



# Detaljregulering med konsekvensutredning E6 Kvænanngsfjellet Planprogram

---

PLANID Kvæningen kommune: 54292020\_001

PLANID Nordreisa kommune: 54282020\_002

#### Revisjonsoversikt

Revisjon	Dato	Revisjon gjelder	Utarbeidet av	Kontrollert av	Godkjent av
0	19.05.20		Rambøll/AFW	Rambøll/US	Nye Veier/

## Forord

### Kort om tiltaket

Nye Veier AS skal utarbeide detaljregulering for utbedret E6 over Kvænangsfjellet. Planområdet strekker seg fra Oksfjord i Nordreisa kommune til Karvika i Kvæningen kommune, og er på ca. 24 km. Den nye planen endrer/erstatte tre gjeldende reguleringsplaner, tidligere fremmet av Statens vegvesen, og vedtatt i 2016. Prosjektet skal gjennomføres etter samme overordnede framgangsmåte som i andre prosjekter i Nye Veier; med tidlig involvering fra entreprenør og rådgiver. Rambøll Norge AS er engasjert som planfaglig rådgiver. Entreprenør er på plass 15.12.2020.

### Reguleringsplan med konsekvensutredninger

Når en reguleringsplan kan få vesentlige virkninger for miljø og samfunn, skal det etter lovverket utarbeides konsekvensutredning sammen med planen. Hensikten med konsekvensutredningen er å få oversikt over hvilke muligheter, utfordringer og virkninger ulike løsningsalternativer kan gi, og hvordan disse kan håndteres/avbøtes. Konsekvensutredninger utføres etter anerkjent metodikk. Dette bidrar til at analysene blir systematisk utført, og at planens virkninger blir kjent for både planleggere, berørte interesser og beslutningstakere mens prosessen går.

### Planprogram

I enkelte tilfeller er det krav om å utarbeide planprogram før konsekvensutredninger starter opp. Det blir gjort for denne planen. Planprogrammet er en slags «*plan for planleggingen*», og presenterer formålet med planen, opplegg for planprosess og medvirkning, eventuelle alternativer og utredningsbehov. Forslag til planprogram legges ut til høring og offentlig ettersyn sammen med varsel om oppstart av planarbeid. Basert på innkomne innspill, vurderer Nye Veier AS hvilke endringer som eventuelt skal gjøres i planprogrammet, før det sendes inn til kommunene for endelig fastsetting i kommunestyret. Informasjon om planarbeidet kunngjøres i lokalpressen og legges ut til gjennomsyn på hjemmesiden til de respektive kommunene, og til Nye Veier AS;

Kvæningen kommune: [www.kvanangen.kommune.no](http://www.kvanangen.kommune.no)

Nordreisa kommune: [www.nordreisa.kommune.no](http://www.nordreisa.kommune.no)

Nye Veier AS: [www.nyeveier.no](http://www.nyeveier.no)

Spørsmål til planarbeidet rettes til Nye Veier AS eller Rambøll Norge AS, avdeling Alta. Kontaktpersoner fremgår av tabell 1.

Tabell 1: Kontaktpersoner til planarbeidet.

Instans	Navn	Telefon	E-post
Nye Veier AS	Jan Olav Sivertsen	91 54 68 71	<a href="mailto:jan.olav.sivertsen@nyeveier.no">jan.olav.sivertsen@nyeveier.no</a>
Rambøll Norge AS	Ulla Sennesvik	48 22 07 30	<a href="mailto:Ulla.sennesvik@ramboll.no">Ulla.sennesvik@ramboll.no</a>

Uttalelser til planprogrammet sendes innen 17.07.2020 til:

**Nye Veier AS, Sluppenvegen 17b, 7037 Trondheim, [arkivtrd@nyeveier.no](mailto:arkivtrd@nyeveier.no)**

## Innhold

1	Formål og planprosess.....	5
1.1	Bakgrunn og formål med planarbeidet .....	5
1.2	Krav om planprogram og konsekvensutredning .....	6
1.3	Planprosessen .....	7
2	Beskrivelse av planområdet .....	8
2.1	Planavgrensning .....	8
2.2	Detaljeringsgrad.....	9
3	Rammer og føringer for planarbeidet .....	9
3.1	Nasjonale planer og føringer .....	9
3.2	Regionale planer og føringer .....	10
3.3	Kommunale planer og føringer .....	10
4	Planlagte endringer .....	12
5	Utredningsbehov og metodikk.....	13
5.1	Om tiltaket.....	12
5.2	Utredningsalternativet.....	13
5.3	Nullalternativet .....	13
5.4	Tema for KU .....	13
5.5	Andre utredninger og konsekvensvurderinger .....	14
5.6	Sammenstilling av utredningstema og -metodikk.....	15
5.7	Miljøsertifisering - Ceequal .....	15
6	Framdriftsplan .....	16

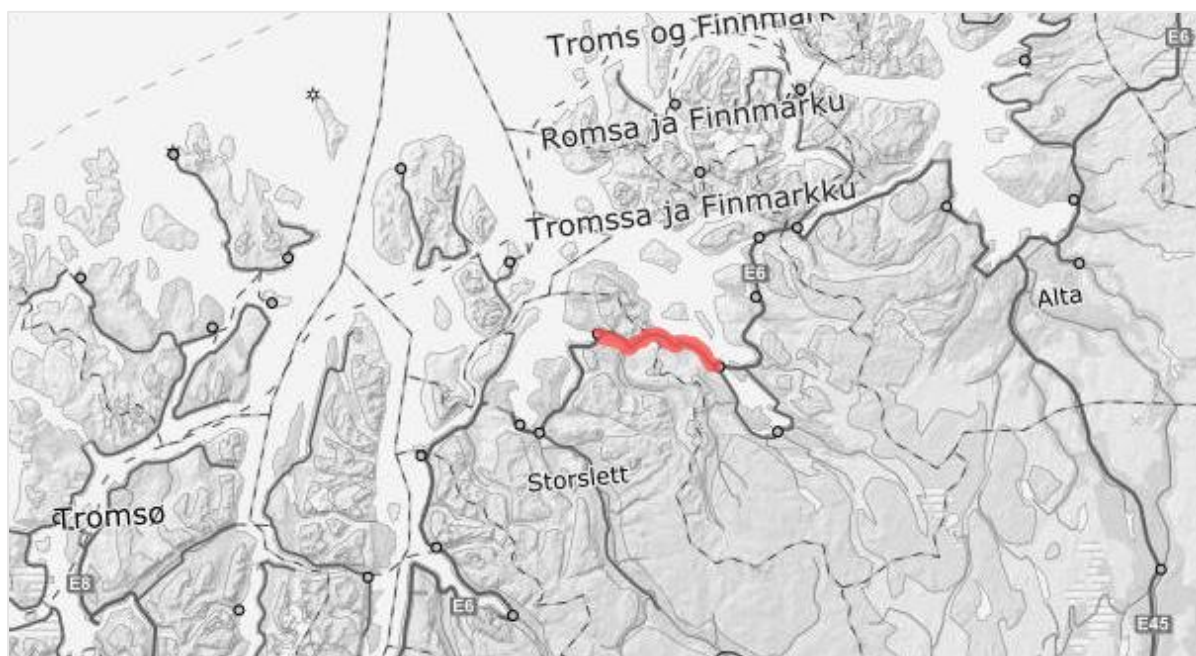
## 1 Formål og planprosess

### 1.1 Bakgrunn og formål med planarbeidet

E6 er hovedferdselsåren mellom nord og sør i Nord-Norge. På strekningen over Kvænangsfjellet er den gjennomsnittlige trafikken pr. døgn (ÅDT) ca. 750 biler i 2018. 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. Det har i gjennomsnitt vært 19 veistenginger pr. år siden vinteren 2007/2008, og hver veistenging har hatt en gjennomsnittlig varighet på 6 timer. Dette gir totalt 114 timer med stengt veg på strekningen pr. år. Problemene forsterkes ytterligere av vegens stigning og dårlige horisontalkurvatur, som bidrar til redusert trafiksikkerhet. Korteste omkjøringsvei er for øvrig på nesten 70 mil via Finland (E45 og E8).

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



Figur 1. Oversiktskart med rød markering for strekningen som er omfattet av Nye Veiers prosjekt E6 Kvænangsfjellet. 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.

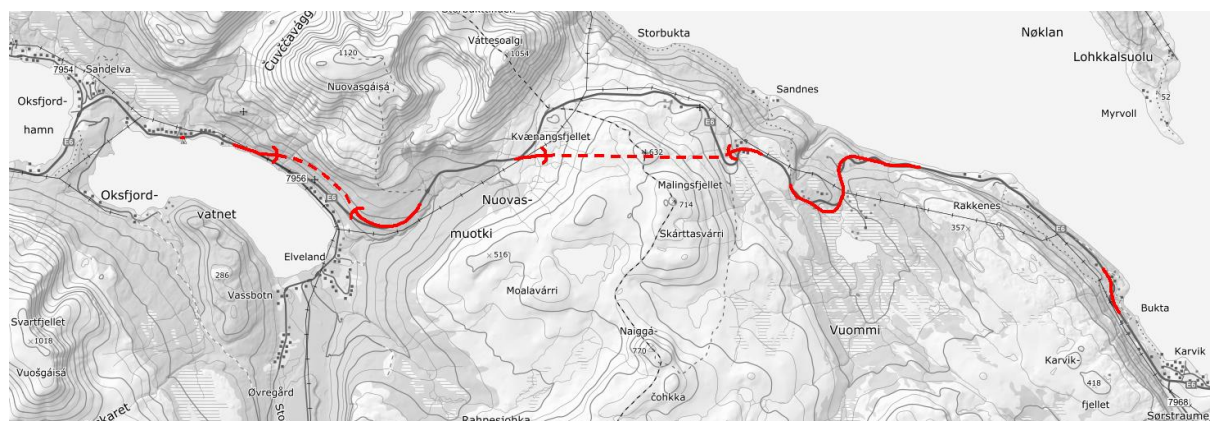
Statens vegvesen sto fram til 2019 for planleggingen av veiprojektet. Reguleringsplanene som ble fremmet av vegvesenet, to områdereguleringer og en detaljregulering, ble vedtatt i desember 2016. I juni 2019 tilførte Samferdselsdepartementet strekningen «E6 over Kvænangsfjellet i Troms» til Nye Veier AS, etter vedtak i Stortinget (jf. Prop 110 S (2018–2019)). Fjellovergangen berører både Nordreisa og Kvæangen kommuner.

## 1.2 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. Dette begrunnes i at planinitiativet ansees å fanges opp av KU-forskriften § 8, jf. vedlegg II pkt. 13, og at tiltaket etter § 10 andre til fjerde ledd vurderes å berøre vesentlige interesser, eller kunne få vesentlige virkninger på miljø og samfunn. Se mer detaljert vurdering i planinitiativet (vedlagt varslingsbrevet).

I siste versjon av KU-forskriften er det ikke krav til planprogram for tiltak som faller inn under § 8 jf. vedlegg II. I denne konkrete saken er det derfor konkludert med at planprogram ikke er påkrevd etter KU-forskriften. Forslagsstiller ønsker likevel å utarbeide et planprogram for planarbeidet, da dette danner et godt grunnlag for informasjon, forutsigbarhet og delaktighet i en tidlig fase, både for berørte grunneiere og rettighetshavere, naboer/gjenboere, organisasjoner og andre interessenter, samt for politikere og andre myndigheter.



Figur 2. Oversiktskart. Planlagte traseer markert rødt. Tunneler vist med stiplede linjer. Kilde: Nye Veier AS

### 1.3 Planprosessen

Saksgangen for reguleringsplanen følger kravene i plan- og bygningsloven med forskrifter, samt annet relevant regelverk og veiledningsmateriale. Hovedaktiviteter i planprosessen er tenkt som følger:

#### 1. Planprogram og varsel om planoppstart

Planarbeidet starter med at berørte parter og allmennheten varsles om at planarbeidet starter opp. I dette planarbeidet skal det også utarbeides planprogram, og derfor legges forslag til program ut til høring og offentlig ettersyn samtidig med at planoppstart varsles. Høringsperioden er minimum seks uker. Planprogrammet legger, som nevnt over, føringer for hvordan planarbeidet skal gjennomføres, og er første mulighet til å påvirke det endelige resultatet.

Etter varslings og høring av planprogrammet, gjennomgås innkomne merknader. På bakgrunn av innspillene gjøres eventuelle endringer i planprogrammet, før et revidert utkast sendes inn til kommunene for endelig fastsetting i de respektive kommunestyrene. Fastsatt planprogram kan ikke påklages.

#### 2. Utarbeidelse av reguleringsplan og konsekvensutredninger

Når fastsatt planprogram foreligger, starter arbeidet med utforming av planforslaget samt utredning av konsekvenser og andre virkninger.

Reguleringsplanforslaget vil bestå av plankart med tilhørende planbestemmelser og planbeskrivelse. Konsekvensutredninger, ROS-analyse, spesialfagutredninger, innspill mm. følger som vedlegg til planbeskrivelsen. Plankart og bestemmelser er rettslig bindende dokumenter, mens planbeskrivelse og tilhørende utredninger kun har opplysende og retningsgivende status.

#### 3. Høring og offentlig ettersyn av forslag til reguleringsplan

Når planforslaget er utarbeidet, sendes det inn til kommunene for vedtak om høring hos berørte parter, samt utlegging til offentlig ettersyn. Berørte parter, dvs. grunneiere, rettighetshavere, naboer/gjenboere, lag og foreninger, myndigheter m.fl blir varslet ved særskilt brev. Offentlig ettersyn (for allmennheten) kunngjøres i avisa Framtid i Nord, og på hjemmesidene til forslagsstiller og berørte kommuner;

Nye Veier	<a href="http://www.nyeveier.no">www.nyeveier.no</a>
Nordreisa kommune	<a href="http://www.nordreisa.kommune.no">www.nordreisa.kommune.no</a>
Kvænanen kommune	<a href="http://www.kvanangen.kommune.no">www.kvanangen.kommune.no</a>

Det gis minimum seks ukers frist til å komme med innspill til planforslaget. I høringsperioden planlegges det også å holde et informasjons-/medvirkningsmøte om planforslaget. Dette blir nærmere kunngjort i høringsdokumentene. Framdriften er, som det redegjøres for under, meget stram, og det er derfor meget viktig at høringsfrister overholdes for å kunne rekke oppsatte politiske møter i kommunene.

#### 4. Revisjon av planforslaget og vedtak

Etter høringsfristens utløp, gjennomgås innspillene, og behovet for endring av planforslaget vurderes. Alle innspill refereres og gis en kommentar til hvordan planforslaget forholder seg til dem. Innspillene er med som vedlegg når revidert planforslag fremmes for sluttbehandling og vedtak i kommunestyrene. Vedtatt reguleringsplan kunngjøres med brev til berørte parter samt annonse i Framtid i Nord, og på ovenfor nevnte hjemmesider.

## 2 Beskrivelse av planområdet

### 2.1 Planavgrensning

Planområdet strekker seg fra Oksfjordhamn i Nordreisa kommune til Karvik i Kvæningen kommune, en vegstrekning på 24 km. I sum utgjør planområdet et areal på ca. 18 km<sup>2</sup>.



Figur 3. Planavgrensningen ved varsel om oppstart vist med svartstiplet linje.

Den nye reguleringsplanen forutsettes å erstatte de tre gjeldende planene;

#### Nordreisa kommune:

1. Detaljregulering E6 Kvænangsfjellet - Strekningen Mettevollia-Rakkenes, PlanID 2014006, vedtatt 24.06.2015
2. Områderegulering E6 Kvænangsfjellet, PlanID 2016001, vedtatt 20.12.2016. Delstrekninger som inngår: 1) Oksfjordhamn–Tverrelva, 2) Tverrelva–Sandneselva (detaljregulert) og 3) Sandneselva–Karvik.

#### Kvæningen kommune:

1. Detaljregulering E6 Kvænangsfjellet - Strekningen Mettevollia-Rakkenes, PlanID 2014006, vedtatt 24.06.2015
2. Områderegulering E6 Kvænangsfjellet, PlanID 2016001, vedtatt 19.12.2016. Delstrekninger som inngår: 1) Oksfjordhamn–Tverrelva, 2) Tverrelva–Sandneselva (detaljregulert) og 3) Sandneselva–Karvik.



I avgrensningen er det tatt høyde for at planområdet fullt ut dekker de underliggende planene, slik at tidligere regulerte trafikkarealer som det nå eventuelt ikke er behov for, blir regulert til annet passende formål, sannsynligvis LNFR.

Plangrensen er for øvrig satt relativt romslig. Dette er gjort for å ha muligheter til optimaliseringer av veilinja 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 Detaljeringsgrad

Det er videre ønske om å ha en relativt grov detaljeringsgrad i reguleringsplanen. Årsaken til dette er tilsvarende som ovenfor. Det gjøres fortløpende vurderinger av veglinja og tiltak langs denne ettersom planarbeidet går framover og utredninger og analyser kommer til. Planforslaget vil derfor måtte kunne spisses og konkretiseres helt fram til vedtak.

Men også i anleggsfasen kan det bli behov for justeringer som følge av lokale utfordringer og muligheter som avdekkes underveis/på stedet. Det er derfor hensiktsmessig at arealavsetningene i planen er såpass fleksible at det er rom for å gjøre hensiktsmessige tilpasninger av begrenset karakter i/langs veilinja uten at arbeidet må stoppe opp i påvente av tidkrevende endringsprosesser. Dette mulighetsrommet avklares i planprosessen, slik at det er forutsigbarhet knyttet til hvilke tiltak og tilpasninger som er tillatt, og hvilke som utløser egne endringsprosesser.

## 3 Rammer og føringer for planarbeidet

Arbeidet med reguleringsplanen skal baseres på overordnede føringer og regelverk nedfelt i nasjonale, regionale og kommunale planer og retningslinjer.

### 3.1 Nasjonale planer og føringer

De mest sentrale føringene for dette arbeidet vurderes å være:

- Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning
- Rikspolitiske retningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging
- Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn- og unges interesser i planleggingen
- Rikspolitiske retningslinjer for vernede vassdrag
- T-1442/2016 Retningslinjer for behandling av støy i arealplanlegging
- T-1520, Retningslinjer for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging
- NVE Retningslinjer nr. 2/2011 Flaum og skredfare i arealplanar
- Nasjonale miljømål
- Kulturminner, kulturmiljøer og landskap, Planlegging etter pbl, Versjon II 2016
- Nasjonal transportplan (NTP 2018-2029, revisjon under utarbeidelse)
- Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging (2019)
- FNs bærekraftsmål

### 3.2 Regionale planer og føringer

Følgende regionale planer og dokumenter legger føringer for planarbeidet:

- Regional planstrategi 2020–2023 (under utarbeidelse)
- Fylkesplan for Troms 2014-2025
- Regional transportplan for Troms 2018-2029
- Regional forvaltningsplan vannregion Troms 2016-2021
- Regional plan for friluftsliv, vilt og inlandsfiske Troms 2016-2021

### 3.3 Kommunale planer og føringer

#### 3.3.1 Planoppstartsmøte med Kvæningen og Nordreisa kommuner

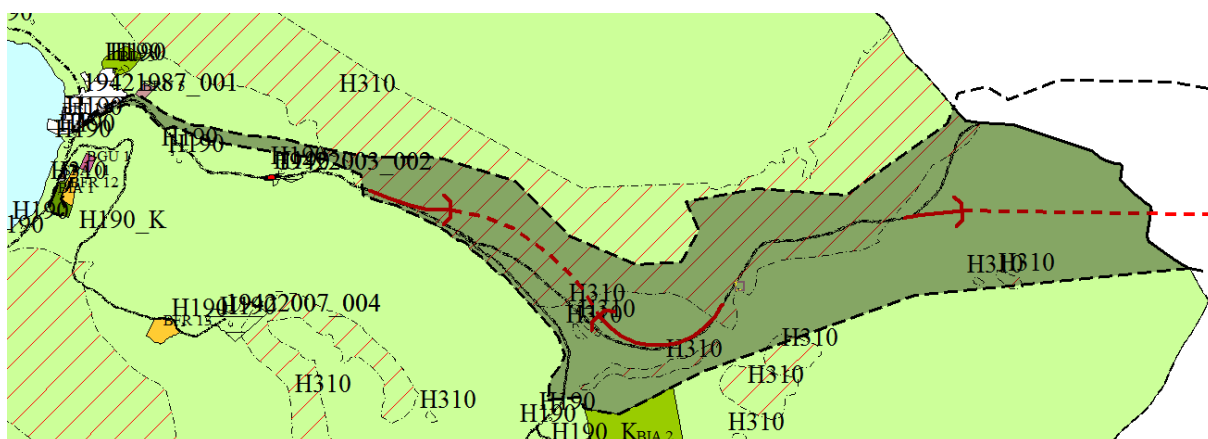
Det vises generelt til referat fra planoppstartsmøte, med innspill og krav til planarbeidet.

#### 3.3.2 Nordreisa kommune

Berørte og tilgrensede arealplaner i Nordreisa kommune jf. figur under:

- Kommuneplanens arealdel (vedtatt: 20.03.14)
- Reguleringsplan for boligområde Sandbukta (vedtatt: 1987)
- Reguleringsplan for campingplass gnr. 58/4 Oksfjord (vedtatt: 24.04.03)
- Detaljregulering E6 Kvæangsfjellet - Strekingen Mettevollia-Rakkenes (vedtatt: 24.06.15)
- Område- og detaljreguleringer for E6 Kvæangsfjellet (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 dette planarbeidet tar sikte på å oppheve.



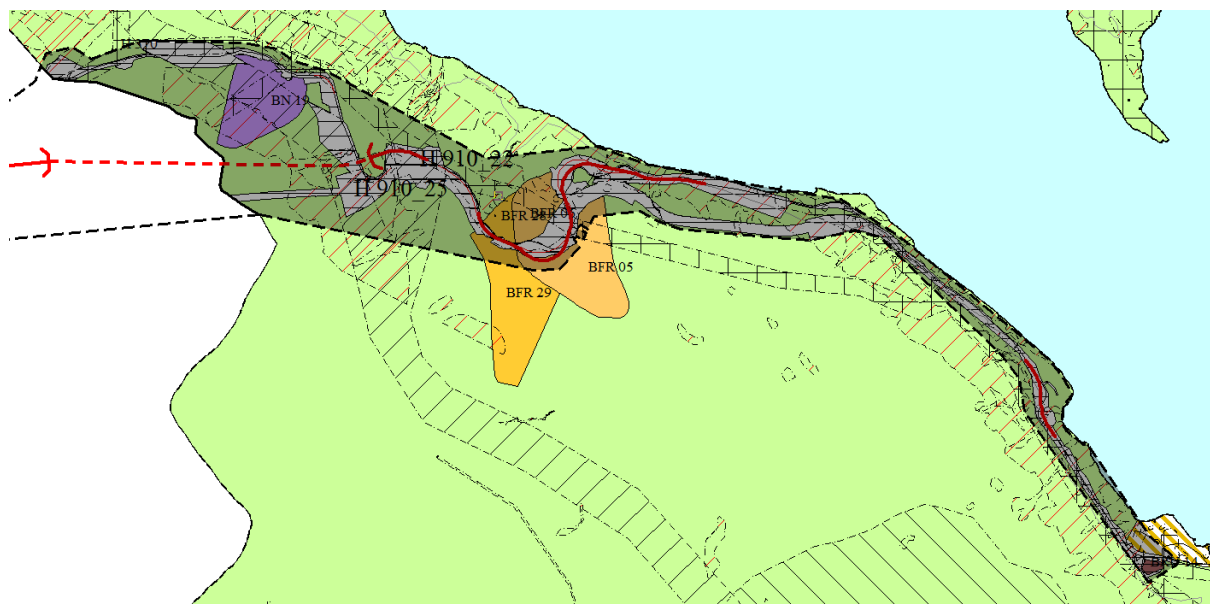
Figur 4. Utsnitt fra kommuneplanens arealdel for Nordreisa. Planavgrensningen vises med svartstiplet linje og skyggemarkering av planområdet. Rød linje viser revidert veiløsning. Kilde: Nordreisa kommune

### 3.3.3 Kvæningen kommune

Berørte og tilgrensende arealplaner i Kvæningen kommune jf. også figur under:

- Kommuneplanens arealdel (vedtatt: 23.01.19)
- Detaljregulering E6 Kvæangsfjellet - Strekingen Mettevollia-Rakkenes (vedtatt: 24.06.15)
- Område- og detaljreguleringer for E6 Kvæangsfjellet (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 skal oppheves i dette planarbeidet.

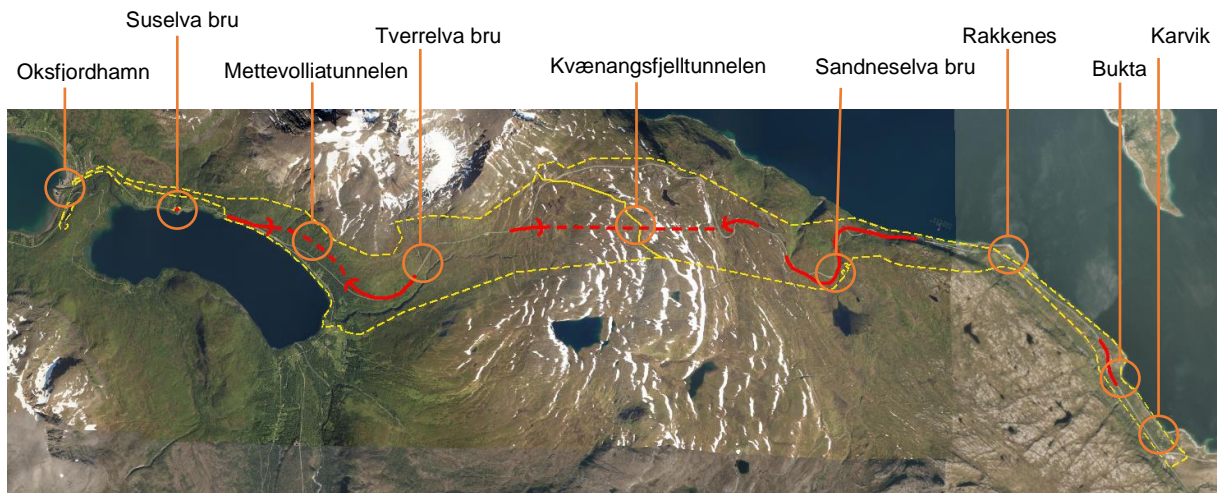


Figur 5. Utsnitt fra kommuneplanens arealdel for Kvæningen. Planavgrensningen vises med svartstiplet linje og skyggemarkering av planområdet. Rød linje viser revidert veiløsning. Kilde: Kvæningen kommune

## 4 Planlagte endringer

### 4.1 Om tiltaket

Som nevnt over, ble strekningen over Kvænanngsfjellet tilført Nye Veier AS i juni 2019, og i desember samme år besluttet selskapet å prioritere utbygging. Samfunnssikkerhet, forsyningssikkerhet og forutsigbarhet, samt prosjektets modenhet, veide tungt for beslutningen. Forut for beslutningen ble det gjennomført en verdianalyse med hensikt å redusere kostnader og øke samfunnsnyttene, og samtidig klare å ivareta målet med prosjektet på en god måte. Prosessen munnet ut i en løsning for veien som avviker noe fra løsningen som ble vedtatt i 2016, jf. gjeldende reguleringsplaner omtalt i kapittel 3.3. Strekninger hvor det planlegges tiltak vises med rød linje i figuren under, og er oppsummert under figuren.



Figur 6. Oversiktskart med aktuelle stedsreferanser. Planavgrensning i gult, og planlagt veiløsning i rødt. Kilde: Nye Veier AS/Norge i Bilder/Rambøll

### 4.2 Oppsummering av endringsforslag

Endringene ift. gjeldende reguleringsplaner består i hovedsak av følgende:

- Mindre utbedringer av eksisterende E6 i Oksfjorden
- Ny Mettevolltunnel. Vurdere mulig innkorting av tunnel og ev. andre tiltak for rassikring i området.
- Benytte deler av eksisterende vei opp til Kvænanngsfjelltunnelen
- Benytte eksisterende vei videre ned mot Rakkeneslia
- Den tidligere regulerte Rakkeneslitunnelen foreslås tatt ut, med begrunnelse i at fareområde for steinsprang ble sikret med solide nett i 2016.
- Utbedre to krappe kurver mellom Rakkeneslia og Sørstrømmen, men for øvrig ikke gjøre tiltak på eksisterende E6 i området.
- Flere mindre optimaliseringstiltak, herunder i samråd med totalentreprenør
- Samle de tre gjeldende reguleringsplanene i én ny detaljregulering, med et felles sett med bestemmelser og beskrivelse/KU, og to plankart

Det vises for øvrig til behovet for en robust og fleksibel plan, nærmere redegjort for i kapittel 2.2 Detaljeringsgrad.

## 5 Utredningsbehov og metodikk

### 5.1 Utredningsalternativet

Til planarbeidet og konsekvensutredningen legges Nye Veiers reviderte veiløsning for E6 Kvænangsfjellet til grunn. Denne veiløsningen utgjør utbyggingsalternativet (alternativ 1) som skal konsekvensutredes i tillegg til nullalternativet (som referanse). Se under. Ingen andre alternative traseer/veiløsninger planlegges konsekvensutredet.

### 5.2 Nullalternativet

Nullalternativet utgjøres av de tre gjeldende reguleringsplanene for strekningen. Disse er omtalt i kapittel 3.3.

### 5.3 Tema for KU

#### 5.3.1 Friluftsliv

Veiens virkninger for friluftslivet er i gjeldende reguleringsplaner kun vurdert i planbeskrivelsen. Forslagsstiller ønsker imidlertid at friluftsliv skal konsekvensutredes i nærmere detalj, og foreslår utarbeidelse av KU iht. metodikken i Statens vegvesens håndbok V712. I arbeidet inngår registrering i felt og medvirkning med interessenter. På planoppstartsmøtet peker kommunene spesielt på behov for utfartsparkering.

#### 5.3.2 Reindrift

Temaet er konsekvensutredet av Norut som del av gjeldende planer. Det må imidlertid vurderes nærmere om foreslåtte endringer kan få vesentlig virkning for reindrifta i området, og derfor vil temaet konsekvensutredes. KU fra 2016 legges til grunn, men kunnskapsgrunnlaget vil oppdateres gjennom innhenting av informasjon (herunder møte) fra berørt reinbeitedistrikt. Virkningene av planendringene for temaet foreslås konsekvensvurdert i supplerende notat til eksisterende KU, da grunnlaget fra 2016 på nåværende tidspunkt ansees som omfattende og godt.

#### 5.3.3 Landskapsbilde

Temaet er konsekvensutredet av Statens vegvesen som del av gjeldende planer. Reguleringsendringene kan få vesentlig virkning for landskapet i området, og derfor vil temaet konsekvensutredes. KU fra 2016 legges til grunn, men kunnskapsgrunnlaget vil også oppdateres gjennom befaring i felt og nye analyser. Virkningene av planendringene for temaet foreslås konsekvensvurdert i supplerende notat til eksisterende KU, da grunnlaget fra 2016 på nåværende tidspunkt i prosessen ansees omfattende og godt.

#### 5.3.4 Biologisk mangfold

Temaet er konsekvensutredet av Norsk institutt for naturforskning som del av gjeldende planer. Statens vegvesen gjennomførte også en sårbarhetsanalyse for naturmiljø i 2017, i tilfelle grunnvannstanden senkes. Reguleringsendringene kan få vesentlig virkning for naturmangfoldet i området, og derfor vil temaet konsekvensutredes. KU fra 2016 og sårbarhetsanalyse fra 2017 legges til grunn, men kunnskapsgrunnlaget vil oppdateres gjennom befarings i felt. Virkningene av planendringene foreslås konsekvensvurdert i supplerende notat til eksisterende KU.

#### 5.3.5 Kulturminner og -miljø

Temaet er konsekvensutredet av Statens vegvesen som del av gjeldende planer. Reguleringsendringene kan få vesentlig virkning for kulturminner og -miljø i området, og derfor vil temaet konsekvensutredes. Kulturminnemyndighetene har i tillegg varslet befarings av planområdet, og den vil gjennomføres i barmarksperioden 2020. Til grunn for KU legges rapport fra kulturminnebefaring 2020, samt KU fra 2016. Virkningene av planendringene for temaet foreslås konsekvensvurdert i supplerende notat til eksisterende KU, da grunnlaget fra 2016 ansees omfattende og godt, samt at kunnskapsgrunnlaget oppdateres med befarings i 2020.

#### 5.3.6 ROS-analyse og risikovurdering

I forbindelse med reguleringsplanen fra 2016, ble det utført en ROS-analyse for vegstrekningen. Med utgangspunkt i den, vil det gjøres en ny ROS-analyse med de nye/endrede tiltakene som dette planarbeidet utløser. I den tidligere ROS-analysen ble farer og risikoer som blant annet skred, vind, forurensing, støy, trafikkulykker og forskjellige situasjoner som kan oppstå i tunneler identifisert. Mange av de samme forholdene antas å være relevante i den nye ROS-analysen, med aktuelle fratrek og tillegg. Metode for ROS-analysen følger sjekklister, jf. DSBs veileder «Samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging», med tilpasninger ift. kommunenes egne sjekklister. Det vil også gjennomføres trafiksikkerhetsanalyse i regi av Nye Veier.

### 5.4 Andre utredninger og konsekvensvurderinger

Forslagsstiller vurderer at det kan bli behov for supplerende spesialfagutredninger. Dette vurderes fortløpende i planprosessen. Utredningene vil baseres på behov for nytt tilfang/oppdatering av kunnskapsgrunnlaget i vedtatte reguleringsplaner. Tema som kan være aktuelle for egne fagrapporter er blant annet;

- Geoteknikk inkl. grunnundersøkelser
- Ingeniørgeologi
- Massedeponier
- Miljøgeologi
- Sirkulærøkonomi
- Skredfare og snødrift
- Støy
- Trafiksikkerhetsmessig analyse
- Vannovervåking(feltsesongen 2020)

I tillegg vil virkninger av planforslaget vurderes for flere berørte temaer i planbeskrivelsen.

## 5.5 Sammenstilling av utredningstema og -metodikk

Tabellen under sammenstiller utredningstema i planarbeidet og redegjør for hvilke tema som skal utredes etter anerkjent konsekvensutredningsmetodikk (Statens vegvesens håndbok V712), og hvilke som kan utredes på enklere måte gjennom planbeskrivelsen eller via egen spesialfagrapport. Se nærmere redegjørelse for metode i kapittel 6.

Tabell1: Utredningstema og -metode

Utredningstema	Konsekvensutredning iht. V712	Planbeskrivelsen	Egne fagrapporter
Friluftsliv	X		
Reindrift	X		
Landskapsbilde	X		
Biologisk mangfold	X		
Kulturminner og -miljø	X		
Støy		X	X
Geoteknikk og ingeniørgeologi		X	X
Skredfare og vind		X	X
Vannkvalitet (jf. overvåkningsprogram)		X	X
Sirkulærøkonomi (massehåndtering)		X	X
ROS/samfunnsikkerhet		X	
Øvrige tema , jf. referat fra planoppstartsmøtet		X	

For alle KU-temaer, og for planforslaget som helhet, vil samlede virkninger vurderes. Dette gjøres i planbeskrivelsen som behandler virkningene av alle berørte temaer helhetlig.

## 5.6 Bærekraftsertifisering - Ceequal

Nye Veier AS legger opp til sertifisering av prosjektet iht. standarden Ceequal, og har gjennom planrådgiver Rambøll Norge AS engasjert egen Ceequal Assessor. Det tas sikte på sertifiseringsnivå «Very Good», og omfanget skal være «Whole Team».

## 6 Framdriftsplan

Planprosessen har en stram framdriftsplan fram mot forventet vedtak våren 2021. Med vedtak ultimo mai 2021, vil Nye Veier AS kunne starte opp forberedende arbeider (grunnerverv mm.) samme sommer. Veien vil da kunne åpne til vinteresesongen 2023/2024 om anleggsarbeidene går etter planen.

Forslagsstiller tar utgangspunkt i følgende framdriftsplan for prosjektet:

Tabell 2: Viktige milepæler og framdrift

Aktivitet	Tidsrom
Oppstartsmøte med kommunene	Mai 2020
Varsel om oppstart / høring av planprogram	Mai–juli 2020
Feltarbeider for KU, vannovervåking, befaringer mm.	Juni–september 2020
Utarbeidelse av reguleringsplanforslag og KU	August–desember 2020
Optimalisering vegtiltak/plan med entreprenør	Desember 2020 - januar 2021
Innsending av planforslag til kommunene	Februar 2021
Høring og offentlig ettersyn	Mars-april 2021
Vedtak reguleringsplan	Mai 2021
Grunnerverv	Sommeren 2021
Anleggsstart	Høsten 2021