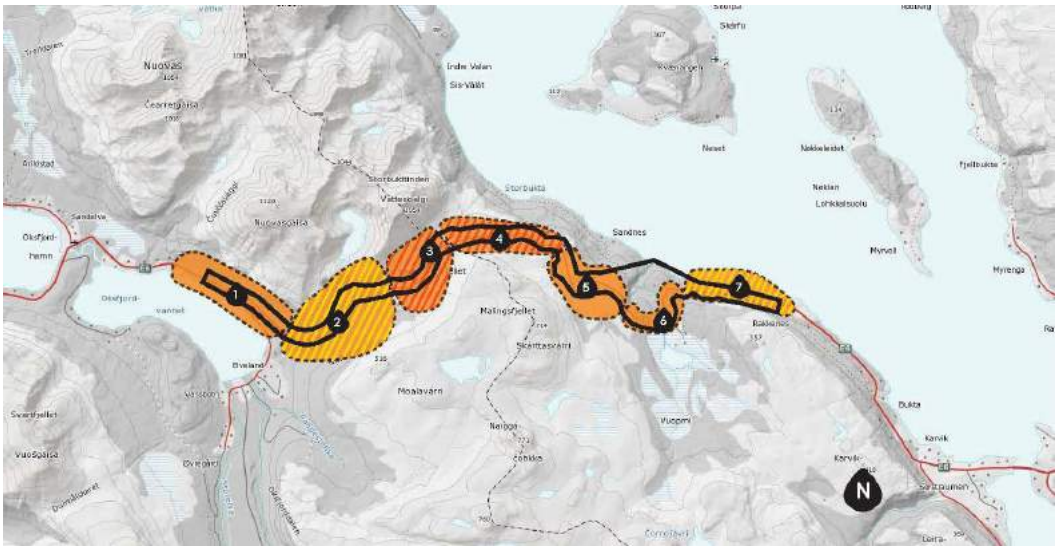
7. Rakkenesura. Langs fjorden og fjellfot.

Landskapet er storskala og preges av det brede fjordspeilet og Rakkenesura med rasvifter. Området har lignende karakter som Mettelia, med vegen liggende i bratt og frodig fjellside, mens vannet danner landskapsrommets gulv. De omkringliggende fjellene på andre siden av fjorden avgrenser rommet. Vegen ligger som en synlig barriere mellom fjord og fjell og har forårsaket høye fjellskjæringer der det er trangt mellom fjord og fjell.

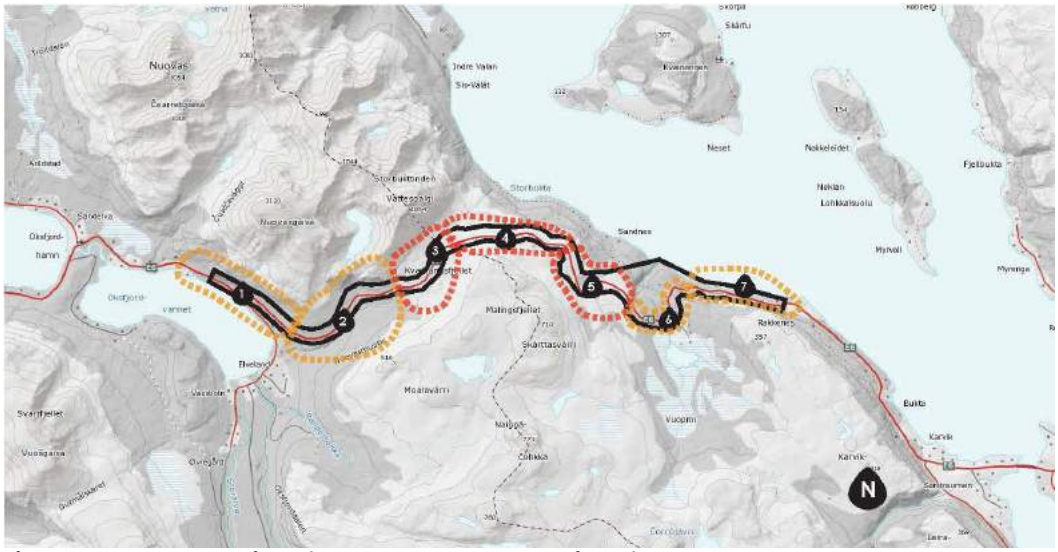
Det naturpregede området langs fjorden og fjellfot har vanlig gode visuelle kvaliteter. Eksisterende veg med fjellskjæringer trekker verdien ned noe. Området vurderes til å ha middels mot liten verdi.

Liten Middels Stor
|_____|_____|

Rakkenesura med bratt fjellside på den ene siden av vegen, og fjorden og det åpne omkringliggende landskapet på den andre. Foto: maps.google.no



Verdikart: rød – stor verdi. Oransje- middels verdi. Gul- liten verdi. Kartgrunnlag: norgeskart.no



Sårbarhetskart: rød – svært sårbart for inngrep. Oransje- middels sårbart for inngrep. Kartgrunnlag: norgeskart.no

2. Sårbarhetsvurdering

Begrepene *tålegrense* og *sårbarhet* er en betegnelse for hva mye de to ulike delområdene kan absorbere av nye store inngrep.

KVÆNANGSFJELLET

Kvænangsfjellet har sju ulike romforløp basert på landskapets varierende karakter slik det forløper seg når man ferdes langs E6 over Kvænangsfjellet. De områdene som er nummerert fra 3 til 5 er mest sårbare for inngrep. Sårbarheten knyttes til det åpne og stedvis svært skrinne naturlandskapet, og som i dag har få store inngrep utenom E6 og sideanlegg knyttet til denne (stopplommer, snøskjermer osv.). Den relativt lave tålegrensen for inngrep forbindes også med landskapets skala, spesielt rundt toppen av Kvænangsfjellet, hvor landskapsrommet er lite. Landskapet i de øvrige romforløpene/delområdene (1,2, 6 og 7) har en større skala, og høyere grad av eksisterende menneskelige inngrep. Her forventes det at nye inngrep lettere vil absorberes, og har dermed en høyere tålegrense.

Landskapet oppe på Kvænangsfjellet er vurdert til å ha liten tåleevne for nye store inngrep.

4. OMFANG OG KONSEKVENS

Fra forprosjektet ligger det 5 ulike alternativer som er vurdert. I denne konsekvensvurderingen skal alternativ 1, strekningen fra Mettevollia til Rakkenesura, vurderes.

Vurderinger av alt. 1 fra forprosjektet (2013)

De foreslåtte kortsiktige tiltakene vil medføre arealkrevende inngrep i terrenget og gi varige spor i landskapet. Dette vil ha negativ påvirkning på helhetsbildet og landskapskarakteren i området. Dette gjelder spesielt på høyfjellet, i område 3 til 5, som har lavest tålegrense for inngrep. Typiske tiltak mot drivsnø som heving av veg og fresefelt som her er foreslått, samsvarer ikke med prinsipper for god tilpasning av veg i landskapet, og vil styrke den fysiske og visuelle barrierevirkning av vegen. Tiltaket vil medføre at vegen vil ha et uharmonisk forhold til landskapets skala forøvrig. I høyfjellet er vegetasjonsdekket skrint, og med tanke på vegetasjonsetablering vil det ta lang tid før inngrepet absorberes av omgivelsene.

Fra forprosjektet lå det inne tosidig fresefelt på store deler av strekningen og delvis heving av vegen noe som førte til høye fyllinger. Dette ville både ført til en svært bred grå flate som ville vært dominerende i det skrinne landskapet samt et stort område som måtte naturlig revegeteres. I tillegg lå det inne brede snøgrøfter på opptil 11 meter ved skjæringer. Dette ville blitt svært arealkrevende og gi varige spor i et sårbart landskap. Selve veginngrepet ville blitt svært dominerende og ville medført til en stor visuell og fysisk barrierevirkning i landskapet.

I videre planarbeid med alternativ 1 har det kommet frem andre forutsetninger enn de som var lagt i forprosjektet. Siden det er planlagt bygging av tunnel (jamfør avsnitt 4.7 i planbeskrivelsen) samt en ytterligere gjennomgang med de som drifter vegen om behov, foreligger det nå reduserte tiltak av tiltakene som ligger i forprosjektet. Tiltakene betegnes ikke lengre kortsiktig tiltak, men utbedring av E6 over Kvænangsfjellet.

Det er redusert lengde på fresefeltene og de er ensidig fremfor tosidig. De er planlagt for flere snøskjermer som er reversible inngrep. Det er planlagt for redusert lengde og bredde på snøgrøfter og det er bare planlagt for utbedring av kurvatur der det er absolutt nødvending i det perspektivet vi har. Heving av vegen er redusert kraftig, noe som reduserer inngrepet og behovet for naturlig revegetering. I tillegg er det

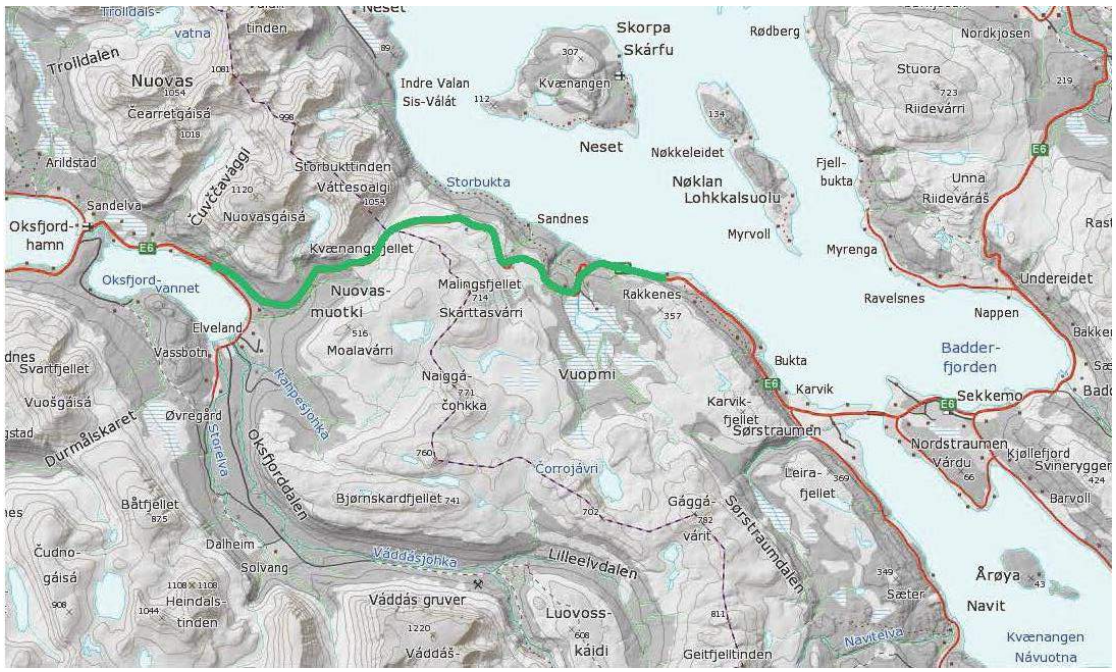
planlagt tiltak (so i forprosjektet) som oppsetting av veglys ved Gildetun, rekkverk langs deler av strekningen, snuplasser/ utsiktspunkter etc. Tiltak som ligger til grunn for denne vurderingen er detaljert beskrevet i planbeskrivelsen avsnitt 6.1.

De reduserte tiltakene, som følge av at det kommer tunnel i nær fremtid, er positivt for landskapsbilde.

Naturlig revegetering

Det settes som en forutsetning for vurderingene at naturlig revegetering blir utført på en hensiktsmessig og riktig måte for denne strekningen. For å få til en mest mulig smidig og vellykket naturlig revegetering er det hensiktsmessig å ranke toppmassene/ vekstjorda (10-30cm) direkte til side for traseen. Det er i reguleringsplanen satt av ca 10 meter (varierer) fra fyllingsfot langs linja for lagring av toppmasser. Der det er for bratt eller ikke plass, skal det settes av områder for midlertidig deponi for toppmasser. Det skal i konkurransegrunnlag utarbeides rigg- og marksikringsplan med forklaring/ beskrivelse av en god naturlig revgeteringsstrategi for området. Det er viktig å skille på toppmasser fra det skrinne høgfjellet og toppmasser fra de frodige områdene i lavlandet.

Omfang- og konsekvensvurdering av alternativ 1



Kartet viser alternativ 1 (grønn) som utredes i denne konsekvensutredningen.

Videre følger konsekvensvurdering av alternativ 1 fra Mettevoll til Rekkenes.

Delområde 1: Mettevollen. Langs vannet.

Verdi:

Det naturpregede området langs vannet har vanlig gode visuelle kvaliteter som er typiske for regionen. Området vurderes til å ha middels verdi.

Omfang:

Gjennom dette området følger breddeutvidelsen på 3 meter (profil 3700-4000) dagens veglinje og fører til ny fylling mot vannet og nytt rekkverk. Dagens veg følger terrenget og ligger delvis skjult av frodig vegetasjon. Tiltaket har derfor stort sett en visuell forankring i landskapet. Fyllingen blir noen meter høy men terrenget er sidebratt og fyllingen følger terrengformen. Tiltaket har derfor en dimensjon som harmonerer med landskapets skala. Fyllingen forutsettes naturlig revegetert og det forventes derfor at den med tiden blir skjult og absorbert i landskapet. Tiltaket er derfor underordnet landskapet.
Tiltaket vurderes som lite til intet negativt omfang.

Stort neg. Mid. neg. Lite neg. Intet Lite pos. Mid. pos. Stort pos.
|_____|_____|_____|_____|_____|_____|

Konsekvens:

Konsekvensen for landskapsbilde er vurdert til å være liten negativ (-) til ubetydelig konsekvens (0) ved forutsetning av naturlig revegetering av fyllingen.

Sårbarhet:

Dette området er lite sårbart og har høyere tålegrense for inngrep. Nye inngrep vil derfor lettere absorberes.

Delområde 2: Eideelva. Opp mot fjellet.

Verdi:

Det naturpregede området opp mot fjellet har vanlig gode visuelle kvaliteter som er typiske for regionen. Området vurderes til å ha middels mot liten verdi som følge av inngrepet av eksisterende veg.

Omfang:

Ingen inngrep gir intet omfang.

Stort neg. Mid. neg. Lite neg. Intet Lite pos. Mid. pos. Stort pos.
|_____|_____|_____|_____|_____|_____|

Konsekvens:
Intet omfang gir ingen konsekvens i dette området.

Delområde 3: Storbukteidet. Over tregrensa.

Verdi:
Det naturpregede området over tregensa har vanlig til spesielt gode visuelle kvaliteter. Menneskeskapte elementer er med på å trekke ned verdien noe. Området vurderes til å ha middels mot stor verdi.

Omfang:
Gjennom dette skrinne området starter breddeutvidelsen rett etter vegen har krysset elva. Breddeutvidelsen med fresefelt på sørøstsiden følger dagens veglinje og har stort sett visuell forankring i landskapet. Vegen med fresefelt (4 meter) fører imidlertid til en bredere grå flate i landskapet med varierende fylling/ bergskjæring på sørøstsiden av vegen. I dag fremstår vegens sidearealer uryddige. Fresefeltet kan derfor bidra til å stramme opp, gjøre linjene i landskapet tydeligere og mer ryddig. Tiltaket vil dermed stå delvis i et harmonisk forhold til landskapets skala. Det forutsettes at sidearealene naturlig revegeteres.

Ved profil 10100 er det planlagt en snuplass for brøytebiler. Denne vil ligge som et platå i landskapet og følger ikke landskapets linjer. En stor asfaltflate er unaturlig i området og vil bli dominerende lokalt. Ved å avrunde nytt terreng til eksisterende terreng og naturlig revgeteres skråningene vil imidlertid inngrepet absorberes noe i landskapet. Etter snuplassen vil tiltaket føre til tosidig fylling frem til profil 10550. Frem til kommunegrensa vil avrunding av fyllingen og naturlig revegetering av denne, gjøre at inngrepet delvis absorberes og være underordnet landskapet.

Det er planlagt nytt rekkverk fra profil 9850 – 14400 noe som vil forbedre den visuelle barrieren et rekkverk skaper.

Det er planlagt utskiftning av snøskjermer/ nye snøskjermer på til sammen 6 stykker i ulik lengde. Disse vil stå i ulike retninger og vil være tydelig i det åpne landskapet. Snøskjermene er derimot nøytrale og kan fremstå som skulpturelle landskapselementer som er tilpasset stedet.

Tiltakene vurderes samlet som lite negativt omfang.

Stort neg. Mid. neg. Lite neg. Intet Lite pos. Mid. pos. Stort pos.

Konsekvens:

Konsekvensen for landskapsbilde er vurdert til å være liten negativ konsekvens (-) ved forutsetning av naturlig revegetering av sidearealer. Tiltaket kan derimot innvirke noe positivt på landskapet dersom avbøtende tiltak på fresefeltet gjennomføres (lik fraksjon på grus) samt andre aktuelle avbøtende tiltak.

Sårbarhet:

Dette området er svært sårbart og har lav tålegrense for inngrep på grunn av den skrinne vegetasjonen. Nye inngrep vil imidlertid kunne absorberes noe i landskapet ved naturlig revegetere sidearealene.

Delområde 4: Gildetun. Høyfjell og fjordutsikt.

Verdi:

Det naturpregede området med høyfjell og fjordutsikt har vanlig til spesielt gode visuelle kvaliteter. Menneskeskapte elementer er med på å trekke ned verdien noe. Området vurderes til å ha middels verdi for landskapsbildet.

Omfang:

Gjennom dette området følger utbedringen av vegen med fresefelt på sørsiden, dagens veglinje med unntak av Vegdalssvingen. Vegen har derfor en delvis visuell forankring til landskapet. Vegen med fresefelt fører imidlertid til en bredere grå flate i landskapet med varierende fylling og bergskjæring. I tillegg er vegen stedvis hevet over terreng, noe som medfører til store fyllinger i den nordvendte dalsiden av Malingsfjellet. Dette gjelder spesielt ved masseuttaket og fra profil 11830 til 12250.

Fra profil 12250 går vegen inn i en ensidig bergskjæring med fresefelt (4 meter) og snøgrøft. Denne går over i et fresefelt på 7 meter ved profil 12370 og avtagende høyde på bergskjæringen ca 200 meter mot Gildetun. I Vegdalssvingen er ny veg trukket inn i fjellsiden og det er planlagt fresefelt med 4 meter bredde og snøgrøft med 12 meter bredde. Dette fører til brede og flate områder som ikke er naturlig i landskapet, samt tidvis høye og dominerende bergskjæringer. Tiltaket er dårlig tilpasset linjene i landskapet og forårsaker skjemmende sår i landskapet.

Samlet sett har tiltaket en dimensjon som ikke harmonerer med skalaen i landskapet og som visuelt og fysisk vil bli en barriere.

I det store landskapsrommet med Badderfjorden og fjellene vil imidlertid tiltaket i dette området bli absorbert og det har liten fjernvirkning. Dette forutsetter naturlig revegetering av sidearealer.

Enkel illustrasjon av ca profil 10800 sett mot Gildetun. I dette området er det fresefelt på 4 meter og noe fylling/ bergskjæring på sørsiden.

Enkel illustrasjon ved ca profil 12450 med Gildetun i bakgrunnen. Her er det planlagt 7 meter fresefelt som fører til en høy bergskjæring.

Enkel illustrasjon ved ca profil 12900 mot Vegdalssvingen. Her er det planlagt 4 meter fresefelt med 12 meter bred snøgrøft, som fører til en høy bergskjæring.

Ved kommunegrensen er det planlagt et midlertidig deponi og også et aktuelt masseuttak. Masseuttaket vil være godt synlig i

landskapet og det forutsettes at denne har en istandsettingsplan slik at inngrepet vil absorberes bedre i landskapet.

Ved profil 10900 og profil 11950 er det planlagt nye snøskjermer. Snøskjermene vil, som i delområde 3, være nøytrale og fremstår som skulpturelle landskapselementer tilpasset stedet.

Ved profil 12150 er det planlagt en snuplass for brøytebiler. Denne vil ligge som et platå i landskapet og følger ikke landskapets linjer. En stor asfaltflate er unaturlig i området og vil bli dominerende lokalt. Ved å avrunde nytt terreng til eksisterende terreng og naturlig revgeteres skråningene vil imidlertid inngrepet absorberes noe i landskapet.

Tiltakene vurderes samlet som middels negativt omfang.

Stort neg. Mid. neg. Lite neg. Intet Lite pos. Mid. pos. Stort pos.
|_____|_____|_____|_____|_____|_____|

Konsekvens:

Konsekvensen for landskapsbilde er vurdert til å være middels negativ konsekvens (--) ved forutsetning av naturlig revegetering av sidearealer. Tiltakets konsekvens kan derimot bli mindre negativ dersom aktuelle avbøtende tiltak gjennomføres.

Sårbarhet:

Dette området er svært sårbart og har lav tålegrense for inngrep på grunn av den skrinne vegetasjonen. Nye inngrep vil imidlertid kunne absorberes noe i landskapet ved naturlig revegetere sidearealene.

Delområde 5: Storsvingen (Telegraflia). Ned fra fjellet og mot fjorden.

Verdi:

Det naturpregede området ned fra fjellet og mot fjorden har vanlig til spesielt gode visuelle kvaliteter. Menneskeskapte elementer som den synlige vegen ned dalsiden og luftlinjer er med på å trekke ned verdien. Området vurderes til å ha middels verdi.

Omfang:
Gjennom dette området følger utbedringen av vegen med fresefelt på 4 meter, dagens veglinje. Utbedringen skjer først og fremst på sørsiden av vegen. Vegen har delvis en visuell forankring til landskapet.

Vegen beveger seg nedover Telegraflia med fylling på sørsiden gjennom Storsvingen. Vegen ligger i dag hevet over terrenget og fyllingen vil derfor føre til at skråningen ned fra vegen blir fylt igjen. Vegen med fresefelt fører til en bredere grå flate i landskapet. Sidearealet er i dag stedvis uryddig og fresefeltet er dermed med på å gjøre linjene i landskapet tydeligere og mer ryddig. Tiltaket står derfor i et harmonisk forhold til landskapets skala. Det forutsettes at sidearealene naturlig revgeteres. Området nedover Telegraflia har i tillegg mer innslag av vegetasjon og tiltaket vil kunne absorberes bedre i landskapet enn høyere opp på fjellet.

Ved profil 13350 er det planlagt en snuplass for brøytebiler. Denne vil ligge som et platå i det sidebratte terrenget og følger ikke landskapets linjer. En stor asfaltflate er unaturlig i området og vil bli dominerende lokalt. Ved å avrunde nytt terreng til eksisterende terreng og naturlig revgeteres skråningene vil imidlertid inngrepet absorberes noe i landskapet.

Fra profil 14450 til 15150 er det ikke planlagt noe tiltak.

Fra profil 15150 går vegen gjennom et kupert terreng med mye variasjon. Vegen tar av eksisterende veg og skjærer inn i en terrengform som fører til skjæring. I tillegg er det lagt opp til snøgrøft/ fanggrøft noe som fører til et større inngrep i terrengformen. Tiltaket er dårlig tilpasset linjene i landskapet og forårsaker skjemmende sår i landskapet. På nordsiden av vegen vil det bli en fylling med varierende høyde. Området er mer frodige enn lengre opp på fjellet og ved forutsetning av naturlig revegetering av fyllingene vil disse kunne absorberes i landskapet med tiden.

Det er planlagt utskiftning av snøskjermer/ nye snøskjermer ved profil 13250 til 13700 og i neste sving. Disse vil stå i lik retning men ha ulik lengde. De vil være tydelig i landskapet men snøskjermene er nøytrale og kan fremstå som skulpturelle landskapselementer som er tilpasset stedet.

Som i område 4 vil tiltakene i det store landskapsrommet, med Badderfjorden og fjellene, bli absorbert og det har liten

fjernvirkning. Dette forutsetter naturlig revegetering av sidearealer.

Tiltakene vurderes samlet som lite negativt omfang.

Stort neg. Mid. neg. Lite neg. Intet Lite pos. Mid. pos. Stort pos.
|_____|_____|_____|_____|_____|_____|

Konsekvens:
Konsekvensen for landskapsbilde er vurdert til å være liten negativ konsekvens (-) ved forutsetning av naturlig revegetering av sidearealer. Tiltaket kan derimot innvirke noe positivt på landskapet dersom aktuelle avbøtende tiltak gjennomføres.

Sårbarhet:
Dette området er sårbart og har noe lav tålegrense for inngrep på grunn av den delvis skrinne vegetasjonen. Nye inngrep vil imidlertid kunne absorberes i landskapet ved naturlig revegetering av sidearealene.

Delområde 6: Storskogen. I lia i bjørkeskogen.

Verdi:
Det naturpregede området i lia i bjørkeskogen har vanlig gode visuelle kvaliteter. Eksisterende veg følger delvis terrengformene men trekker verdien ned noe. Området vurderes til å ha middels verdi.

Omfang:
Gjennom dette småskala område ligger ny veg i, ved og trukket bort fra eksisterende veg. Utjevning av kurvaturer fører til svært store inngrep i et variert og kupert landskap. Tiltaket fører til store, tosidige fyllinger og skjæringer gjennom området. I tillegg er det planlagt fresefelt enkelte steder, noe som fører til et bredere inngrep. Tiltaket er dårlig tilpasset linjene i landskapet og er ikke er forankret i landskapets former. Dette forårsaker skjemmende sår i landskapet.

Over Sandneselva er det planlagt en 3 felts-bro i et trangt og småskala område. Tiltak har en dimensjon som ikke harmonerer med skalaen i landskapet og vil være dominerende.

Tiltakene ligger imidlertid i et område med mye frodig vegetasjon og det antas tiltakene med tiden vil skjules av vegetasjon. Det forutsettes da at sidearealene naturlig revgeteres.

Tiltakene vurderes samlet som middels negativt omfang.

Stort neg. Mid. neg. Lite neg. Intet Lite pos. Mid. pos. Stort pos.
|_____|_____|_____|_____|_____|_____|

Konsekvens:
Konsekvensen for landskapsbilde er vurdert til å være middels negativ konsekvens (--) ved forutsetning av naturlig revegetering av sidearealene. Ved gjennomføring av aktuelle avbøtende tiltak vil imidlertid tiltaket få reduserte negative konsekvenser.

Sårbarhet:
Dette området er lite sårbart og har høyere tålegrense for inngrep. Nye inngrep vil derfor lettere absorberes.

Delområde 7: Rakkenesura. Langs fjorden og fjellfot.

Verdi:
Det naturpregede området langs fjorden og fjellfot har vanlig gode visuelle kvaliteter. Eksisterende veg med fjellskjæringer trekker verdien ned noe. Området vurderes til å ha middels mot liten verdi.

Omfang:
Gjennom dette område er ny veg trukket bort fra eksisterende veg i starten på grunn av utjevning av kurvatur. Der vegen går parallelt med fjorden ligger utbedringen av ny veg langs dagens veglinje. Utjevning av kurvaturen i Klokkersteinsvingen fører til stor, tosidig fylling i ca. 250 meter. Videre skjærer vegen gjennom et høydedrag noe som fører til en tosidig bergskjæring. Tiltaket er dårlig tilpasset linjene i landskapet og er ikke er forankret i landskapets former i starten av området. Dette forårsaker skjemmende sår i landskapet. Naturlig revegetering av sidearealer forutsettes.

Utbedringen fortsetter i dagens veg og ligger i det sidebratte terrenget som heller ned mot fjorden. Ulike rastiltak og utbedringen av vegen fører til at tiltaket blir bredere og gir utslag i stedvis høyere fjellskjæring og fylling mot fjorden.

Området har i dag høye fjellskjæringer og rasvifter etc. noe som gjør at nytt tiltak lettere vil bli absorbert.

Tiltakene vurderes samlet som lite negativt omfang.

Stort neg. Mid. neg. Lite neg. Intet Lite pos. Mid. pos. Stort pos.
|_____|_____|_____|_____|_____|_____|

Konsekvens:

Konsekvensen for landskapsbilde er vurdert til å være liten negativ konsekvens (-) ved forutsetning av naturlig revegetering av sidearealer. Tiltaket kan derimot innvirke noe positivt på landskapet dersom aktuelle avbøtende tiltak gjennomføres.

Sårbarhet:

Dette området er lite sårbart og har høyere tålegrense for inngrep. Nye inngrep vil derfor lettere absorberes.

Samlet konsekvens for alternativ 1

Tiltakene samlet sett vurderes til lite til middels negativ (-/--) konsekvens for landskapsbildet. Inngrepene i det skrinne fjellandskapet i delområde 4 og inngrepene i det varierte og småkuperte landskapet i delområdet 6 trekker de negative konsekvensene opp. De mindre utbedringene innenfor de andre delområdene, trekker den negative konsekvensen ned.

Vegetasjonsdekket i høyfjellet er skrint, og med inngrep i terrenget, vil det ta lang tid før vegen er tilpasset omgivelsene. Landskapsarkitektfaglig kompetanse er nødvendig for å sikre best mulig tilpasning.

5. REISEOPPLEVELSE

Reiseopplevelse defineres som den reisendes opplevelse sett fra vegen. En veg med god reiseopplevelse skal by på variasjon, og stimulansen dette gir skaper spenning og holder oppe konsentrasjonen hos bilføreren.

Dagens reiseopplevelse

Reiseopplevelsen ved dagens veg byr på et svært variert romforløp og iøynefallende utsikter. Fra frodig og mer lukkede sekvenser ved Mettevollia, beveger den kjørende seg oppover mot det skrinne fjellområdet. Kontrastene er store og den kjørende får bredt utsyn over fjellene omkring. Elver med elvekantsoner og snøskjermer er med på å berike området. Snøskjermene fremstår som skulpturelle landskapselementer gjennom området. Videre flater terrenget ut og den reisende får et bredt og spektakulært utsyn over fjorden og de mange fjellformasjonene. Det naturpregede og den skinne naturen er svært karakteristisk for store deler av området, særlig på høyfjellet. Dagens veg er et av få store inngrep i området, og bryter landskapets kontinuitet samtidig som den forringer noe av reiseopplevelsen. Imidlertid følger vegen retningene i landskapet over fjellet, og den reisende får en bølgende og god kjøreopplevelse. Mot Gildetun og Vegdalssvingen endrer reiseopplevelsen seg og blikket vender mot dalen der vegen bukter seg gjennom terrengformer i hellende terreng. Reiseopplevelsen er variert med gradvis mer frodig vegetasjon. Den kjørende kan iaktta at omgivelsene endrer seg nedover den svingete vegen mot Klokkarsteinsvingen. Landskapet blir småskala og mer kupert og den kjørende går fra å beskue den storslagne fjorden omkranset av fjellene til å komme nær fjæresonen. Ved Rakkenesura opplever den reisende at fjellskjæringen med ras-urer er svært nære vegen. Dette kan oppleves skummelt.
Reiseopplevelsen varieres gjennom årstidene og vær og vind, noe som gjør reisen mer variert.

Fremtidig reiseopplevelse

Utbedringen av E6 over Kvænangsfjellet vil ligge i og ved dagens veg, samt utjevning av kurvaturer mot Klokkarsteinsvingen. Reiseopplevelsen vil med utbedringen av E6 fortsatt by på et svært variert romforløp og iøynefallende utsikter. På sommerstid vil de nye inngrepene forringe opplevelsen noe men med naturlig revegetering av sidearealene, en tydelig markering av fresefeltene samt

gjennomføring av de andre avbøtende tiltakene vil reiseopplevelsen være tilnærmet lik slik den er i dag. Det er også en mulighet for at den blir noe bedre fordi sidearealene, som i dag stedvis fremstår uryddig, vil bli strammet opp. På vinterstid vil reiseopplevelsen være tilnærmet lik slik den er i dag.

6. KONSEKVENSER I ANLEGGSFASEN

Konsekvenser i anleggsfasen dreier seg først og fremst om den skrinne vegetasjonen på fjellet og annen frodig vegetasjon, sidearealer og de langsgående områdene for anleggsarbeid. Vegetasjonen på fjellet er svært sårbar for inngrep og anleggsarbeid skal utføres svært varsomt i disse områdene. Toppmasser fra det skrinne høgfjellet skal holdes adskilt fra toppmasser fra frodige områder i lavlandet. Naturlig revegetering skal gjennomføres og det er satt av områder langs linjen for sidelagring. Det skal utarbeides rigg- og marksikringsplan i konkurransegrunnlaget som skal beskrive gode og hensiktsmessige revegeteringsmetoder og hvor dette skal utføres. Midlertidig deponi og masseuttak skal ha istandsettingsplaner.

7. AVBØTENDE TILTAK

- Naturlig revegetering – Det bør utføres en analyse for å undersøke potensialet for hvor godt restaurering/revegetering vil lykkes i området og det skal utarbeides en detaljert revegeteringsstrategi. Det skal også vurderes om muligheten/ behovet for innsamling av lokale frø før anlegget starter. Strategi for naturlig revegetering vil komme frem av rigg- og marksikringsplanen som skal utarbeides som en del av konkurransegrunnlaget.
- Formgiving av bergskjæringer – Bergskjæringene bør utformes stilistisk og presist formet som store skulpturelle landskapselementer langs vegen som inngår som en naturlig del av landskapsbildet.
- Formgivning av fresefelt – Fresefeltene bør få et bevisst uttrykk og ha en tydelig avgrensning mot vegen og sidearealer. Slik vil den fremstår ryddig og gi en dynamisk kjøreopplevelse på sommerstid. For å oppnå dette, er det svært viktig med lik fraksjon på grusen

som skal ligge i fresefeltet. Denne grusen bør være av en slik fraksjon at det ligger stabilt og ikke blir utflytende.

- Formgiving av fylling – Fyllingen må avrundes til eksisterende terreng.
- Midlertidig deponi og masseuttak – Det skal utarbeides istandsettingsplaner for midlertidige deponi og masseuttak som en del av konkurransegrunnlaget.
- Utforming av snøskjermer – Snøskjermene bør ha et gjennomgående likt uttrykk med en nøytral farge. Disse vil fremstå som skulpturelle landskapselementer året rundt, og inngår som en naturlig del av landskapsbildet.
- Utforming av rekkverk - Dersom ikke all rekkverk skal byttes det fortsettes med w-skinne med trestolper. Hvis alt skal byttes, skal rørrekkverk benyttes. Det skal tilstrebes gjennomgående likt rekkverk på strekningen.
- Utforming/ plassering av belysning – Det skal utarbeides belysningsplan som en del av konkurransegrunnlaget. Det skal velges en type armatur og mast som er tilpasset omgivelsene. Det skal vurderes en iøynefallende/ spesiell mast ved bommene/ oppstillingsplassene. Belysning langs Gildetun skal øke den visuelle føringen og det skal vurderes optisk ledning i rekkverk for å redusere lysforurensning.
- Utforming og detaljering av snuplass – Detaljering med tanke på behov og oppholdskvaliteter skal utarbeides som en del av konkurransegrunnlaget. Det bør brukes naturlige platå men mål om å redusere inngrepet og tilpasse til eksisterende terreng. Evt. sitteplasser skal være stedstilpasset.
- Utforming av murer – Murer skal ha en bevisst utforming med naturstein.
- Utforming av bruer og sidearealer: Bruer bør ha et spenn som gjør at den fremstår luftig. Sidearealene skal avrundes til eksisterende terreng og elvekantvegetasjon bør beholdes.
- Utforming/ plassering av stikkrenner - Plassering av inn- og utløpskonstruksjoner tilpasses etter forholdene på stedet. Røret skal ikke bli hengende i lufta og stikke ut fra terrenget.
- Tilbakeføringa av gammelt vegareal: Områdene skal istandsettes og tilbakeføres til opprinnelig karakter.

Kilder

- Forprosjekt E6 Kvænangsfjellet – utbedring (2013, oppdatert 2015)
- Statens kartverk: www.norgeskart.no
- Norkart Virtual Globe: www.norgei3d.no
- Statens vegvesen: Håndbok V712, Konsekvensanalyser. 2014
- Direktoratet for naturforvaltning og Riksantikvaren: Veileder. Metode for landskapsanalyse i kommuneplan. 2011
- Miljødirektoratet, Naturbase innsyn: http://geocortex.dirnat.no/silverlightviewer/?Viewer=Naturbase
- Skog og landskap: http://www.skogoglandskap.no/kart/landskapsregioner

Statens vegvesen
Region nord
Ressursavdelingen

Tlf: (+47 915) 02030
firmapost-nord@vegvesen.no

vegvesen.no

Trygt fram sammen