

Beregnet til
Nye Veier AS

Dokument type
Konsekvensutredning

Dato
Oktober 2020

E6 KVÆNANGSFJELLET **KU FRILUFTSLIV**



E6 KVÆNANGSFJELLET KU FRILUFTSLIV

Oppdragsnavn **Detaljregulering med KU for E6 Kvænangsfjellet**
Prosjekt nr. **1350039389**
Mottaker **Nye Veier AS**
Dokument type **Konsekvensutredning**
Versjon **B**
Dato **27.10.2020**
Utført av **Marie Dølør McDougall**
Kontrollert av **Kirsten Svineng**
Godkjent av **Ulla Sennesvik**
Beskrivelse **Følger som vedlegg til planbeskrivelsen**
Forsidebilde **Rambøll**

Rambøll
Løkkeveien 115
Postboks 1077
9503 Alta

T +47 78 44 92 22
<https://no.ramboll.com>

INNHALDSFORTEGNELSE

1.	Sammendrag	1
2.	Innledning	2
2.1	Bakgrunn og formål med planarbeidet	2
2.2	Beskrivelse av planområdet	3
2.3	Detaljeringsgrad	4
2.4	Om tiltaket	4
2.5	Oppsummering av planlagte endringer	5
2.6	Krav om planprogram og konsekvensutredning	5
2.7	Om friluftsliv – definisjoner	5
3.	Metode og datagrunnlag	7
3.1	Metode	7
4.	Alternativer som skal utredes	13
4.1	Innledning	13
4.2	Alternativ 0: Dagens planstatus	13
4.3	Alternativ 1: Utbyggingsalternativet	15
5.	Vurdering av verdi	16
5.1	Innledning	16
5.2	Verdivurdering av delområdene	17
6.	Vurdering av påvirkning	26
6.1	Innledning	26
6.2	Nullalternativet (referansesituasjon)	26
6.3	Påvirkningsvurdering av delområder	26
7.	Konsekvensvurdering	35
7.1	Sammenstilling av konsekvens	35
7.2	Usikkerhet	35
8.	Avbøtende og kompenserende tiltak	36
9.	Miljøoppfølging og Før-/etterundersøkelser	37
10.	Kilder og referanser	38

Vedlegg:

1. Registreringskart
2. Verdikart

1. SAMMENDRAG

Denne rapporten inneholder konsekvensutredning (KU) for deltema friluftsliv i samband med detaljregulering for E6 Kvænangsfjellet. Delutredningen inngår i samlet KU for detaljreguleringen, som Rambøll utfører på oppdrag fra forslagsstiller Nye Veier AS.

Metode og usikkerhet

Konsekvensutredningen er utført som en konsekvensanalyse for ikke-prissatte temaer, jf. kapittel 6 i Statens vegvesens håndbok V712 (Vegdirektoratet 2018). Kvæningen og Nordreisa kommuners egne friluftslivskartlegginger er i stor grad benyttet for å identifisere friluftslivsinteressene i planområdet. Kunnskapsgrunnlaget i saken vurderes som rimelig godt, så usikkerhet vurderes ikke å ha nevneverdig betydning for vurderingene. Det anses ikke å være grunn til nærmere undersøkelser eller miljøoppfølging i ettertid.

Registreringer

Det er registrert et aktivt og variert friluftsliv i store deler av plan- og influensområdet. Registreringene spenner fra isklating til bærplukking.

Verdivurdering

Størst verdi har delområde IV: *Kvænangsfjellet* og delområde VII: *Oksfjordvannet og Fiskelva*, som benyttes til blant annet toppturer og fiske. Samlet sett vurderes planområdet å ha stor verdi.

Påvirkning

Påvirkningen av planen vil i størst grad bli negativ for delområde III: *Sandneset – Valan* på grunn av etablering av massedeponi. For øvrig vurderes planforslaget hovedsakelig å få ubetydelige endringer for friluftslivsinteressene.

Konsekvenser

Den samlede konsekvensgraden av planen vurderes som ubetydelig. Delområde II *Sandnesdalen – Navit* noe negativ konsekvens. Nullalternativet (gjeldende planstatus) rangeres derfor foran alternativ 1.

Kompenserende tiltak

Det foreslås følgende tiltak som avbøting og kompensasjon for tapet av utmark og friluftslivsverdier i planområdet:

1. Redusere massedeponiet Myrdalen ved delområde III: Sandneset - Valan noe i omfang. Masser i deponiet bør legges så lavt som mulig i terrenget for ikke å forringe de visuelle kvalitetene i området i nevneverdig grad. Massedeponiet forutsettes å være permanent og revegeteres. Veggen til massedeponiet bør i størst mulig grad følge eksisterende spor mot dalen.
2. Redusere massedeponi i Oksfjordhamn til å ikke inkludere parkeringsplass. Deponiet bør heller ikke overstige kote 40 for ikke å forringe de visuelle kvalitetene i området i nevneverdig grad.
3. Dersom deponiet må omfatte eksisterende parkeringsplass, må det finnes fullgode erstatningsarealer for parkering ved løypestart for snøskuter og annen utfart.

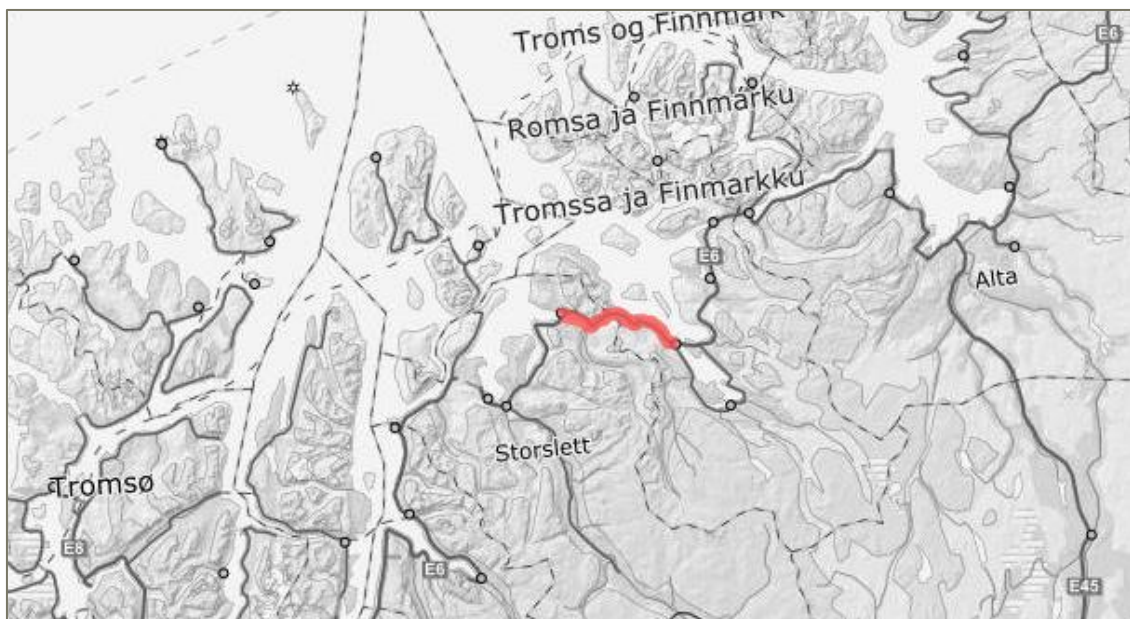
2. INNLEDNING

2.1 Bakgrunn og formål med planarbeidet

E6 er hovedferdselsåren mellom nord og sør i Nord-Norge. Fjellovergangen er vist med rød linje i oversiktskartet i Figur 1. På strekningen over Kvænangsfjellet er den gjennomsnittlige trafikken pr. døgn (ÅDT) ca. 750 biler pr. februar 2020. Det er imidlertid stor variasjon i trafikkmengde over året, med tre ganger så stor ÅDT i juli og august som i vintermånedene desember – mars. Forventet trafikkvekst vil være ca. 1 % pr. år fram mot 2040.

Vegstrekningen over Kvænangsfjellet er værutsatt, særlig på vinteren, med rasfare og vind som skaper fokksnø og nullsikt. Vinterstid hender det derfor relativt ofte at vegen må stenge i kortere eller lengre perioder, ev. at det må innføres kolonnekjøring. Problemene forsterkes ytterligere av vegens stigning og dårlige horisontalkurvatur, som bidrar til redusert trafiksikkerhet. Korteste omkjøringsveg er på nesten 70 mil via Finland (E45 og E8). Fjellovergangen berører både Nordreisa og Kvæangen kommuner.

Formålet med reguleringsplanen er å sikre en trygg og framkommelig veg over Kvænangsfjellet hele året.



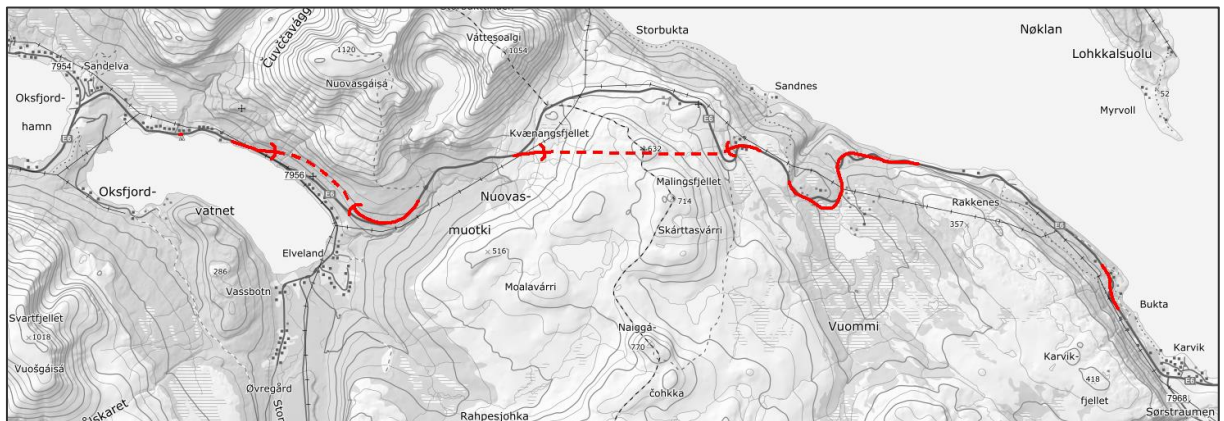
Figur 1. Oversiktskart. Strekningen som er omfattet av Nye Veiers prosjekt «E6 Kvænangsfjellet» er vist med rød linje. Kilde: Nye Veier AS/Kartverket

Utbedring av E6 over Kvænangsfjellet ligger inne i Nasjonal transportplan 2018 – 2029, med forutsetning om gjennomføring i første del av planperioden. E6 Kvænangsfjellet sør (rassikring) forutsettes gjennomført i andre del av NTP-perioden. Statens vegvesen sto fram til 2019 for planlegging av vegprosjektet, og har utarbeidet tre reguleringsplaner for fjellovergangen, vedtatt i 2016:

- 1) Områderegulering for parsell Oksfjord - Tverrelva
- 2) Detaljregulering for parsell Tverrelva - Sandneselva
- 3) Områderegulering for parsell Sandneselva - Karvik

Kun parsellen Tverrelva - Sandneselva (som bl.a. omfatter Kvæangsfjelltunnelen) har finansiering i første periode i Nasjonal transportplan (NTP) 2018-2029. De øvrige strekningene er kun områderegulert, med krav om detaljregulering før tiltak kan settes i verk.

I juni 2019 tilførte Samferdselsdepartementet strekningen «E6 over Kvæangsfjellet i Troms» til Nye Veier AS, etter vedtak i Stortinget (jf. Prop. 110 S (2018–2019)). På bakgrunn av optimaliseringstiltak i dette og andre prosjekter, ser Nye Veier muligheter for raskere realisering av prosjektet enn det gjeldende NTP legger opp til. Blant annet framskyndes skredsikring i Mettevollia/ Mettevolltunnelen, slik at denne kan realiseres like raskt som Kvæangsfjelltunnelen. I tillegg planlegges og vurderes utbedringstiltak i Rakkeneslia. I Figur 2 illustreres med røde linjer hvilke strekninger som det nå vurderes tiltak på.



Figur 2. Oversiktskart. Traseer hvor det vurderes tiltak er markert med røde linjer. Heltrukne linjer illustrerer veg i dagen, og stiplede linjer viser tunneler. Kilde: Nye Veier AS

2.2 Beskrivelse av planområdet

2.2.1 Planavgrensning

Planområdet strekker seg fra Oksfjordhamn i Nordreisa kommune til Karvik i Kvæangen kommune, og er på ca. 18 km². Se planavgrensning i Figur 3. Selve vegstrekningen er på ca. 24 km.



Figur 3. Planavgrensningen ved varsel om oppstart er vist med svart stiptet linje

I planavgrensningen er det tatt høyde for at planområdet fullt ut dekker de gjeldende planene, slik at tidligere regulerte trafikkkarealer som det nå eventuelt ikke er behov for, blir regulert til annet passende formål, hovedsakelig LNFR. Plangrensen er for øvrig satt relativt romslig. Dette er gjort for å ha muligheter til optimaliseringer av veglinja, som følge av innspill og vurderinger underveis i planprosessen. Planområdet vil derfor kunne innsnevres noe fram mot høring/offentlig ettersyn, og ytterligere fram til vedtaksfasen.

2.2.2 Influensområde

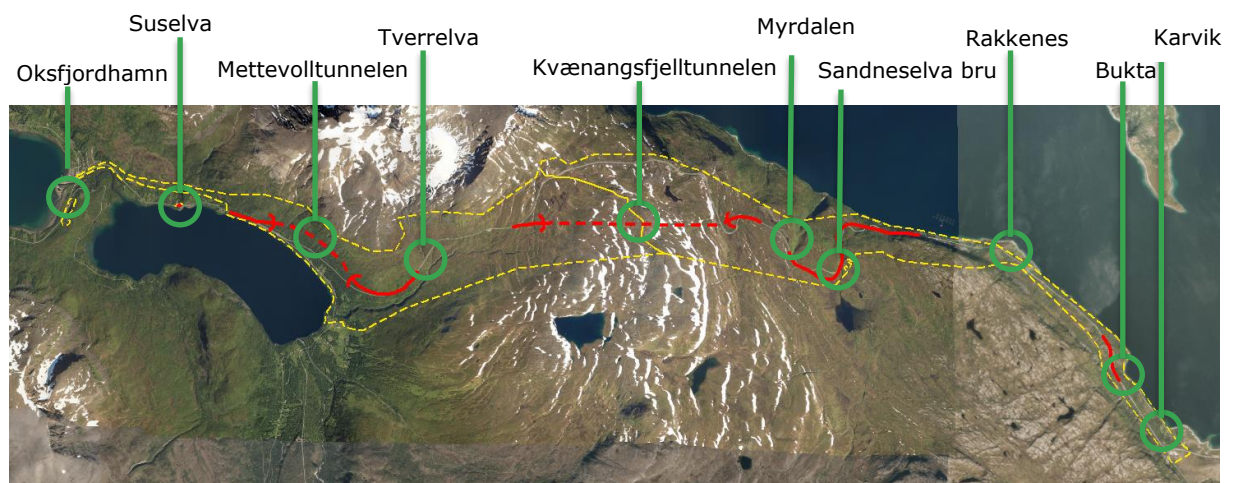
Planforslagets planavgrensning er satt i god avstand fra tiltakene. Ettersom planforslaget er en endring av vedtatt reguleringsplan og eksisterende vegtrasé, og ikke etablering av helt ny vegstrekning over et urørt område, vurderes det at det i all hovedsak ikke er behov for et influensområde utover planområdet. Denne utredningen har likevel valgt å inkludere Oksfjordvannet og Fiskelva, samt Kjølén, som influensområde på bakgrunn av at justeringer på veglinja kan få følger for lydbildet ved vannet, elva og turløypa over Kjølén.

2.3 Detaljeringsgrad

Reguleringsplanen vil ha en relativt grov detaljeringsgrad. Årsaken til dette er ønsket om fortsatt mulighet for optimalisering. Det skal gjøres fortløpende vurderinger av veglinja og tiltak langs denne ettersom planarbeidet går framover, og utredninger og analyser blir ferdigstilt. Planforslaget vil derfor kunne spisses og konkretiseres helt fram til vedtak. I anleggsfasen kan det også bli behov for justeringer som følge av lokale utfordringer og muligheter som avdekkes underveis/på stedet.

2.4 Om tiltaket

Planlagt vegklasse er H1 – Nasjonal hovedveg med fartsgrense 80 km/t, og vegbredde på 7,5 m, tilsvarende bredde som på eksisterende veg. Tunneler skal utformes med tunnelprofil T9,5. Strekninger hvor det planlegges tiltak vises med rød linje i Figur 4. For nærmere beskrivelse av bakgrunn, planprosess og tiltak vises det til planbeskrivelsen.



Figur 4 Oversiktskart med aktuelle stedsreferanser. Planavgrensning i gult, og planlagt vegløsning i rødt. Kilde: Nye Veier AS/Norge i Bilder/Rambøll

2.5 Oppsummering av planlagte endringer

Endringene ift. gjeldende reguleringsplaner består i hovedsak av følgende:

- Mindre utbedringer av eksisterende E6 i Oksfjorden (ved Suselva).
- Ny Mettevolltunnel. Vurdere omlegging av deler for regulert trase, samt vurdere innkorting av tunnel og ev. andre tiltak for rassikring i området.
- Benytte deler av eksisterende veg opp til Kvænangsfjelltunnelen.
- Utbedre kurvatur og linjeføring, samt benytte deler av eksisterende veg videre ned mot Rakkeneslia.
- Rakkenestunnelen foreslås tatt ut, med begrunnelse i at fareområde for steinsprang ble sikret med solide nett i 2016.
- Utbedre kurve i Buktasvingen mellom Rakkeneslia og Sørstrømmen, men for øvrig ikke gjøre tiltak på eksisterende E6 i området.
- Sette av arealer/hensynssoner til anlegg- og riggområder, avkjørsler og kryss (herunder til fylkeskommunal veg), deponier og ev. andre nødvendige anlegg.
- Flere mindre optimaliseringstiltak, herunder i samråd med rådgiver og totalentreprenør.
- Samle de tre gjeldende reguleringsplanene i én ny detaljregulering, med et felles sett med bestemmelser og beskrivelse/KU, og to plankart.

2.6 Krav om planprogram og konsekvensutredning

I forbindelse med gjeldende reguleringsplaner for strekningen, ble det utarbeidet konsekvensutredninger for temaene landskapsbilde, naturmangfold, kulturminner/-miljø samt reindrift, med forutgående planprogram.

Siden da er forskrift om konsekvensutredninger («KU-forskriften») revidert med virkning fra 1. juli 2017. Forslagsstiller vurderer at planarbeidet som nå varsles samlet sett omfattes av KU-forskriften, og derfor skal konsekvensutredes. Planprogram er fastsatt i hhv. Nordreisa og Kvæningen kommuner 16.09.20 og 22.09.20.

I planprogrammet er det fastsatt at det skal utarbeides konsekvensutredninger for temaene friluftsliv, kulturminner, landskap, naturmangfold og reindrift.

I denne rapporten utredes konsekvensene for temaet friluftsliv.

2.7 Om friluftsliv – definisjoner

Definisjonen av friluftsliv som legges til grunn for utredningen, følger den som det offentlige i Norge har arbeidet etter siden tidlig 1970-tallet.

Miljødirektoratet bruker følgende definisjon i sin veiledning: «*Friluftsliv er opphold og fysisk aktivitet i friluft i fritiden med sikte på miljøforandringer og naturopplevelse.*» (Miljødirektoratet 2013:6).

I formålsparagrafen til friluftslivloven er følgende sider ved friluftslivet vektlagt: «*Formålet med denne loven er å verne friluftslivets naturgrunnlag og sikre allmenhetens rett til ferdsel, opphold m.v. i naturen, slik at muligheten til å utøve friluftsliv som en helsefremmende, trivselsskapende og miljøvennlig fritidsaktivitet bevares og fremmes.*» (friluftslivloven § 1).

Som det framgår av definisjonene over, handler friluftsliv ikke bare om selve aktiviteten som utøves, men også omgivelsene aktivitetene foregår i, hvilke opplevelser friluftslivsutøverne har,

samt hvilke effekter aktivitetene gir. Det må understrekes at for friluftslivsutøvere er *opplevelsen* det sentrale.

Allemannsretten er fundamentet for friluftslivet i Norge. Den gir blant annet rett til fri ferdsel til fots og på ski i utmark, rett til opphold som rasting og telting, samt høsting bl.a. av bær og sopp. Allemannsretten gjelder i tillegg på sjøen, hvor det også er fritt fiske til eget bruk. De viktigste delene av allemannsretten er lovfestet i friluftsløven, der definisjoner på bl.a. fri ferdsel, utmark, opphold og høsting gjengis.

Motoriserte aktiviteter, som snøskuterkjøring, inngår ikke i temaet friluftsliv. Det gjøres likevel en vurdering på hvert delområde om snøskuterløyper inngår, ettersom løypetraseer og parkeringsplasser ved løypestart ofte også brukes av eksempelvis skigåere og hundekjørere.

3. METODE OG DATAGRUNNLAG

3.1 Metode

Konsekvensutredningen følger KU-forskriften, og baserer seg metodisk på utredning av ikke prissatte konsekvenser iht. Håndbok V712 (Statens vegvesen 2018), kapittel 6.2. Tre begreper står sentralt i utredningen; verdi, påvirkning og konsekvens. Utredningen er basert på en trinnvis fremgangsmåte.

3.1.1 Trinnvis fremgangsmåte

Utredningen er lagt opp i henhold til følgende trinnvise fremgangsmåte:

1. Innsamling av datagrunnlag: Kildesøk og innhenting av eksisterende og ny kunnskap. Bredden og kvaliteten i datagrunnlaget vurderes.
2. Inndeling i delområder: Planområdet og relevante deler av influensområdet deles inn i mindre områder (delområder) i henhold til registreringskategoriene for temaet.
3. Vurdering av verdi for delområder: Delområdene gis en begrunnet verdivurdering.
4. Vurdering av påvirkning for delområder: Påvirkning er et uttrykk for endringer som tiltaket vil medføre på et delområde. Det gir en begrunnet vurdering av hvordan delområdene påvirkes som følge av tiltaket. Påvirkning skal vurderes i forhold til referansesituasjonen (nullalternativet).
5. Vurdering av konsekvens for delområder: Konsekvensen for delområdet bestemmes ved å sammenstille delområdets verdi med påvirkning av tiltaket. Konsekvensgraden fastsettes ved bruk av «konsekvensviften».
6. Samlet konsekvensvurdering: Samlet konsekvens vurderes for hvert alternativ.
7. Rangering av alternativer: Alternativene rangeres fra best til dårligst.
8. Usikkerhet og avbøtende tiltak: Det redegjøres for beslutningsrelevant usikkerhet og forslag til avbøtende tiltak som kan redusere de negative virkningene.

3.1.2 Registreringskategorier

Følgende registreringskategorier gjelder for friluftsliv/by- og bygdeliv iht. Statens vegvesens håndbok V712, tabell 6-18. Tabellen i håndboka er gjengitt i Tabell 1.

Tabell 1 Registreringskategorier for friluftsliv/by- og bygdeliv (Statens vegvesens håndbok V712 2018)

Registreringskategori Forbindelseslinjer/ soner	Forklaring
Ferdselsforbindelser	Sammenhengende forbindelseslinjer som brukes av gående og syklende (stier, løyper, gangveger og lignende).
Blå/grønne korridorer	Sammenhengende vegetasjonspregede forbindelsessoner som brukes av gående og syklende, samt ferdsel til vanns. Kategorien sammenfaller i stor grad med Grønncorridor i Miljødirektoratets veileder M98.
Sykkelruter	Sykkelruter som er en del av det offisielle vegnettet. NB! Denne kategorien benyttes bare dersom sykling ikke behandles som prissatt konsekvens. Må avklares i hvert enkelt prosjekt.
Geografiske områder	
Turområder	Fjell-, skog- og heiområder egnet for lengre turer til fots og på ski, jakt og fiske. Inkluderer også områder med tilrettelegging (merkede løyper, stier og overnattingssteder).
Utfartsområde	Store og små dagsturområder utenfor byer og tettsteder som innbyr til spesielle enkeltaktiviteter.
Nærturterreng	Allment tilgjengelige skogsområder på mer enn 200 daa, i gangavstand fra boligområder, skoler eller barnehager. Områdene er vanligvis naturlig avgrenset av vegger, bebyggelse eller dyrka mark.
Marka/bymark	Sammenhengende utfartsområder som ofte grenser til byer og tettsteder, med direkte adkomst derfra.
Urbane uteområder	Opparbeidete områder som brukes til opphold og rekreasjon, eksempelvis gater, torg, allmenninger og promenader.
Leke- og rekreasjonsområder	Leke-/ballplasser, nærmiljøanlegg, hundremeterskog, badestrender, offentlig sikrede områder, parker o.l., mindre enn 200 daa. Ligger i bebygde sone, maks. 200 m fra boliger.
Strandsone med tilhørende sjø og vassdrag	Områder langs kyst, innsjøer og vassdrag med mulighet for allment friluftsliv. Områder på sjøen og øyer, strandsoner eller skjærgård.
Jordbrukslandskap som brukes til friluftsliv	Områder i jordbrukslandskapet med betydning for friluftsliv, med fri ferdsel til fots på frossen eller snølagt mark.
Andre rekreasjons- og friluftslivsområder	Områder om ikke lar seg plassere innenfor øvrige kategorier. Områdets egenskaper må beskrives. Kategorien brukes unntaksvis.

3.1.3 Vurdering av verdi

Med verddivurdering menes en vurdering av hvor verdifullt et område eller miljø er. Kriteriene for verdisetting av delområder er gitt i tabell 6-19 i vegvesenets håndbok V712, gjengitt i Tabell 2.

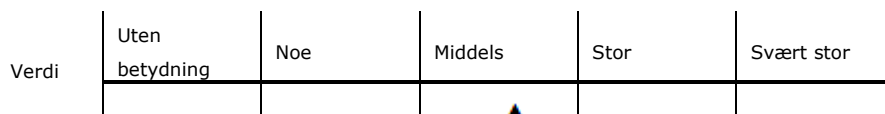
Tabell 2 Verdikriterier for friluftsliv/by- bygdeliv (Statens vegvesen håndbok V712 2018)

Verdi	Uten betydning	Noe verdi	Middels	Stor verdi	Svært stor verdi
Bruksfrekvens	Mindre bruk	Brukes av få	Brukes av flere	Brukes av mange	Brukes av svært mange
Betydning	Ingen betydning	Lokal betydning	Lokal/regional betydning Statlig sikret friluftsområde	Regional/ nasjonal betydning Statlig sikret friluftsområde	Nasjonal/ internasjonal betydning Statlig sikret friluftsområde
Kvaliteter	Mindre attraktivt for opphold	Attraktivt for noen grupper	Attraktivt for flere	Svært attraktivt/ har særlig gode kvaliteter	Særdeles attraktiv/ har unike kvaliteter
Kartlagte friluftslivområder i Naturbase ⁴⁷		← C →	← B →	← A →	

Det gjøres en helhetlig vurdering av områdets egenskaper basert på kategoriene brukerfrekvens, betydning og kvalitet:

- Brukerfrekvens er et uttrykk for hvor mye og hvor ofte et område blir brukt.
- Betydning handler om viktigheten som et område har for en gruppe eller et lokalsamfunn.
- Kvalitet handler om attraktivitet og opplevelsesverdier.

Verdien begrunnes med tekst, og er illustrert på en femdelt skala som rangeres fra «uten betydning» til «svært stor verdi», som vist i Figur 5:



Figur 5 Skala for vurdering av verdi. Pilen flyttes langs skalaen for å nyansere verddivurderingen

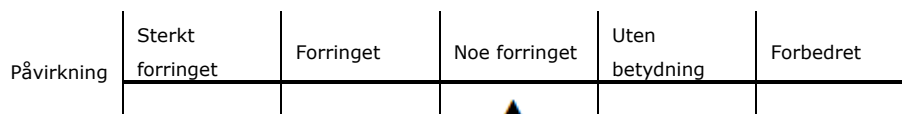
3.1.4 Vurdering av påvirkning

Påvirkning er et uttrykk for endringer som tiltaket/planforslaget vil medføre på et delområde. Endringene kan være både positive og negative. Veiledning for vurdering av påvirkning er gitt i tabell 6-20 i Statens vegvesens håndbok V712, gjengitt i Tabell 3:

Tabell 3 Veiledning for vurdering av påvirkning (Statens vegvesens håndbok V712 2018)

Tiltakets påvirkning	Opplevelseskvalitet	Areal/omfang	Tilgjengelighet/Barriere	Bruk av området/ferdselforbindelse	Lydbilde
Ødelagt/sterkt forringet	Området er ikke lengre attraktivt	Området er ødelagt/sterkt redusert	Området er ikke lenger tilgjengelig	Området/ Forbindelseslinjen er ikke lengre egnet til aktiviteten	Området kan ikke lenger brukes pga. sterk støyplass
Forringet	Tiltaket medfører svært redusert attraktivitet	Området er redusert	Forbindelseslinjen til området har blitt vesentlig lengre (omveg) økt trafikkvolum medfører større barriere	Tiltaket medfører svært redusert bruk	Området får et mye dårligere lydbilde
Noe forringet	Tiltaket medfører redusert attraktivitet	Området er noe redusert	Forbindelseslinjen er lagt om - medfører noe omveg økt trafikkvolum medfører barriere	Tiltaket medfører redusert bruk	Området får noe dårligere lydbilde
Ubetydelig endring	Ingen/liten forskjell	Området er uendret	Ingen/liten forskjell	Ingen/liten forskjell	Ingen merkbar/hørbar forskjell
Forbedret	Området er mer attraktivt	Området er utvidet	Eksisterende barriere er fjernet Områder har blitt mer tilgjengelige	Området/ Forbindelseslinjen er bedre egnet til aktiviteten	Området har et bedre lydbilde

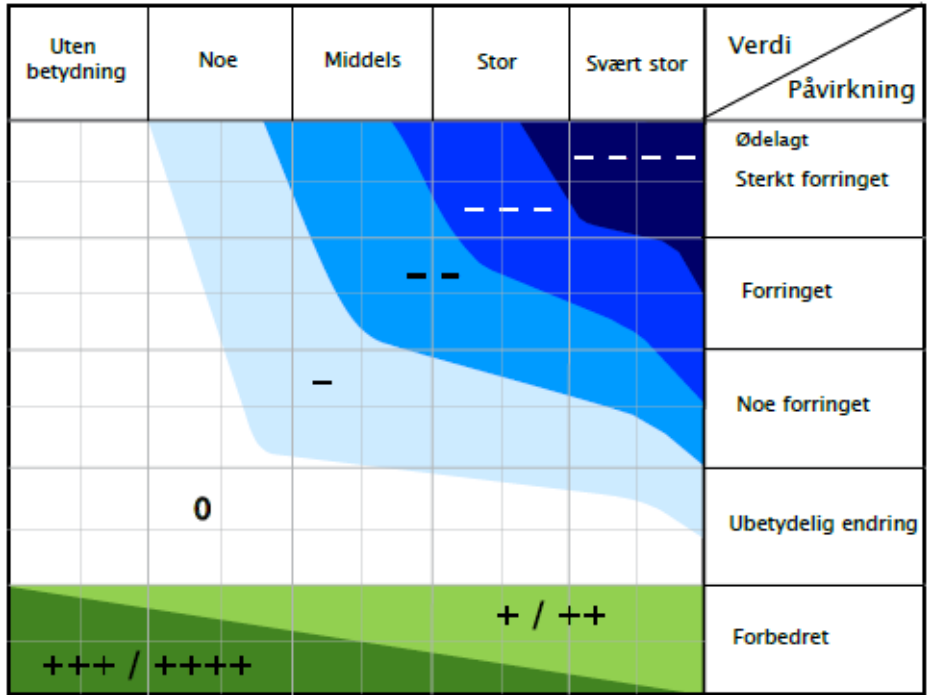
Påvirkningen beskrives med tekst og begrunnes med bakgrunn i veilederen for vurdering av påvirkning. Påvirkningen illustreres på en femdelte skala som rangeres fra forbedret til sterkt forringet, iht. Figur 6:



Figur 6 Skala for vurdering av påvirkning. Pilen flyttes langs skalaen for å nansere påvirkningsvurderingen

3.1.5 Vurdering av konsekvens

Konsekvensgrader for hvert delområde framkommer ved å sammenstille vurderingene av verdi og påvirkning. Dette gjøres etter konsekvensvifta gitt i figur 6-6 i Statens vegvesens håndbok V712, gjengitt i Figur 7 under:



Figur 7 Konsekvensvifta. Konsekvensen for et delområde framkommer ved å sammenholde grad av verdi i x-aksen med grad av påvirkning i y-aksen (Statens vegvesens håndbok V712 2018)

Skalaen for konsekvens går fra 4 minus til 4 pluss, som illustrert i Figur 8.

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

Figur 8 Skala og veiledning for konsekvensvurdering av delområder (Statens vegvesens håndbok V712 2018)

Deretter sammenstilles konsekvens for alle delområder, og hvert alternativ gis en samlet konsekvens.

Alternativene rangeres for å tydeliggjøre hvilke som vurderes å være best og dårligst. Det beste alternativet rangeres som nummer 1, og rangeringen begrunnes. Skalaen og kriterier for fastsettelse av konsekvens er angitt i Figur 9.

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

Figur 9 Kriterier for fastsettelse av konsekvens for hvert alternativ (Statens vegvesens håndbok V712 2018)

4. ALTERNATIVER SOM SKAL UTREDES

4.1 Innledning

Det er to alternativer som utredes og sammenlignes:

0. Nullalternativet.
1. Utbyggingsalternativet.

4.2 Alternativ 0: Dagens planstatus

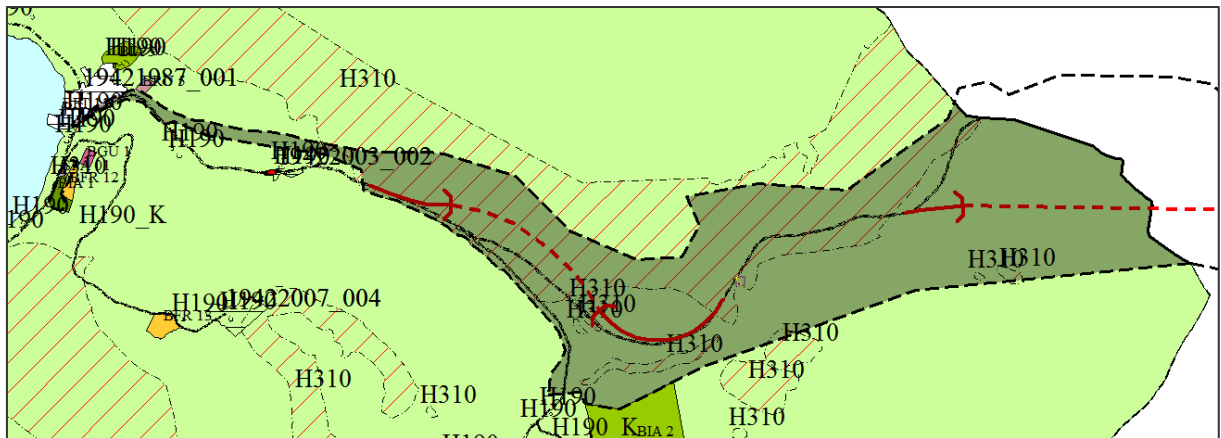
Nullalternativet utgjøres av gjeldende planstatus for området, det vil i hovedsak si vegløsning vedtatt gjennom reguleringsplaner fremmet av Statens vegvesen, og tilstøtende regulerings- og kommuneplaner.

4.2.1 Nordreisa kommune

Berørte og tilgrensede arealplaner i Nordreisa kommune jf. Figur 10:

- Kommuneplanens arealdel (vedtatt: 20.03.14).
- Reguleringsplan for boligområde Sandbukt (vedtatt: 1987).
- Reguleringsplan for campingplass gnr. 58/4 Oksfjord (vedtatt: 24.04.03).
- Detaljregulering E6 Kvævangsfjellet - Strekningen Mettevollia - Rakkenes (vedtatt: 24.06.15).
- Område- og detaljreguleringer for E6 Kvævangsfjellet (vedtatt: 20.12.16). Delstrekninger som inngår: 1) Oksfjordhamn – Tverrelva, 2) Tverrelva – Sandneselva (detaljregulert) og 3) Sandneselva – Karvik.

Det er de to sistnevnte planene som det tas sikte på å oppheve i dette planarbeidet.



Figur 10 Utsnitt fra kommuneplanens arealdel for Nordreisa. Planavgrensningen vises med svartstiplet linje og skyggemarkering av planområdet. Rød linje viser revidert vegløsning. Kilde: Nordreisa kommune

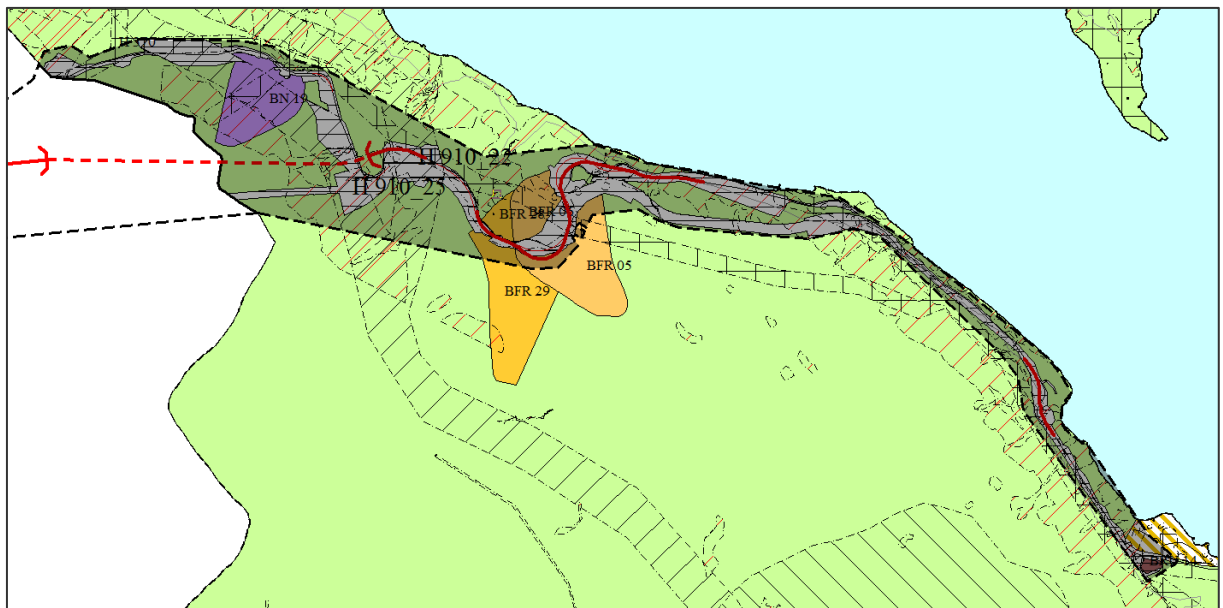
4.2.2 Kvæningen kommune

Figur 11 viser berørte og tilgrensende arealplaner i Kvæningen kommune:

- Kommuneplanens arealdel (vedtatt: 23.01.19).
- Detaljregulering E6 Kvævangsfjellet - Strekningen Mettevollia - Rakkenes (vedtatt: 24.06.15).
- Område- og detaljreguleringer for E6 Kvævangsfjellet (vedtatt: 19.12.16). Delstrekninger som inngår: 1) Oksfjordhamn – Tverrelva, 2) Tverrelva – Sandneselva (detaljregulert) og 3) Sandneselva – Karvik.

Det er de to sistnevnte planene som det tas sikte på å oppheve i dette planarbeidet.

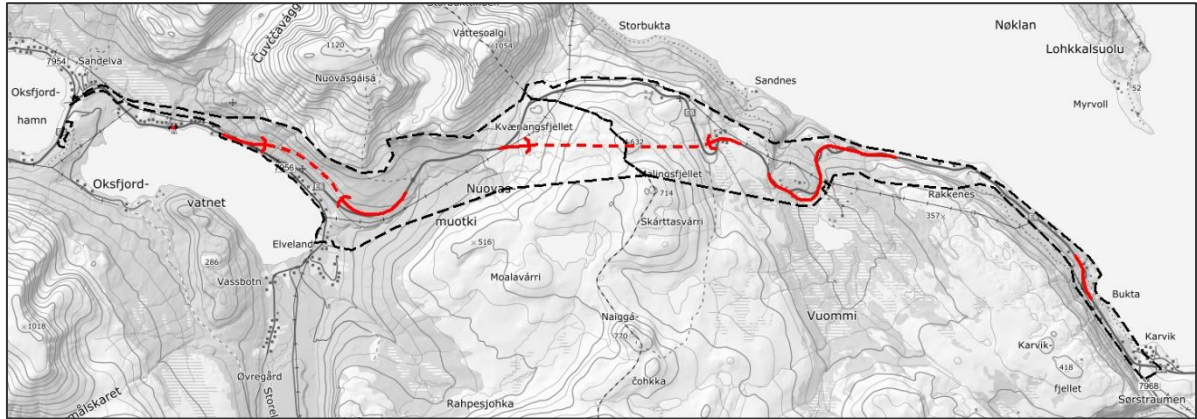
I nullalternativet inngår også et fjordbunndeponi i Kvæningen for overskuddsmasser fra tunneler, herunder også en utskipingskai ved Rakkenes.



Figur 11 Utsnitt fra kommuneplanens arealdel for Kvæningen. Planavgrensningen vises med svartstiplet linje og skyggemarkering av planområdet. Rød linje viser revidert vegløsning. Kilde: Kvæningen kommune

4.3 Alternativ 1: Utbyggingsalternativet

Forslag til detaljregulering utgjør alternativ 1; Utbyggingsalternativet. Planavgrensningen er vist i Figur 12. Det vises for øvrig til plankartet for detaljer Figur 1



Figur 12 Utbyggingsalternativet – Planforslaget

5. VURDERING AV VERDI

5.1 Innledning

Med verddivurdering menes en vurdering av hvor verdifullt et område eller miljø er. Det er gjort verddivurderinger av de områder som inngår i planområdet. Verddivurderingen inneholder delområder innenfor planområdet som datagrunnlaget har gitt grunn til å kategorisere. Til kapitlet hører også kartvedleggene registreringskart (Vedlegg 1) og verdikart (Vedlegg 2).

5.1.1 Datagrunnlag

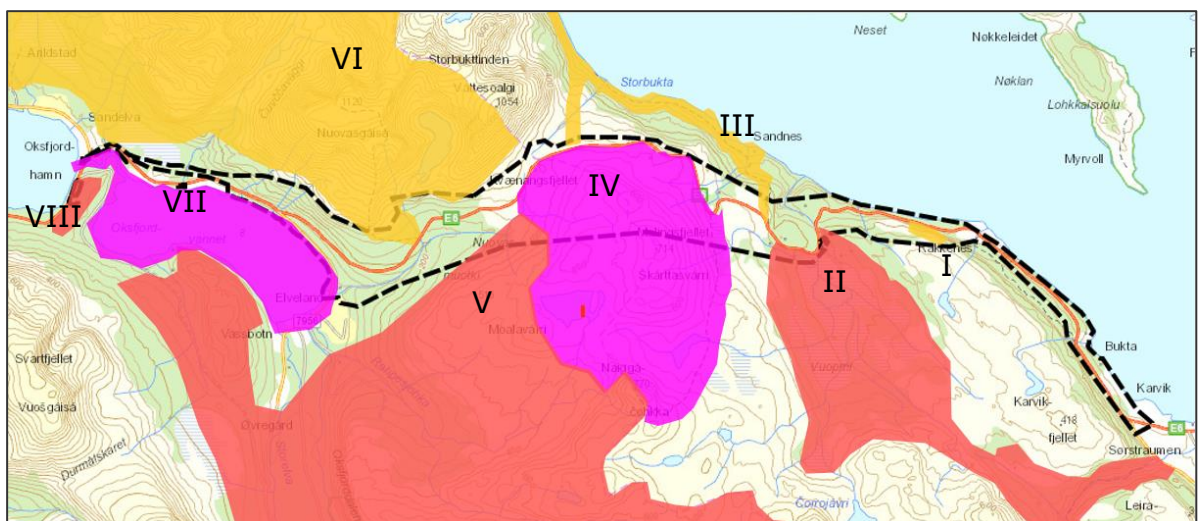
Datagrunnlaget utgjøres av kjent informasjon i offentlige databaser, herunder:

- www.nordreisa.kommune.no
- www.kvanangen.kommune.no
- www.ut.no
- www.miljodirektoratet.no
- www.miljoatlas.miljodirektoratet.no (Miljøstatus)
- www.godtur.no
- www.regjeringen.no
- www.nordatlas.no

I tillegg er det gjort befaringer i området ved flere anledninger, både gjennom friluftslivskartlegging og ved andre befaringer, og gjennom flere årstider. Det er gjort befaringer i april, juni, august, september og oktober 2020. Området var helt snødekt/vinterforhold i april, og det lå fremdeles snø på bakken i juni. Det er også hentet informasjon i innspillene i forbindelse med høring og offentlig ettersyn av planprogrammet og varsel om oppstart av planarbeidet.

5.1.2 Inndeling i delområder

Ettersom både Kvænangen og Nordreisa kommuner har gjennomført kartlegging av friluftslivsområdene sine i 2019, ble det vurdert som naturlig å ta utgangspunkt i deres inndeling av delområder. Det er ikke kommet inn ny informasjon som skulle tilsa at denne områdeinndelingen må/bør justeres. Figur 13 viser områdeinndelingen med verdisseting. Verdikartet med tegnforklaring finnes også i Vedlegg 2.



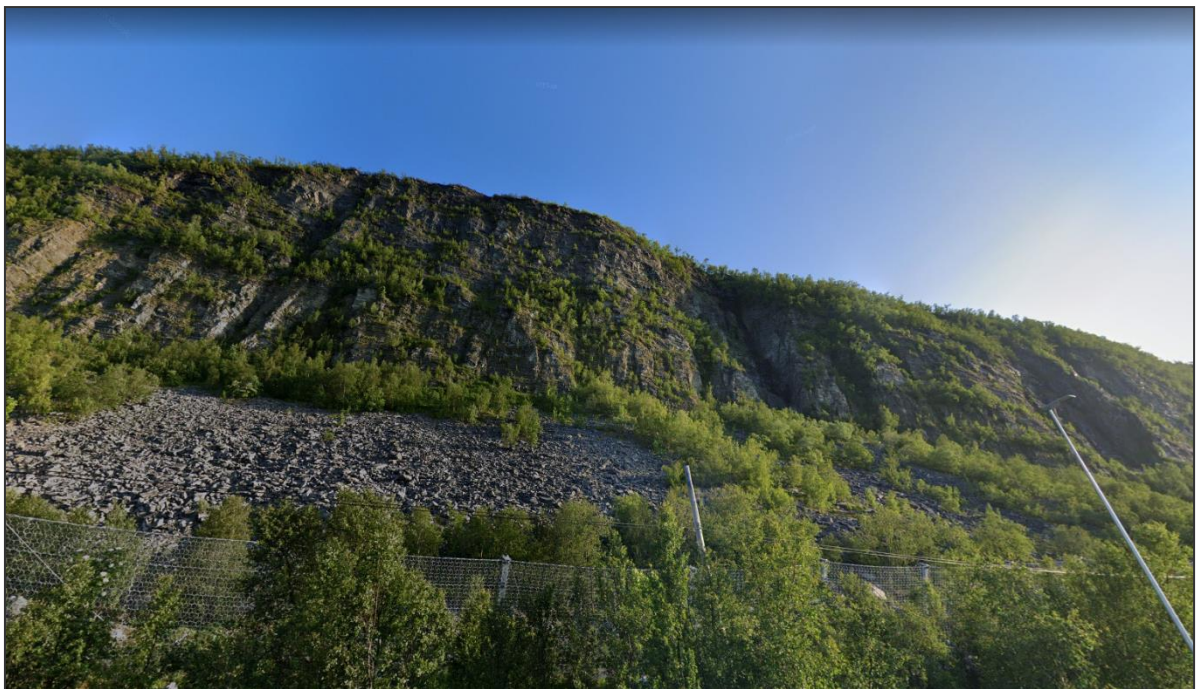
Figur 13 Friluftslivsområder med verdisseting ved planområdet. Lilla farge er verdsatt som svært stor verdi, rød farge indikerer stor verdi, og gul farge viser noe verdi. Inndeling i delområder vist med romertall I-VI. Planområdet vist med svart stiplet linje. Kilde: Naturbase/Miljødirektoratet og Rambøll

- I. Rakkenes;** isklatring.
- II. Sandnesdalen - Navit;** dagsturer og utgangspunkt for lengre turer.
- III. Sandneset – Valan;** tursti til Valan og Meiland.
- IV. Kvævangsfjellet;** dagsturområde, hundekjøring, skikjøring og toppturer.
- V. Oksfjorddalen – Vaddas;** turområde, sykkelsti, gapahuker, jakt og snøscooter.
- VI. Oksfjord nord;** nærturer, hytter, bærplukking, skigåing og toppturer.
- VII. Oksfjordvannet og Fiskelva;** hytter, camping, isfiske, snøscooter, skigåing, padling, elvefiske, bærplukking og jakt.
- VIII. Kjølen;** Fottur og skitur.

5.2 Verdivurdering av delområdene

5.2.1 Delområde I: Rakkenes

Det kartlagte området ligger i Kvængangen kommune. Området omfatter deler av Rakkenesura sør for E6, se Figur 13. Området er et isklatrefelt og blir kun brukt om vinteren. Det er noen parkeringsmuligheter langs E6. Kommunen har kartlagt feltet som et viktig friluftslivsområde med middels brukerfrekvens og opplevelseskvaliteter.



Figur 14 Rakkenesura, brukes til isklatring på vinterstid. Kilde: Google Street View, 2019

Bruken av området begrenser seg til spesielt interesserte og de som har korrekt utstyr for isklatring. Innenfor området er det tre ulike klatreparseller med spektakulær utsikt over Kvængangen og flott moderat klatring med god is. Det er et par andre klatrefelt i nærheten, men Rakkenes vurderes å ha mest verdi. Verdien vurderes derfor til middels.

Verdi	Uten betydning	Noe	Middels	Stor	Svært stor
			▲		

5.2.2 Delområde II: Sandnesdalen – Navit

Det kartlagte området ligger i Kvæningen kommune. Området starter ved E6 i Sandnesdalen og fortsetter sørover gjennom Sørstraumdalen og Navitdalen. Se Figur 13. Sandnesdalen er et attraktivt hytteområde og inkluderer Sandnesvannet og Sandneselva sør for E6. Området brukes til kortere dagsturer og som utgangspunkt for lengre turer. Store deler av området består av inngrepsfri natur.



Figur 15 Nordlige del av Sandnesdalen. Foto: Rambøll, 05.08.2020

Friluftslivsverdiene i området knytter seg i hovedsak til utfart, dagsturer og lengre turer. Det er flere områder som egner seg til parkering, og mange gode stier som går innover dalen. På myrområdene nord for Sandnesvannet kan en finne multebær. Sørstraumdalen er tilrettelagt av grendelaget. Ifølge kommunens friluftslivskartlegging har området stor brukerfrekvens, brukes ofte av regionale og nasjonale besøkende, og har ganske mange opplevelseskvaliteter. Området er kartlagt som svært viktig utfartsområde.

På bakgrunn av kommunens kartlegging og områdets kvaliteter som utfartsområde med god tilgjengelighet, settes verdien til stor.

Verdi	Uten betydning	Noe	Middels	Stor	Svært stor
				▲	

5.2.3 Delområde III: Sandneset – Valan

Delområdet ligger i Kvæningen kommune og er en tursti som starter ved E6 ved Trollvannet og går til Sandnes. Se Figur 13. Stien kan følges videre til Valan. Alternativt kan en følge høyspentlinja fra trafoen på Kvænangsfjellet ned til sjøen og videre til Valan. Stien brukes imidlertid kun på sommerstid da det er høy snøskredfare på vinteren.

Ifølge kommunens friluftslivkartlegging har området lav brukerfrekvens og brukes aldri av regionale og nasjonale besøkende. Opplevelseskvalitetene er middels, og området er ikke tilrettelagt. Stien er ikke merket fra E6, og parkeringen ved Trollvannet er noe vanskelig å få øye på. Kommunen har kartlagt området som «registrert friluftslivsområde» av typen «strandsone med tilhørende sjø og vassdrag. Kartleggingen tilsier at friluftslivsområdet hovedsakelig benyttes av lokalbefolkningen. På Sandnes er det et par fritidsboliger, men det er ikke vegforbindelse hit. Fritidsboligene er dermed kun tilgjengelig ved sjøveis transport eller stien fra Trollvannet.



Figur 16 Starten på stien til Valan, med parkeringsplass. Kilde: Google Street View, 2019

På bakgrunn av brukerfrekvens og tilgjengelighet, samt kommunens kartlegging, vurderes området å ha noe verdi.

Verdi	Uten betydning	Noe	Middels	Stor	Svært stor
		▲			

5.2.4 Delområde IV: Kvænangsfjellet

På kartet deles Kvænangsfjellet i to av kommunegrensen mellom Kvæningen og Nordreisa, men i denne rapporten vurderes delområdet samlet på tvers av kommunegrensen. Se Figur 13. Området ligger sør for E6 og har et viddepreget landskap med topper på mellom 500 og 800 meter over havet. Ettersom E6 ligger på rundt 400 meter over havet, er Kvænangsfjellet et lettgått og tilgjengelig turområde. Det er godt med parkeringsmuligheter ved E6, og området brukes ofte både sommer og vinter.

Særlige kvaliteter i området er turstien til Naiggáohkka (Store Naika). Turen starter ved parkeringsplassen i Storsvingen før oppkjøringen til selve Kvænangsfjellet. Stien inngår i 10 på Topp i regi av Nordreisa kommune, samt Ut i NORD i regi av Nord-Troms Friluftsråd. Nettsidene til Ut i NORD har registrert 28 besøkende på toppen mellom 22.05.2020 og 19.08.2020. Det faktiske antallet må regnes med å være høyere ettersom det antas at ikke alle som går på toppen registrerer besøket sitt på nettsiden. Turmålet brukes både sommer og vinter.



Figur 19 Skispor langs turstien fra Storsvingen sørover mot Store Naika. Foto: Rambøll, 30.04.2020



Figur 18 Til venstre: Parkeringsplassen ved Storsvingen. Turstien mot Store Naika kan sees i bakgrunnen. Til høyre: Skilting mot Store Naika lengre sør på stien. Foto: Rambøll, 25.06.2020

Parkeringsplassen i seg selv brukes som utfartsparkering og til nærturer. Det er flere bålplasser rundt parkeringsplassen og det står stadig bobiler her, sommer som vinter.



Figur 17 Bålplasser på myrområdene sør for E6. Foto: Rambøll, 25.06.2020

Et annet særlig kvalitetsområde er Skárttasvárrí (Malingsfjellet). På toppen er det også satt opp en postkasse som inneholder en turbok. Toppen inngår i Ut i NORD-turene, og har mellom 22.05.2020 og 19.08.2020 registrert 92 besøkende på nettsiden. Som ved Naiggáçohkka må en regne med at det faktiske besøkstallet er høyere, spesielt ettersom toppen sannsynligvis også besøkes av gjennomreisende fra resten av landet og utlandet. Ellers er hele området lettgått og tilgjengelig, og er i bruk gjennom hele året. Området er, ifølge Nordreisa kommune sin friluftslivskartlegging, mest brukt om vinteren til skikjøring og -gåing, toppturer, snowboardkjøring og hundekjøring. Det foregår også noe isfiske på Isvatnet. Landskapet er vakkert, og det er flott utsikt fra selv de laveste toppene.

Det er flere alternativer til parkering i området, blant annet ved utvidet vegskulder på kommunegrensen mellom Kvænangen og Nordreisa kommune. På sommerstid brukes alle parkeringsplassene/lommene langs E6 også av turister som stanser for å ta bilder av storslått utsikt, eller for å ta korte turer opp på Skárttasvárrí.

Området inkluderer også Gildetun, et fjellhotell på Kvænangsfjellet, 412 meter over havet. Hotellet er vanligvis stengt på vinteren, men på sommerstid har de gjester fra hele verden på vei fra eller til Nordkapp. Gjestene ved Gildetun nyter godt av å kunne gå rett ut døra og ut i terrenget, eller på toptur.



Figur 20 Til venstre: Bildet tatt i en av parkeringslommene på Kvænangsfjellet mot Gildetun. Til høyre: Fra samme parkeringslomme mot Malingsfjellet og toppene rundt. Foto: Rambøll, 30.04.2020

Begge kommunene har kartlagt sin «del» av Kvænangsfjellet som et svært viktig utfartsområde med stor brukerfrekvens. Området har, ifølge kartleggingene, ganske stor regional og nasjonal betydning, og ganske mange opplevelseskvaliteter.

På bakgrunn av kvaliteter nevnt over, kommunens kartlegging, og områdets betydning for nasjonale, regionale og utenlandske besøkende, vurderes området å ha svært stor verdi.

Verdi	Uten betydning	Noe	Middels	Stor	Svært stor
					▲

5.2.5 Delområde V: Oksfjorddalen – Vaddas

Dette området ligger i Nordreisa kommune, og strekker seg fra kommunegrensa mellom Nordreisa og Kvænangen kommune i øst til fjellområdene vest for Oksfjorddalen, og fra Oksfjordvannet og Kvænangsfjellet i nord, til fjellene vest for Navitdalen i sør. Se Figur 13. Hele området er over 100 000 daa stort. For denne konsekvensutredningen vurderes imidlertid områdene ved Oksfjordvannet, Oksfjorddalen og fjellområdene vest for Kvænangsfjellet av størst interesse.

Nordreisa kommune har kartlagt området som et stort turområde uten tilrettelegging, med verdien «viktig». Dette er et skjermet turområde som binder sammen Oksfjorddalen med Reisadalen og Navitdalen. Det beskrives av kommunen som et spennende turområde med mye interessant historie fra gruvedriften ved Vaddas gruver rundt år 1900, fine og sjeldne botaniske forekomster og et fantastisk vilt landskap. Det er gapahuger og stier i starten av Oksfjorddalen, og mye skiaktivitet mot Naika rundt påsketider.

Mye av utfarten starter i Oksfjorddalen ved Øvregård, men man kan også kjøre omtrent helt til de nedlagte gravene ved Vaddas. Parkeringsplassen ved E6, «Flyplassen», kan også brukes ved utfart i vestre del av delområdet.



Figur 21 Til venstre: Bildet tatt fra «Flyplassen mot Skártašvárrí og fjellområdene rundt. Til høyre: «Flyplassen» med skispor som går fra parkeringsplassen. Foto: Rambøll, 30.04.2020

Den sørlige delen av det kartlagte friluftslivsområdet er et populært jakt- og fiskeområde, og toppen Luovosskáidi er en destinasjon i Ut i NORD-konseptet. Denne delen av området vurderes imidlertid å ikke bli berørt av planforslaget, og inngår derfor ikke i verddivurderingen.

På bakgrunn av ovennevnte momenter og kommunens kartlegging av området, vurderes området å ha middels verdi.

Verdi	Uten betydning	Noe	Middels	Stor	Svært stor
			▲		

5.2.6 Delområde VI: Oksfjord nord

Det kartlagte området ligger i Nordreisa kommune, og dekker hele området innenfor Nordreisa sine kommunegrenser nord for E6 og Oksfjordhamn. Se Figur 13. Området er kartlagt som nærturterreng for lokale i Oksfjorden, med hytter og fritidshus i Oksfjord og Molvika. Det er godt bærterreng og fiskevann i Trolldalen og ved Molvik.

Vestre del av området inkluderer lysløypeanlegget nord for boligfeltet sentralt i Oksfjordhamn.



Figur 22 Storbukttinden i østre del av området. Foto: Rambøll, 30.04.2020

Østre del av området er preget av høye, spisse tinder og egger, og egner seg best til toppturer for erfarne fjellvandrere og topptur-turister.

Området er svært rasutsatt om vinteren. Det foregår noe toppturaktivitet og skikjøring i fjellene på vinterstid. I barmarksesongen er en av turdestinasjonene, Nuovasgáisá, et turmål i Ut i NORD-konseptet. Parkering og turstart er ved E6. Toppen har et relativt lavt besøkstall; mellom 28.06.2020 og 19.08.2020 er det registrert 20 besøkende på nettsiden til Ut i NORD. Dette kan blant annet skyldes avstanden fra kommunens kjerneområde, samt turens vanskelighetsgrad (rød/krevende). Fra toppen kan en nyte spektakulær utsikt over Kvænangstindan, Oksfjorden og Kvænangen/Badderfjorden. Fjellene i seg selv er et vakkert skue, fra hele det kystnære området i både Nordreisa og Kvænangen.



Figur 23 Til venstre: Nuovasgáisá sett fra Oksfjord FamilieCamping. Til høyre: Starten på toppturen til Nuovasgáisá. Selve toppen kan sees i bakgrunnen. Foto: Rambøll, 23.06. og 04.08.2020

Området er kartlagt som registrert friluftslivsområde av kommunen, med middels brukerfrekvens og ganske mange opplevelseskvaliteter. De delene av det kartlagte området som ligger i/nærmest planområdet, består i stor grad av høye tinder. Brukergruppen blir dermed begrenset av vanskelighetsgraden og tilgjengeligheten til området.

På bakgrunn av kommunens kartlegging, områdets brukerfrekvens og tilgjengelighet, vurderes området å ha noe verdi.

Verdi	Uten betydning	Noe	Middels	Stor	Svært stor
			▲		

5.2.7 Delområde VII: Oksfjordvannet og Fiskelva

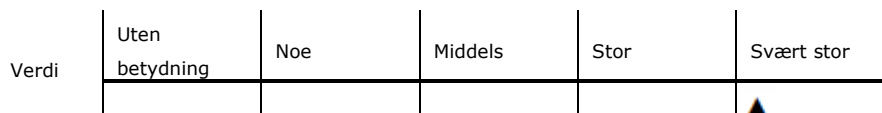
Oksfjordvassdraget ligger i Nordreisa kommune, og er kartlagt som et svært viktig utfartsområde. Se Figur 13. Området er veldig godt besøkt hele året av både lokale og tilreisende. Det er mange hytter i Oksfjorden, og en godt besøkt campingplass ved Oksfjordvannet (se Figur 23). Det fiskes i vannet både sommer og vinter (isfiske), og starten på snøskuterløypa mot Kautokeino går over vannet. Snøskutere genererer noe støy, men løypa brukes også mye av skigåere. På sommeren er det populært å padle på vannet.

Oksfjord oppvekstsenter bruker skogområdet rundt Fiskelva aktivt. Fiskelva, og Oksfjordvassdraget generelt, er svært populært med tanke på fiske etter sjørøye, sjørørret og laks. Vassdraget er vernet på grunn av urørthet og sin betydning og viktighet for reindrift og friluftsliv. Det er godt tilrettelagt for friluftsliv og fiske ved Fiskelva, med benker og rasteplasser.

I de sørvendte skråningene opp mot Kvænangsfjellet og Skárttasvárri er det godt bærterreng, og det er en del jaktaktivitet i tilgrensende områder rundt vannet. Det er også populært å sykle rundt vannet.

Ifølge kommunens kartlegging er det stor brukerfrekvens i vassdraget, og ganske ofte også regionale og nasjonale brukere. Området er også brukt av utenlandske tilreisende, og har ganske mange opplevelseskvaliteter.

På bakgrunn av at vassdraget er vernet på grunn av blant annet friluftsliv, områdets betydning for alt fra lokale til internasjonale besøkende, og kommunens kartlegging, vurderes Oksfjordvassdraget å ha svært stor verdi.



5.2.8 Delområde VIII: Kjølen

Området er ikke kartlagt som friluftslivsområde av Nordreisa kommune, men er et mye benyttet nærtrområde for befolkningen i og rundt Oksfjordhamn. Se Figur 13.

Delområdet inkluderer fot- og skituren Kjølen, som er en enkel tur langs kjølen mellom Oksfjorden på den ene siden og Oksfjordvannet på den andre siden. Fotturen er en del av konseptet 5 turer med Turbo i regi av Barnas Turlag Nordreisa, samt Ut i NORD i regi av Nord-Troms Friluftsråd. Om vinteren er dette en skitur som inngår i Ut i NORD-konseptet. Turen går over relativt flatt terreng og er derfor tilgjengelig for de fleste grupper.

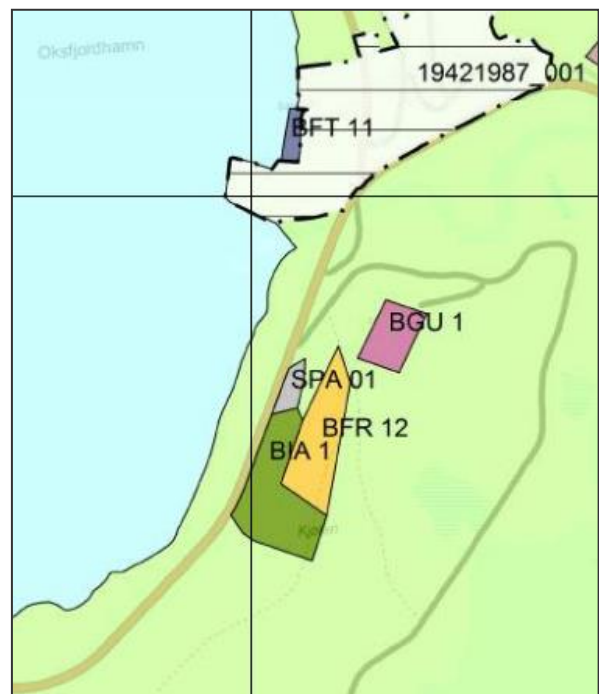


Figur 24 Traseen til Kjølen. Kilde: ut.no

Parkeringsplass for turen, sommer og vinter, er ved gravlunden ved Buktaveien, men en kan også parkere ved Oksfjordhamn Oppvekstsenter. Da krysser man E6 og følger grusvegen fra snøskuterparkeringen/langs snøskuterløypa, som starter ved det nedlagte massetaket, før man kommer inn på turløypa. Turen er svært godt besøkt; mellom 15.05.2020 og 08.09.2020 er det registrert 272 besøkende på nettsiden til Ut i NORD.

I gjeldende kommuneplan for Nordreisa kommune (2014-2026) er det satt av et areal til nåværende parkeringsplass (SPA 01 i Figur 25) ved starten på snøskuterløypa i det nedlagte massetaket utenfor Oksfjordhamn. Selv om ferdsel med snøskuter og snøskuterløyper ikke inngår i konsekvensutredningen, antas det at både parkeringsplassen og snøskuterløypa som starter her også benyttes av skigåere og til annen utfart, både sommer og vinter. Området BIA 1 er i arealdelen satt av til fremtidig skileikområde. Arealet er ikke opparbeidet til dette formålet. Område BFR 12 er satt av til fremtidig fritidsbebyggelse. Arealet er ikke opparbeidet til dette formålet. Område BGR 1 er satt av til nåværende gravlund.

På bakgrunn av områdets betydning som nærturterreng, bruksfrekvens, kvalitet og tilgjengelighet, vurderes Kjølen å ha stor verdi.



Figur 25 Utsnitt av kommuneplanens arealdel for Nordreisa (2014-2026). Omtalte arealer SPA 01, BIA 1 og BFR 12 midt i bildet. Kilde: Nordreisa kommune

Verdi	Uten betydning	Noe	Middels	Stor	Svært stor
				▲	

6. VURDERING AV PÅVIRKNING

6.1 Innledning

I det følgende gis en vurdering av påvirkningen de planlagte tiltakene medfører i delområdene som er verdivurdert over. Påvirkning er et uttrykk for endringer som tiltaket/planforslaget vil medføre på et delområde, og endringene kan være både positive og negative.

Påvirkningen vurderes i forhold til referansesituasjonen (nullalternativet). Vurderingen bygger på kunnskap om verdiene i delområdene, kunnskap om tiltakets fysiske utforming og kunnskap om hvordan tiltaket påvirker verdiene i delområdene. Vurdering av påvirkning angis på en glidende skala fra ødelagt/sterkt forringet til forbedret, som vist i metodekapitlet over.

6.2 Nullalternativet (referansesituasjon)

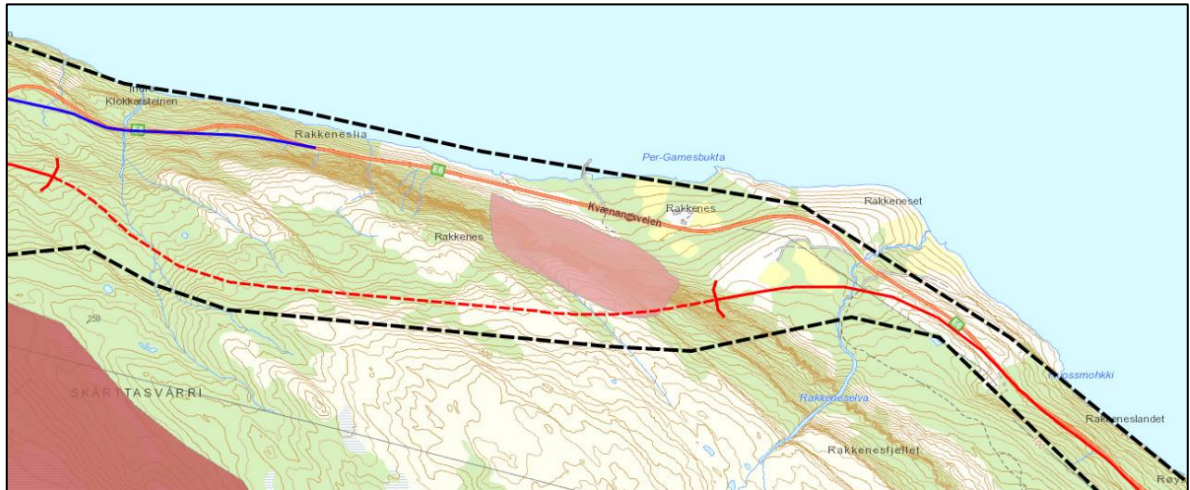
Nullalternativet beskriver forholdene framover dersom detaljreguleringsforslagets vegtrasé og tunneler ikke bygges ut. Referansesituasjonen tar utgangspunkt i dagens situasjon, noe som inkluderer gjeldende reguleringsplaner i området. Friluftinteressene identifisert og verdisatt tidligere, vil altså ikke forringes dersom gjeldende reguleringsplaner for området opparbeides, eller dersom detaljreguleringsforslaget ikke realiseres. Hele planområdet er tidligere regulert, så nullalternativet er derfor de gjeldende reguleringsplanene for området.

Nullalternativet har per definisjon konsekvensen 0. Konsekvensen for delområdene illustrer derfor tiltakets påvirkning på området målt opp mot referansesituasjonen.

6.3 Påvirkningsvurdering av delområder

6.3.1 Delområde I: Rakkenes

I gjeldende reguleringsplan for området er det regulert en tunnelportal like ved delområdet. Det antas at å anlegge en tunnel her ikke vil påvirke friluftslivsområdet i nevneverdig grad ettersom påhugget er øst for området. Dersom gjeldende reguleringsplan opparbeides vil det imidlertid fremdeles være tilgang til isklatringsområdet via eksisterende E6, ettersom det er adkomstveg til blant annet Mowis anlegg på Rakkenes. Det antas også at dette området er kjent for isklatremiljøet, og at en omlegging av E6 i tunnel forbi området ikke vil påvirke bruken av området i nevneverdig grad.



Figur 26 Delområde I vist med rød gjennomsliktig farge midt i bildet. Plangrensen vist med svart stiplet linje. Gjeldende reguleringsplans vegtrasé vist med rød sammenhengende linje for veg i dagen og rød stiplet linje for tunnel. Forslag til ny vegtrasé vist med blå sammenhengende linje. Kilde: Statens Vegvesen, Nye Veier, Naturbase/Miljødirektoratet og Rambøll

Planforslagets vegtrasé følger eksisterende E6 i mye større grad i dette området, og vil lede trafikken forbi delområdet. Dette vil påvirke lydbildet noe i negativ retning. For øvrig vurderes det at planforslaget vil medføre en ubetydelig endring for isklatringsfeltet.

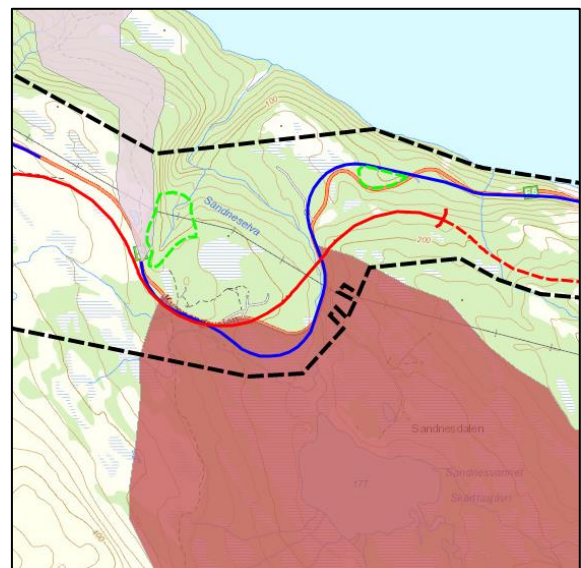
Påvirkning	Sterkt forringet	Foringet	Noe forringet	Ubetydelig endring	Forbedret
				▲	

6.3.2 Delområde II: Sandnesdalen - Navit

Planforslaget legger opp til en endret veglinje ift. den gjeldende regulerede veglinjen.

Ettersom planforslaget ikke forutsetter tunnel gjennom Rakkeneslia, og i større grad følger eksisterende veglinje, er kurvene i planforslaget noe annerledes enn i gjeldende reguleringsplan.

Veglinja i planforslaget krysser Sandneselva på samme punkt som eksisterende veglinje, noe som medfører mindre inngrep over elva enn gjeldende reguleringsplan. Dette anses som positivt, ettersom elva bidrar til økt kvalitet i friluftslivsyemed.



Videre sørvestover legger veglinja i planforslaget et større beslag på det kartlagte friluftslivsområdet i Sandnesdalen enn gjeldende reguleringsplan. Foreslått veglinje går, i dette området, hovedsakelig gjennom et myrområde. Det er funnet multebær og multebloomster på myrområdene.

Figur 27 Delområde II vist med rød gjennomsliktig farge. Plangrensen vist med svart stiplet linje. Gjeldende reguleringsplans vegtrasé vist med rød sammenhengende linje for veg i dagen og rød stiplet linje for tunnel. Forslag til ny vegtrasé vist med blå sammenhengende linje. Foreslåtte massedeponi vist med grønn stiplet linje. Kilde: Statens Vegvesen, Nye Veier, Naturbase/Miljødirektoratet og Rambøll

Samlet sett vurderes graden av påvirkning å være noe forringet.

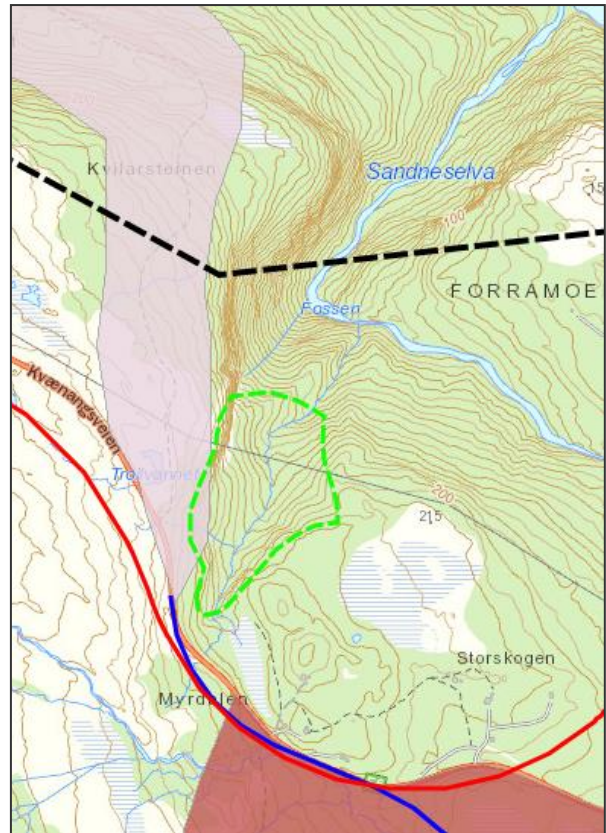
Påvirkning	Sterkt forringet	Forringet	Noe forringet	Ubetydelig endring	Forbedret
			▲		

6.3.3 Delområde III: Sandneset – Valan

I dette området legger planforslaget opp til å følge eksisterende veglinje i større grad enn gjeldende reguleringsplan. Den regulerte veglinjen ligger noe vest for eksisterende veglinje. Det vurderes ikke at å følge eksisterende veglinje vil ha en negativ påvirkning, selv om den regulerte veglinjen ligger lengre unna det kartlagte friluftslivsområdet. Dette fordi en bruker allerede utbygd areal til samme formål framfor å beslaglegge mer areal til veg.

Det planlegges et massedeponi i dalen øst for Trollvannet, Myrdaalen. Omrisset for deponiet berører det kartlagte friluftslivsområdet, men det er ikke funnet informasjon som tilsier at dalen blir brukt til friluftslivsaktiviteter, annet enn muligens noe bærplukking. Den vestre siden av dalen er svært bratt og ulent, men på østsiden er det fine platå som er lett tilgjengelig for hyttefolket i området, og med fin utsikt over fjorden. Massedeponiet vurderes å ville redusere de estetiske kvalitetene ved området, samt at det vil måtte etableres en anleggsvei til deponiet. Områdene rundt massedeponiet vil fremdeles kunne brukes til friluftsliv, men kvaliteten vil bli redusert.

Samlet sett vurderes derfor graden av påvirkning å være noe forringet for delområdet.

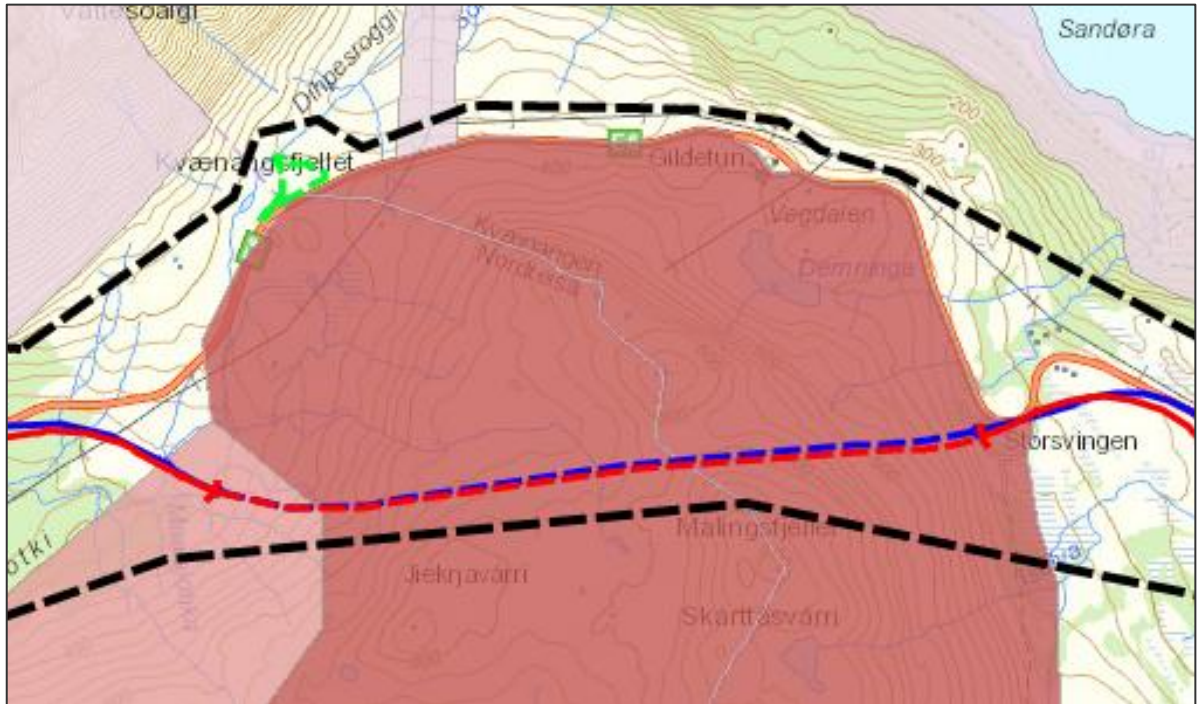


Figur 28 Delområde III vist med rosa gjennomsliktig farge. Plangrensen vist med svart stiplet linje. Gjeldende reguleringsplans vegtrasé vist med rød sammenhengende linje for veg i dagen. Forslag til ny vegtrasé vist med blå sammenhengende linje. Foreslåtte massedeponi vist med grønn stiplet linje. Kilde: Statens Vegvesen, Nye Veier, Naturbase/Miljødirektoratet og Rambøll

Påvirkning	Sterkt forringet	Foringet	Noe forringet	Ubetydelig endring	Forbedret
			▲		

6.3.4 Delområde IV: Kvænangsfjellet

Helt i øst, ved Storsvingen, følger planforslaget mer eller mindre veglinje fra gjeldende reguleringsplan, med tunnelpåhugg sør for eksisterende vegtrasé. Rasteplass/utfartsparkering sør for foreslått/regulert veglinje beholdes omtrent som i gjeldende reguleringsplan. At parkeringen blir anlagt sør for vegen, gjør at dagens veg faller bort som barriere for tilgang til friluftslivsinteressene sør for vegen. Ettersom rasteplassen ikke er endret i nevneverdig grad fra gjeldende reguleringsplan, vurderes påvirkningen å være ubetydelig i dette planforslaget. Et nytt startpunkt for toppturen til Store Naika må etableres, men det vurderes ikke at dette har særlig stor betydning for lengden og kvaliteten på turen.



Figur 29 Delområde IV vist med rød gjennomsiktig farge. Plangrensen vist med svart stiplet linje. Gjeldende reguleringsplans vegtrasé vist med rød sammenhengende linje for veg i dagen og rød stiplet linje for tunnel. Forslag til ny vegtrasé vist med blå sammenhengende linje for veg i dagen og blå stiplet linje for tunnel. Foreslåtte massedeponi vist med grønn stiplet linje. Kilde: Statens Vegvesen, Nye Veier, Naturbase/Miljødirektoratet og Rambøll

Selve Kvænangsfjelltunnelen følger også gjeldende reguleringsplan mer eller mindre fullstendig. Det vurderes ikke at selve tunnelen vil få betydning for friluftslivsinteressene i området, og både Malingsfjellet og Isvatnet vil kunne brukes som før. Startpunkt for disse turene må imidlertid endres om vinteren ettersom eksisterende veg ikke vil holdes åpen hele året.

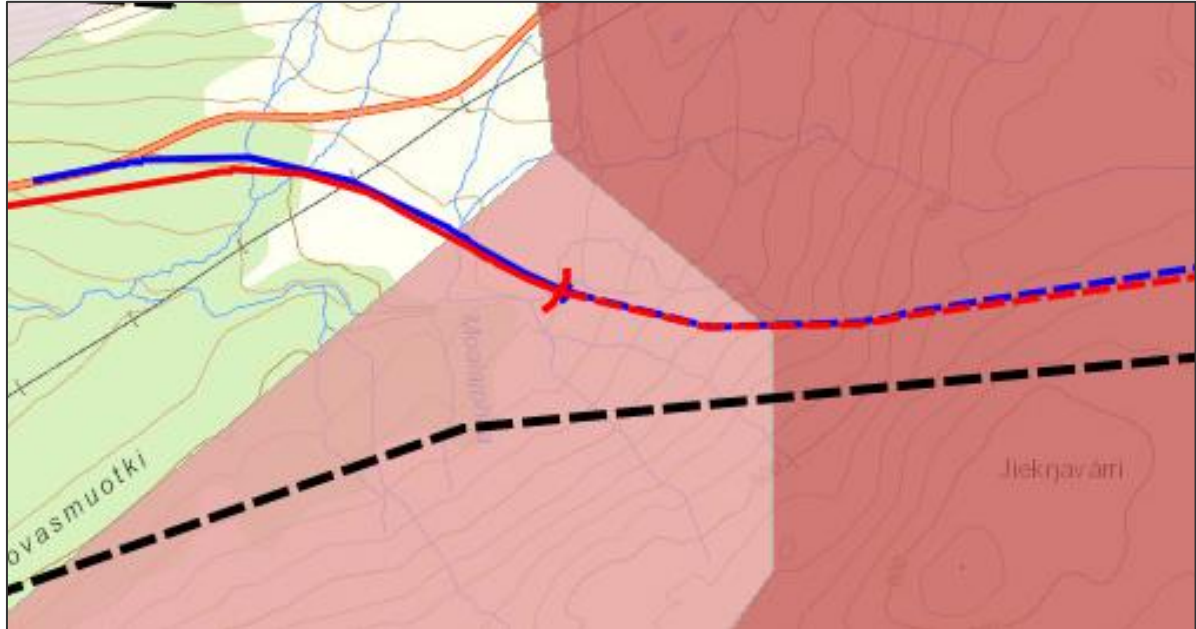
På sommerstid vil eksisterende veg brukes til sykkelveg og omkjøringsveg, men vegen vil ikke holdes åpen på vinteren annet enn som beredskapsveg. For sykkelturistene om sommeren vil tunnelen medføre en tryggere strekning over Kvænangsfjellet, ettersom trafikken her vil reduseres betraktelig.

I forhold til nullalternativet (gjeldende reguleringsplan) vurderes det at planforslaget samlet sett vil medføre ubetydelige endringer for friluftslivsinteressene på Kvænangsfjellet.

Påvirkning	Sterkt forringet	Forringet	Noe forringet	Ubetydelig endring	Forbedret
				▲	

6.3.5 Delområde V: Oksfjorddalen – Vaddas

Planforslaget legger opp til en utbygging mer eller mindre lik gjeldende reguleringsplan. Det er kun et lite areal helt nord i delområdet som blir berørt. Ettersom planforslaget ikke har endret på regulert veglinje i dette området, settes påvirkningen til uten betydning.

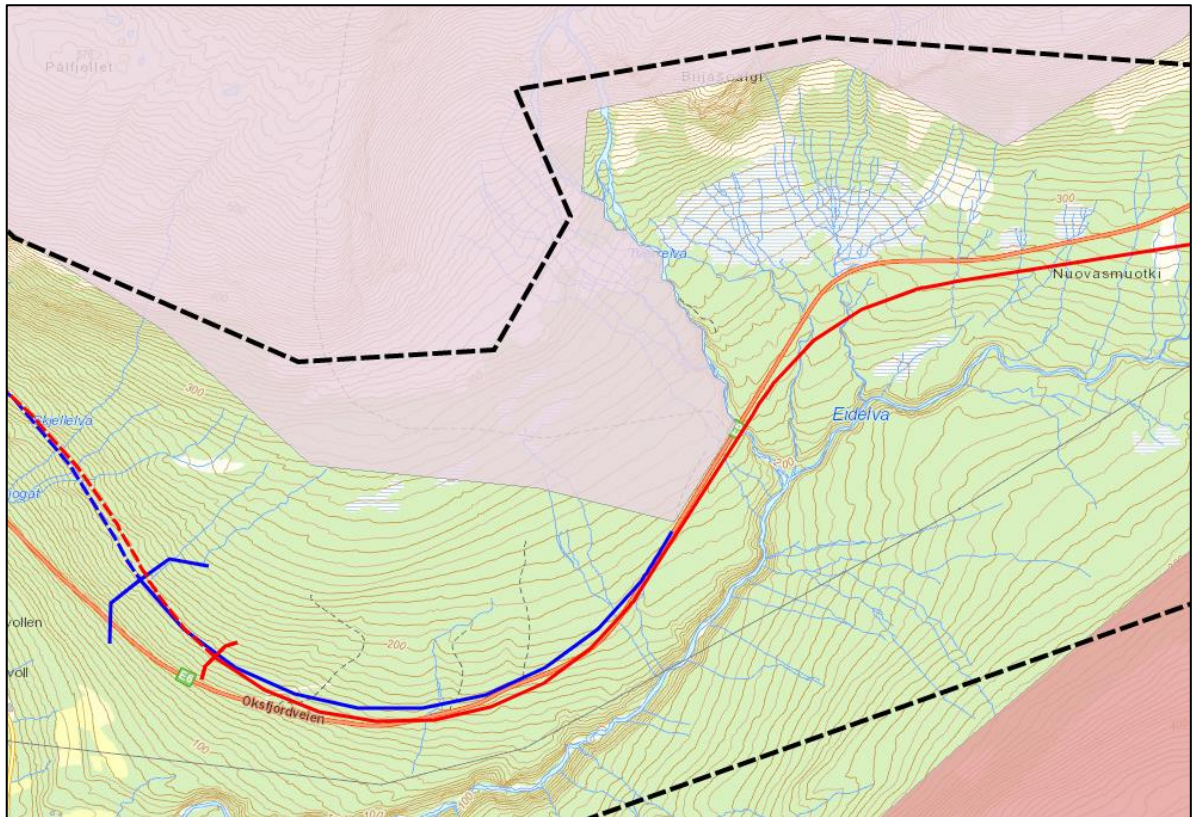


Figur 30 Delområde V vist med lyserød gjennomsiktig farge. Plangrensen vist med svart stiplet linje. Gjeldende reguleringsplans vegtrasé vist med rød sammenhengende linje for veg i dagen og rød stiplet linje for tunnel. Forslag til ny vegtrasé vist med blå sammenhengende linje for veg i dagen og blå stiplet linje for tunnel. Kilde: Statens Vegvesen, Nye Veier, Naturbase/Miljødirektoratet og Rambøll

Påvirkning	Sterkt forringet	Foringet	Noe forringet	Ubetydelig endring	Forbedret
				▲	

6.3.6 Delområde VI: Oksfjord nord

Planforslaget følger mer eller mindre gjeldende regulert veglinje forbi dette delområdet, som igjen følger eksisterende veglinje. Planforslaget vurderes å medføre ubetydelige endringer for friluftslivsinteressene i området.

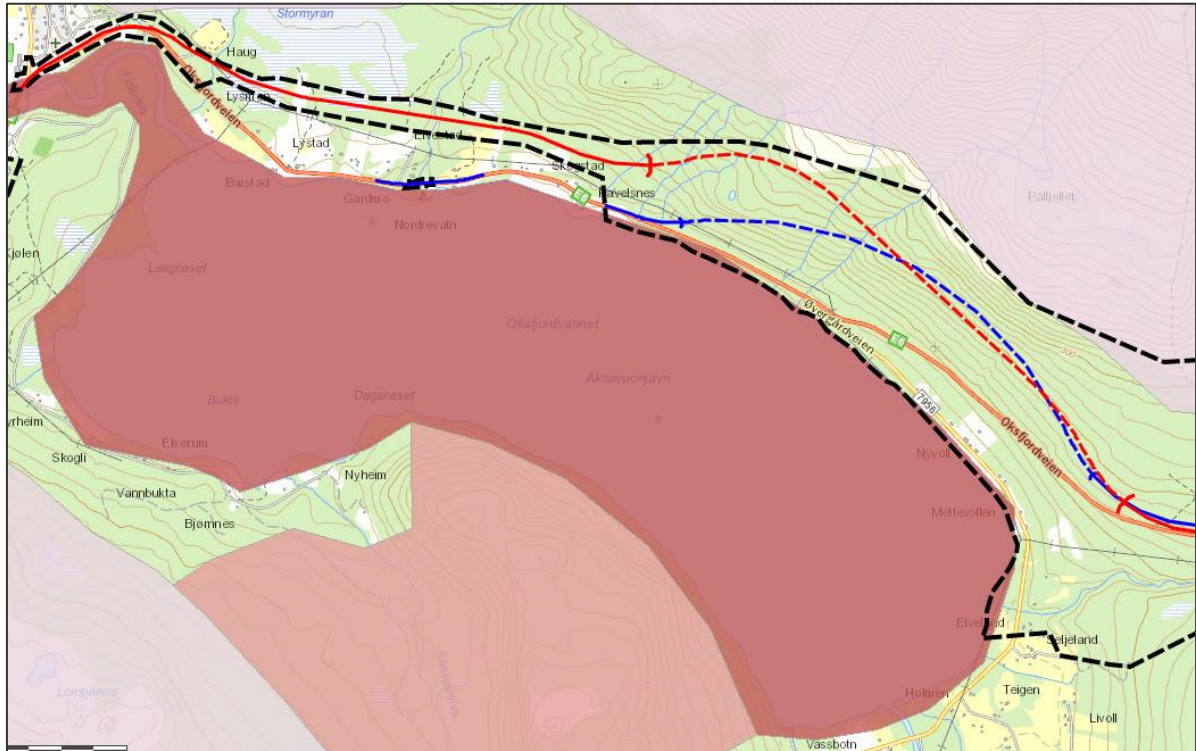


Figur 31 Delområde VI vist med rosa gjennomsiktig farge. Plangrensen vist med svart stiplet linje. Gjeldende reguleringsplans vegtrasé vist med rød sammenhengende linje for veg i dagen og rød stiplet linje for tunnel. Forslag til ny vegtrasé vist med blå sammenhengende linje og blå stiplet linje for tunnel. Kilde: Statens Vegvesen, Nye Veier, Naturbase/Miljødirektoratet og Rambøll

Påvirkning	Sterkt forringet	Foringet	Noe forringet	Ubetydelig endring	Forbedret
				▲	

6.3.7 Delområde VII: Oksfjordvannet og Fiskelva

Den vestre portalen til Mettevolltunnelen vil ligge en god del nærmere eksisterende E6-trase enn i gjeldende reguleringsplan. Foruten ny kryssing over Suselva, ligger det til grunn for vurderingen at det ikke skal gjennomføres tiltak mellom vestre tunnelportal til Mettevolltunnelen og Oksfjordhamn.



Figur 32 Delområde VII vist med rød gjennomsliktig farge. Plangrensen vist med svart stiplet linje. Gjeldende reguleringsplans vegtrasé vist med rød sammenhengende linje for veg i dagen og rød stiplet linje for tunnel. Forslag til ny vegtrasé vist med blå sammenhengende linje for veg i dagen og blå stiplet linje for tunnel. Kilde: Statens Vegvesen, Nye Veier, Naturbase/Miljødirektoratet og Rambøll

I gjeldende reguleringsplan ligger ny veglinje mye høyere opp i terrenget før den treffer eksisterende veglinje ved Oksfjordhamn. Det antas at gjeldende reguleringsplan ville gitt et noe bedre lydbilde for friluftslivsinteressene i vassdraget. Samtidig følger planforslaget eksisterende vegtrasé, og vil derfor minimere nye naturinngrep og utbygging. Dette vekter positivt for landskapskvalitetene i området.

Videre langs, og over, Fiskelva følger planforslaget mer eller mindre gjeldende reguleringsplan og eksisterende veglinje.

Samlet sett vurderes det at planforslaget vil medføre ubetydelige endringer for friluftslivsinteressene i området.

Påvirkning	Sterkt forringet	Foringet	Noe forringet	Ubetydelig endring	Forbedret
				▲	

6.3.8 Delområde VIII: Kjølen

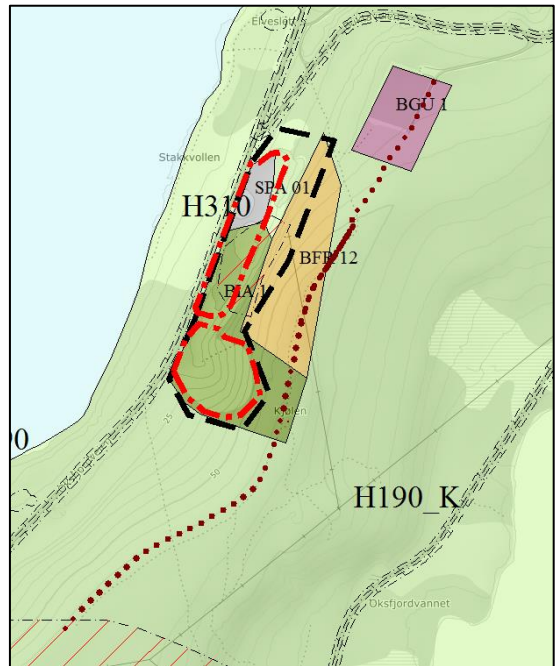
Planforslaget legger opp til etablering av et massedeponi i det nedlagte massetaket utenfor Oksfjordhamn. Massetaket er i stor grad gjengrodd og brukes hovedsakelig til parkering.

Et massedeponi vil medføre støy og støv i anleggsfasen, og utover dette vil det redusere den visuelle kvaliteten i området, inkludert for turløypa Kjølen. Grad av påvirkning her vil avhenge av størrelsen og høyden på massedeponiet, altså hvor synlig det blir fra turløypa.

Slik massedeponiet er skissert i planforslaget, vil nåværende parkeringsplass ikke kunne brukes i anleggsfasen før deponiet blir istandsatt. Ettersom parkeringsarealet brukes i dag, vil et avbøtende tiltak være å finne et nytt areal til parkering ved skuterløypa, eventuelt å redusere deponiområdet slik at en fremdeles kan benytte parkeringsplassen.

Planforslaget regulerer deponiet som midlertidig med avsatte arealer i kommuneplanens arealdel i grunn. Massedeponiet avsluttes og revegeteres, med mulighet for etablering av underliggende formål etter endt bruk.

Samlet sett vurderes det at gjeldende planstatus med skileikanlegg, hytter og parkeringsplass ville vært positivt for friluftslivet i området. Et massetak her vil imidlertid virke negativt både for eksisterende friluftsliv (turløype og parkering) og framtidig situasjon med skileikanlegg i anleggsfasen. Denne utredningen tar imidlertid utgangspunkt i sluttresultatet, og tiltakets påvirkning vurderes derfor til å medføre en ubetydelig endring. Det gjøres likevel oppmerksom på at tiltaket kan forringe friluftslivsinteressene noe i drift- og anleggsfasen med tanke på støy og støv fra deponiet.



Figur 33 Delområde VIII. Plangrensen vist med svart stiplet linje. Kommuneplanens arealdel for Nordreisa kommune ligger som bakgrunnskart. Turløypa Kjølen vist med brun stiplet linje. Planlagt massedeponi vist med rød stiplet linje. Kilde: Nordreisa kommune, Nye Veier, Ut.no og Rambøll

Påvirkning	Sterkt forringet	Foringet	Noe forringet	Ubetydelig endring	Forbedret
				▲	

7. KONSEKVENSVURDERING

7.1 Sammenstilling av konsekvens

Planforslaget er en endring av gjeldende reguleringsplan for en ny trasé for E6 over Kvævangsfjellet. Gjeldende reguleringsplan er nullalternativet i denne konsekvensutredningen for tema friluftsliv. Ettersom planforslaget i stor grad følger enten gjeldende regulert trasé eller eksisterende trasé, er påvirkningen jevnt over av liten betydning.

Konsekvensvurderingen for delområdene er gjort gjennom å sammenstille verdi og påvirkning i konsekvensviftra (Figur 7). Resultatet er gjengitt i Tabell 4.

Tabell 4 Sammenstilling av konsekvensvurderingen.

Delområde	Alt. 0	Alt. 1
I: Rakkenes	Ingen (0)	Ubetydelig (0)
II: Sandesdalen – Navit	Ingen (0)	Noe negativ (-)
III: Sandneset – Valan	Ingen (0)	Ubetydelig (0)
IV: Kvævangsfjellet	Ingen (0)	Ubetydelig (0)
V: Oksdjorddalen – Vaddas	Ingen (0)	Ubetydelig (0)
VI: Oksfjord nord	Ingen (0)	Ubetydelig (0)
VII: Oksfjordvannet og Fiskelva	Ingen (0)	Ubetydelig (0)
VIII: Kjølen	Ingen (0)	Ubetydelig (0)
Avveining		
Samlet vurdering	Ingen konsekvens	Ubetydelig konsekvens
Rangering	1	2
Forklaring til rangering	Alternativ 1 har noen områder med negative elementer.	
Beslutningsrelevant usikkerhet	Liten	Liten

Den samlede konsekvensgraden av utbyggingen/planforslaget (alternativ 1 i tabellen over) vurderes som **ubetydelig**, selv om ett av områdene har konsekvenser som trekker noe mot negativ. I all hovedsak vurderes det at de viktigste friluftslivsområdene og interessene i liten grad blir berørt av planforslaget, sett opp mot nullalternativet.

7.2 Usikkerhet

Datagrunnlaget som inngår i utredningen anses som tilfredsstillende og påkaller ingen særlige usikkerheter som etter vår vurdering skulle kunne føre til at konsekvensvurderingene for dette temaet blir annerledes. Usikkerhet vurderes altså ikke å ha nevneverdig påvirkning for resultat og funn i denne utredningen.

8. AVBØTENDE OG KOMPENSERENDE TILTAK

Det er viktig å vurdere justeringer som reduserer negative virkninger. Utreder kan foreslå avbøtende eller kompenserende tiltak. Det gjøres oppmerksom på at planforslaget har innbakt i seg tiltak og føringer med formål å, direkte eller indirekte, fremme friluftsliv og dempe negative virkninger av planen. Dette er da en del av planen og skal ikke behandles som avbøtende eller kompenserende tiltak.

Det foreslås, utover planforslaget, at følgende tiltak vurderes som avbøting og kompensasjon for tapet av utmark og friluftslivsverdier i planområdet:

1. Redusere massedeponiet Myrdalen ved delområde III: Sandneset - Valan noe i omfang. Masser i deponiet bør legges så lavt som mulig i terrenget for ikke å forringe de visuelle kvalitetene i området i nevneverdig grad. Massedeponiet forutsettes å være permanent og revegeteres. Vegen til massedeponiet bør i størst mulig grad følge eksisterende spor mot dalen.
2. Redusere massedeponi i Oksfjordhamn til å ikke inkludere parkeringsplass. Deponiet bør heller ikke overstige kote 40 for ikke å forringe de visuelle kvalitetene i området i nevneverdig grad.
3. Dersom deponiet må omfatte eksisterende parkeringsplass, må det finnes fullgode erstatningsarealer for parkering ved løypestart for snøskuter og annen utfart.

9. MILJØOPPFØLGNING OG FØR-/ETTERUNDERSØKELSER

Det er vår vurdering av datagrunnlaget som inngår i utredningen og vurderingene av disse, at de tilfredsstillende formålet med utredningen og, for temaet friluftsliv, ikke gir grunnlag for nærmere undersøkelser før gjennomføring av planen.

Videre er det vår vurdering at det ikke er behov for undersøkelser eller tiltak med sikte på overvåkning eller klargjøring av planens faktiske virkninger. Samlet sett vurderes planforslagets konsekvenser for friluftsliv å være fullgodt utredet.

10. KILDER OG REFERANSER

- Friluftsløven. *Lov 28. juni 1957 nr. 16 om friluftslivet.*
- Meld. St. 18 (2015-2016). *Friluftsliv - Natur som kilde til helse og livskvalitet.*
- Meld. St. 33 (2016-2017). *Nasjonal transportplan 2018-2029*
- Miljødepartementet (2013) *Veileder M98 Kartlegging og verdsetting av friluftsområder.*
- Prop. 110 S (2018-2019). *Nokre saker om veg, jernbane og post.*
- Statens vegvesen, Vegdirektoratet (2018) *Håndbok V712 Konsekvensanalyser.*

Nettkilder

- www.nordreisa.kommune.no
- www.kvanangen.kommune.no
- www.ut.no
- www.miljodirektoratet.no/for-private/friluftsliv-og-allemannsretten
- www.nordatlas.no
- www.kart.naturbase.no
- www.oppialta.no
- www.dnt.no

Vedlegg 1

REGISTRERINGSKART



Registreringskart

-  Plangrense
-  Turstier med ulik vanskelighetsgrad
-  Snøskuterløype
-  Bærplukking
-  Campingplass
-  Dagstur/utfart
-  Fiske
-  Hundekjøring
-  Isklatring
-  Jakt
-  Padling
-  Parkering
-  Skigåing
-  Skileikanlegg (planl.)
-  Snøskuter
-  Sykling
-  Tursti

Vedlegg 2

VERDISETTINGSKART

