

Foreløpig KU ikke prissatte konsekvenser – sammenstilling og rangering – planforum 18.3.21

Jf. kart. Søndre del (Kvannvatnet) og nordre del (Ulvsvåg) av total vegstrekning/planområde er felles for alle alternativene. Foreløpig KU er derfor utført for den delen av strekning som ikke er sammenfallende. Alternativer vi står igjen med etter forutgående utsiling er:

- Alt. 1 d: I hovedsak eksisterende E6-trasè, med 3 tunneler der den lengste har innslag fra nedre del av Skilvassbakk
- Alt. 1 e: Variant av 1d, med skjæring i stedet for tunnel 1-1 (*UTGÅR*)
- Alt. 2: Ny vegtrasè, med 3 tunneler der den lengste har innslag i Beritjorddalen.

Foreløpig resultat og rangering ut fra KU								
KU-metodikken i håndbok V712 er anvendt og framstillingen er en forenklet variant av denne.		Konsekvensgrad skala	Kritisk negativ	Svært stor negativ	Stor negativ	Middels negativ	Noe negativ	Rangering av alternativer for KU-temaene
			Ubetydelig	Positiv	Stor positiv			
	Delstrekning. T=tunnel, se kart Alternativ (uten sammenfallende strekninger)	KU-tema kulturarv	Natur-mangfold	Landbruk	Reindrift	Landskap	Friluftsliv	
Hovedalt. 1	Alt. 1d fra T1-1 til og med T1-2		--	-	-	--	+	
	Alt. 1d fra T1-2 – T1-3 nedre (dagsone før 1-3d)		-	-	-	-	-	
	Alt 1d med tunnel 1-1 - sammenstilling							1
	Alt. 1e med skjæring – kun sammenstilling, ikke delstrekninger – UTGÅR							2
Hovedalt. 2	Fra T2-1 til og med T2-2		---	-	-	----	++	
	Dagsone T2-2 – T2-3	-	--	-	---	---	-	
	Fra tunnel Ulvsvåg til møtepkt. begge alt. (samme virkning for alle alt.)	--	--	-	-	--	-	
	Alt 2 - sammenstilling							3

Konklusjon foreløpig KU – ikke prissatte konsekvenser

- Alt. 2 har større negativ konsekvens enn alt. 1. Naturmangfold, reindrift og landskap får stor negativ/svært stor negativ konsekvens.
- Alt. 1 e har større negativ konsekvens for naturmangfold/vilt, landskap og reindrift enn 1 d med tunnel.
- Alt. 1 e har likevel mindre negativ konsekvens enn alt. 2. Med skjæring blir forskjellen i negativ konsekvens i forhold til alt. 2 mindre.

Masselagringsområder

Det er gjort en foreløpig utredning av potensielle masselagringsområder (grønt omriss på kartet). Endelig utvalg av masselagre avhenger av linjevalg og lagringsbehov (masseoverskudd), og krever nærmere utredninger og KU.

Utfyllende kommentarer til konsekvenser for KU-temaene og til linjeføring

Naturmangfold

Alt 1 er vesentlig bedre enn Alt 2. Alt 1e med skjæring gjennom Tjukkskjømningen er klart dårligere enn de andre variantene av Alt 1 fordi den ødelegger en mulig viltkorridor over tunnel. For Alt 2 er det særlig veglinje gjennom øvre del av Langvika og veglinje mellom tunnel 2-2 og 2-3 som gir de negative konsekvensene. Dette gjelder inngrep i urørt areal med rødlista arter og gammelskog med rikt artsmangfold. I tillegg kommer at Alt 2 vil gi en barriere som begrenser de naturlige vilttrekk i området mellom tunnelene i området Beritjorddalen. Deponier knyttet til Langvika og ved påhogg tunnel 2-2 øst har stor negativ konsekvens. Øvrige deponier har moderat negativ påvirkning.

Landbruk (her bare jordbruk)

Alt 1d er nesten like bra som Alt 2 siden det bare har små inngrep i Skilvassbakk (ved Laksvikbakkan). Alt 1e med skjæring gir ikke endret konsekvens i forhold til Alt 1d for jordbruk.

Reindrift

Alt 1 er vesentlig bedre enn Alt 2. Alt 1d skjæring er klart verre for reindrift enn 1d fordi trekk over åsen (tunnel gjennom Tjukkskjømningen) ikke lenger vil være mulig. Det blir heller ikke mulig å lede dyr over en tunnelportal i dette området som er en viktig del av flyttleia rundt Mellomvasselv. Konfliktgrad er satt til middels negativ, men det kan hende at denne må økes til stor negativ. Det presiseres at variant 1d skjæring enda ikke er luftet med reindriften. For øvrig er det særlig veglinje mellom tunnel 2-2 og 2-3 som gir de negative konsekvensene av Alt 2. Dette gjelder inngrep i areal som er godt beite og som er i bruk i forbindelse med trekk. Alt 2 vil gi en barriere som hindrer reinen å trekke naturlig i hele området i nærheten av trekk-korridoren ved Mellomvasselv. Reinen oppholder seg spredt i dette området i forbindelse med trekk.

Alle deponier i området mellom Mellomvasselva og Skilvassbakk er negative for reindriften og da særlig i og rett etter anleggsfase pga redusert funksjon som trekkområde og beiteområde knyttet til trekket utover mot kysten.

Landskapsbilde

Med utgangspunkt i NIN sin kartlegging av landskap er hele strekningen inndelt i 15 delområder som innehar sine egne kombinasjoner av ulike menneskeskapte eller naturlige mønstre og elementer. Vektleggingen av verdien faller på visuelle sammenhenger, særpreg, visuelle kvaliteter, variasjon, balanse og totalinntrykk samt betydningen/viktigheten av området er i regional og nasjonal sammenheng.

Konsekvensen av tiltaket er målt opp mot verdien på delområdene. I en helhetlig vurdering av landskapet er det få delområder som representerer noen form for forvaltningsprioritet. Høyeste verdiene som er satt er for områdene L-4 og L-7, som begge har fått stor verdi med en vektning mot minus. Dette begrunnes i områdets visuelle sammenhenger i landformer og tydelige vegetasjonsmønstre.

Avveiningen av veglinjene i rapporten er rangert og vektlagt på følgende måte (1) tiltakenes lokasjon og utstrekning i forhold til eksisterende inngrep (2) konsekvensene av tiltakenes kontrastskapende virkning og dominante struktur i terrengformer og i områder som er visuelt sårbare mot inngrep.

1. **Alt 1d** vil skape kontraster og visuelle brudd i forbindelse med tunellpåslag der disse inntreffer. Direkte brudd knyttet til dette alternativet sees først i Ulsvåg der vegen vil passere skog- og myrområder uten tidligere terrenginngrep.
2. **Alt 1e:** Dette alternativet medføre en høy skjæring i stedet for kort tunell fra Mellomvasselv og til Langvika. Skjæringen vil på det høyeste være omkring 20 meter høy og minst like bred noe som vil skape en visuell barriere og vil danne et fremmedelement som vil stå i sterk kontrast både romlig og visuelt i forhold til omgivelsene. Skjæringen medfører at én av de to hovedformene i området (Dalsiden mot sør) vil kuttes på tvers. Siden denne landformen danner én av to hovedformer i dette snevre landskapsrommet vil landskapskarakteren endre seg totalt og man vil få en skjæringskorridor som vil konkurrere om hva som skal definere de romligvisuelle egenskapene i området. For den delen av dette alternativet som omfatter kortere tunell igjennom Ulsvågsaret kan denne aksepteres.
3. **Alternativ 2** kommer ut som det minst egnede alternativet. Dette begrunnes i dens løsrivelse fra eksisterende vegtrase, bebyggelse og infrastruktur samt dens brytning med områdets terrengform og vegetasjonsmosaikk særlig i Langvika og Beritjorrdalen men også i Kregelmyra i Ulsvåg. Alternativet vil by på inngrep i områder som til nå ikke er preget av omfattende terrenginngrep.

Rangering av alternativene for tema landskapsbilde:

1. Alt 1D
2. Alt 1e med skjæring (ev. kortere tunell)
3. Alt. 2

Friluftsliv

Hovedalternativ 1 får større negativ konsekvens for friluftsliv enn alt. 2. Langvika og Ulsvåg har størst verdi og større negativ virkning hver for seg enn partiet imellom, derfor veier disse områdene tyngst i totalvurderingen. Den positive virkningen i Langvika er størst for alt. 2. Virkning i Ulsvåg er lik for alle tre alternativene. I dagsonen før lang tunnel lengst nord har alt. 2 noe større negativ konsekvens enn 1. Variant 1d/skjæring: Skjæring vil virke som en barriere

sammenliknet med tunnel for atkomst i høydedraget, men siden dette ikke er et anvendt turområde vurderes konsekvensen som ubetydelig, og samlet sett lik 1d. Rangering fra beste til dårligste alternativ:

1. Alt. 2 har minst negativ konsekvens av alle.
- 2.-3. Alt. 1d og 1e rangeres likt

Kulturarv

Det er to registrerte kulturminner i planområdet. Sjursteinen (ID 96896) er en tradisjonslokalitet som ligger nær foreslått tunnelpåhugg i Ulvsvåg. Tiltaket vil ikke medføre direkte konflikt med eller utilbørlig skjemming av lokaliteten. I Beritjorddalen ligger restene av den samiske gården Beritjorda (ID 96895) fra 1800-tallet. Sørlige påhugg for tunnel 2-3 er sannsynligvis i direkte konflikt med denne lokaliteten. Alternativ 2 vurderes som dårligst med noe negativ konsekvens. Alternativene for 1 er likestilt, med liten til ingen negativ konsekvens.

Tilleggs kommentar - linjeføring og trafiksikkerhet (TS)

Hovedlinjen for alle alternativene vurderes som geometrisk like gode.

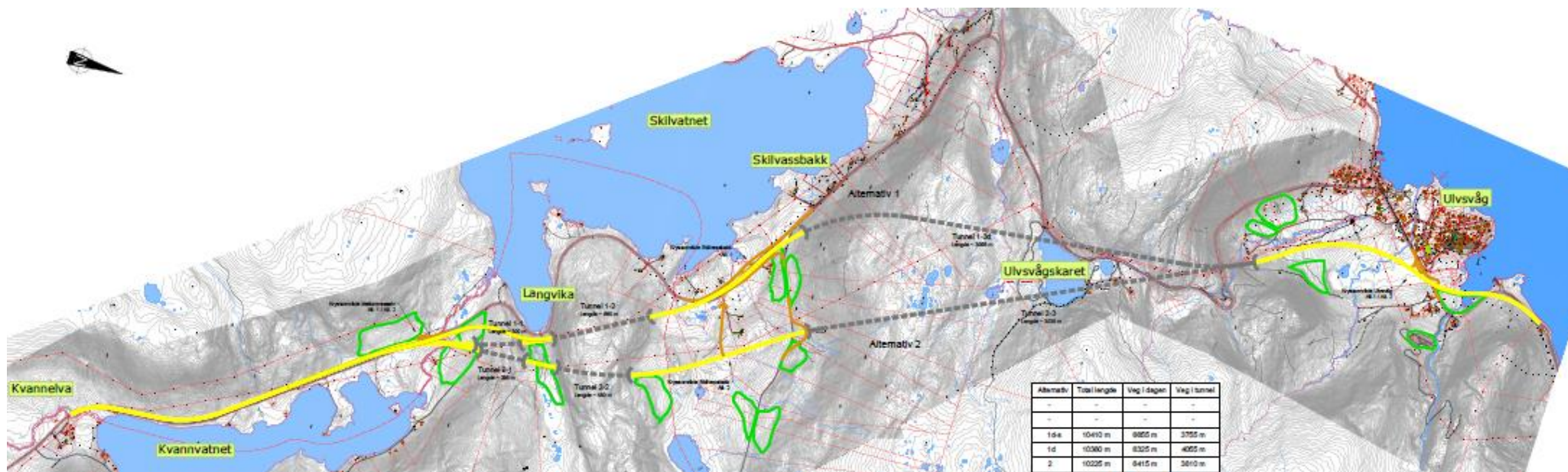
Alt. 2: Gir det ryddigste trafikksystemet for kryss og adkomstveger ved Skillvassbakk. Krysset havner noe dog lengre unna «sentrum» i Skillvassbakk. Krever minimal omlegging av eksisterende E6. Best massebalanse.

TS: Den løsningen som hvor man i høyeste grad kan tilpasse sideterrenget på en trafiksikker måte uten behov for rekkverk

Alt 1d: Vil gi noe dårligere adkomst til boliger og Torpelvassveien. Krever en del omlegging av eksisterende E6 og sideveger.

TS: Antagelig noe ekstra rekkverksbehov i Skillvassbakk ift. Alt. 2

Alt 1e Vil gi brattere stigning og skarpere kurvatur i området Mellomvasselva/Langvika. Gir derfor også noe dårligere sikt enn de andre alternativene i dette området



Lengder, veg i dagen og tunnel

Alternativ	Total lengde	Veg i dagen	Veg i tunnel
-	-	-	-
-	-	-	-
1d-s	10410 m	6655 m	3755 m
1d	10380 m	6325 m	4055 m
2	10225 m	6415 m	3810 m