

Vurdering av landskapsbilde for alternativ 3A

1. ENDRING KOMMUNEDELPLAN E6 NORDKJOSBOTN – STORFJORD GRENSE

1.1 Bakgrunn:

Forslag til planprogram for kommunedelplan E6 Nordkjosbotn – Storfjord grense, datert 6.mars 2013, bygger på tidligere forslag til kommunedelplan som ble vedtatt av Balsfjord kommune 21.august 2007. Endring av kommunedelplan omfatter alternativ 3 der vegstrekningen mellom Bjørnbåsen og Trangen (2,5 km) blir hevet ovenfor bebyggelsen, videre kalt alternativ 3A.

1.2 Prosjektinformasjon:

Veinumner: E6 Nordkjosbotn – Storfjord grense

Plantype: Kommunedelplan med konsekvensutredning

Prosjektnummer: 501854

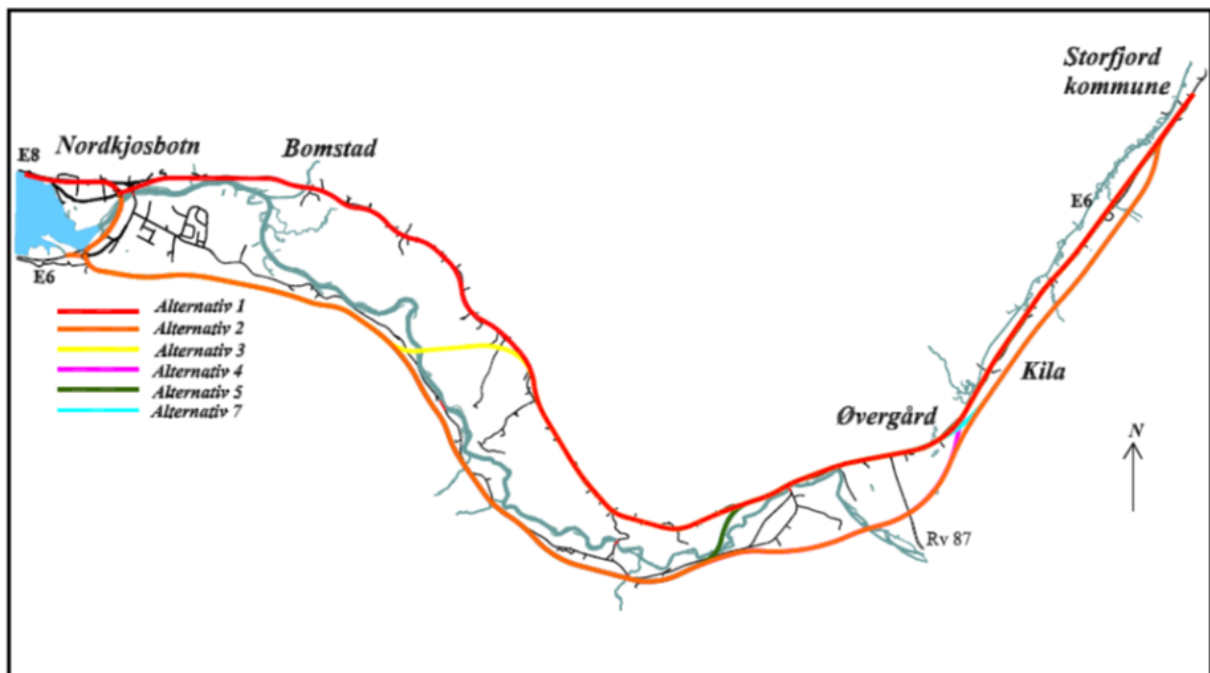
Prof nummer: [\svv5p19o01\prof\19EV00006K_0003](#)

Sveis nummer: 2010203365

Oppdragsgiver: Statens vegvesen, Prosjektavdelinga

Planprosessleder: Kjell Grønsberg, kjell.gronsberg@vegvesen.no, +47 776 17365

Utarbeidet av: Sigrun Marie Lie, sigrun.marie.lie@vegvesen.no



Oversikt over linjene i kommunedelplanen. I tillegg kommer Alt 3a som er variant av Alt 3 med heva linje mellom Bjørnbåsen og Trangen

1.3 I følge planprogrammet skal følgende vurderes for landskapsbilde:

- Beskrivelse av landskapet innenfor influensområdet
- Utredning av konsekvensene
- Mulighet for behovet av avbøtende tiltak og evt å foreslå avbøtende tiltak
-

Virkingen av inngrepet i landskapet er avhengig av tiltakets lokalisering, linjeføring, utforming og utslag av fylling/ skjæring. Følgende skal inngå i vurderingen av tiltakets konsekvenser:

- Om vegen bryter med strukturen i landskapet.
- Om vegens skala står i et harmonisk forhold til skalaen i landskapet.
- Om vegen medfører skjemmende sår i landskapet
- Om andre tiltak som støyskjermer, gjerder, murer etc. kan være skjemmende for landskapet
- Om vegens nær- eller fjernvirkning er forringende for landskapet
- Om vegen gir endret/reduert reiseopplevelse for trafikantene

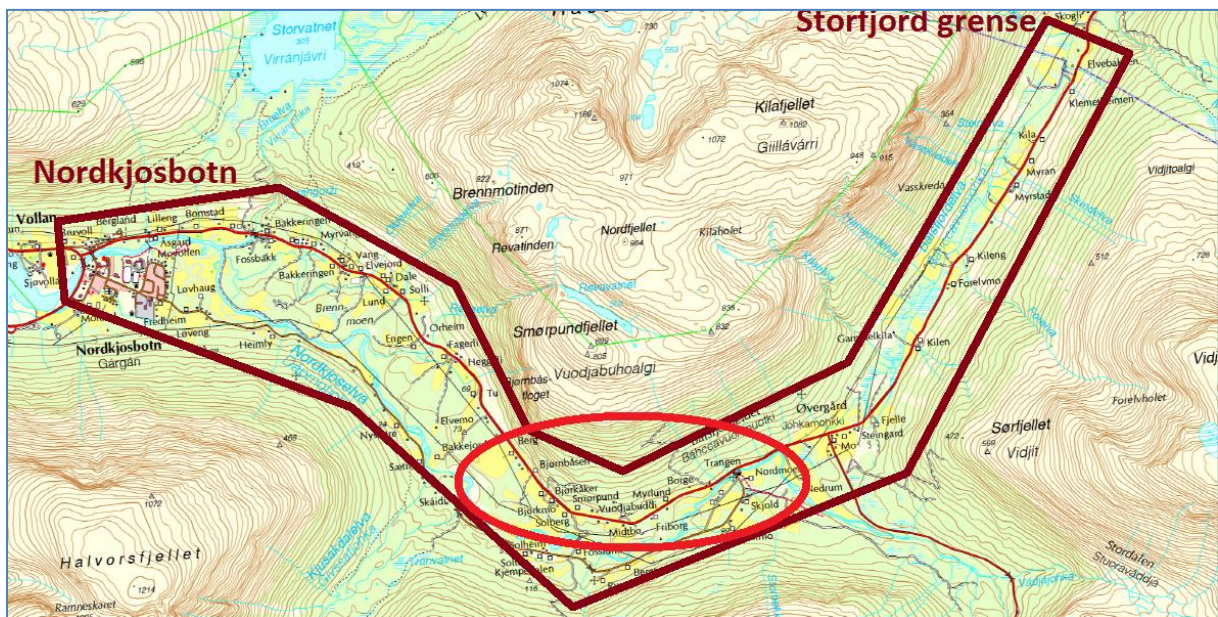
1.4 Metode

Denne vurderingen følger Statens vegvesens håndbok 140 Konsekvensanalyser.

1.5 Landskapsanalyse

Det er utarbeidet en landskapsanalyse for prosjektet i forbindelse med tidligere utredninger. For detaljert analyse henvises det til denne.

Influensområdet for hele strekningen (Nordkjosbotn – Storfjord grense) omfatter det overordnede landskapsrommet Nordkjosdalen inkludert elveutløpet i Balsfjorden, Balsfjordeidet, Kila, samt sidedalene Kjusakdalen og Kjempedalen, og deler av tilgrensende landskapsrom Tamokdalen. Landskapsrommet blir preget av dype, u-formede daler med relativt bred dalbunn med meandrerende Nordkjoselva på det laveste punktet. Dalen har varierte terrengformer med opptil 20 meter høye terrasseavsetninger før den steile dalsiden.



Kartutsnitt med hele det aktuelle planområdet (brunt) og området for justert Alt 3 heva linje (rødt).

2. VERDIVURDERING AV INFLUENSOMRÅDET FOR ALTERNATIV 3A

I denne rapporten blir endringen av alternativ 3 vurdert. Lokaliseringen av den endrede veglinjen mellom Bjørnbåsen og Trangen, er først og fremst innenfor landskapsrom 2 og en liten strekning i landskapsrom 3 (se landskapsanalysen).

I dette området ligger dalen i en bue omkring Smørpundfjellets avgrensning i bunn. Dagens E6 ligger i overgangen mellom dalbunn og fjellets form og følger derfor strukturen i landskapet. Terrenget i fjellsiden er variert og uten tydelige terrenghyller.

Det er tydelig avgrensning mellom flatt terreng i dalen og fjellets høyere terreng. Fjellsiden er dekket av skog (i hovedsak lauvskog) mens dalen er sterkt kulturpåvirket med jordbruk og innslag av bebyggelse.

Området vurderes til middels-stor verdi.

Liten Middels Stor
|-----|-----|-----|
↑



Overordnet landskapsrom sett fra vest. Området som er ringet inn er endringen av alternativ 3 (hevet linje, nå kalt alternativ 3A)

3. OMFANG- OG KONSEKVENSVURDERING

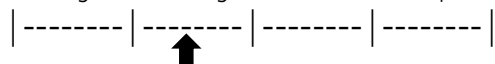
I landskapsanalysen er landskapsrom 2 vurdert til middels til stor verdi fordi landskapet har stor visuell variasjon og med et helhetlig inntrykk. Landskapsrom 3 er likeledes. Siden disse har lik verdi, slås de sammen ved vurdering av omfang og konsekvens av tiltaket. Det er ikke framkommet ny informasjon om landskapsbilde som gir grunnlag for å justere på verdivurderingene.

3.1 Vurdering av alternativ 3 i konsekvensutredningsrapport fra 2000

Alternativet vil krysse Nordkjoselva ved Heimly. Brua vil bli til et nytt landskapselement som kan underordne seg landskapets hoveddrag. Traseen vil krysse over dalen og medføre terrenginngrep i form av store skjæringer. På øvrig strekning vil alternativet medføre oppdelingseffekter. Her er landskapsbildet kulturpåvirket og vil tåle et nytt inngrep, lik alternativ 1.

Omfang for alternativ 3:

Stor neg. Middels neg. Liten/intet Middels pos. Stor pos.



Konsekvens for alternativ 3:

Liten negativ konsekvens (-)

I den tidligere konsekvensutredningen er hele linjen vurdert i tekstlig form og virkningene innenfor hvert landskapsrom kommer dermed ikke frem. Dette avviker fra metodikken i Håndbok 140. I denne rapporten er det valgt å vurdere omfanget av endret linje og deretter sammenstille denne konsekvensen med alternativ 3. Hensynet til kunnskapsbasert veging mellom alternativene anses dermed tilfredsstillt.

3.2 Vurdering av omfang og konsekvens for endret linje, alternativ 3A

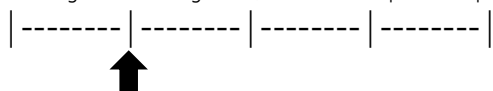
Hevet linje mellom Bjørnåsen og Trangen vil gå gjennom et storskala landskapsrom med steile fjellskråninger bestående av hovedsakelig lauvskog.

Vegen vil bryte med strukturen i landskapet ved å gå inn i Smørpundfjellets buede terrengformasjon som er skogkledd. Terrenget er variert og det er vanskelig å få lagt vegen på en naturlig hylle. Dette innebærer omfattende skjæringer i fjellsiden og fyllinger mot dalen som er negativt for landskapsbilde. Det er imidlertid forutsatt naturlig utforming av skråninger på 1:2 eller slakere som kan være med på å integrere inngrepet i eksisterende terreng noe. Tiltaket vil være godt synlig ved ferdigstilling og flere år fremover men med tiden vil også vegetasjonen inntre suksessivt og viske ut inngrepet delvis. Tiltaket vil uansett være eksponert fra andre siden av dalen (Sætre og Bergtun) og være særlig synlig i dagslys siden skråningen er sørvendt. Nærvirkningen vil primært være liten fordi tiltaket ligge skjult i skogen. Tre skredvoller med høyde opptil 15 meter og lengde mellom 250 til 600 meter ved Øvergård vil derimot være ytterligere visuelt negativt for landskapsbildet.

Samlet sett vil vegen med store skjæringer og fyllinger stort sett underordne seg det storskala landskapet og med tiden vil fyllingssårene delvis viskes ut ved naturlig vegetasjonsinnvandring av skråningene. Tiltaket vil uansett være eksponert fra andre siden av dalen. Skredvollene vil være godt synlig og være unaturlige terrengformer i landskapet.

Tiltaket vurderes til **middels negativt omfang**.

Stor neg. Middels neg. Liten/intet Middels pos. Stor pos.



Konsekvens hevet linje

Ved hevet linje vurderes vegen til å ha et middels negativt omfang gjennom et område med middels-stor verdi for landskapsbilde, forutsatt naturlig forming av skråningen med en minimumshelling på 1:2 og etablering av vegetasjon. **Dette gir middels negativ konsekvens (-).**

Konsekvens alternativ 3A

Ved sammenstilling av alternativ 3 (liten negativ konsekvens) og endret linje (middels negativ konsekvens) vil konsekvensen bli noe endret.

Konsekvens for alternativ 3A vurderes til å ha liten til middels negativ konsekvens (-/-) for landskapsbilde.

3.3 Avbøtende tiltak for alternativ 3A

Det foreslås å sprøyteså skråningene med lokal frøblanding for å skjule tiltaket raskere. Både skjæringer og fyllinger formes naturlig til eksisterende terreng med minimumshelling 1:2.

Dette er et stort prosjekt med store terrenginngrep, ulike konstruksjoner, belysning, skredvoller etc. Strekingen er i tillegg inndelt i to parseller og disse planlegges på ulikt plannivå. Det skal derfor vurderes å lage en formingsveileder for å kunne skape en helhetlig utforming gjennom hele strekingen fra Nordkjosbotn til Hatteng.

3.4 Massedeponi

Det er utført en landskapsfaglig vurdering av massedeponier i forbindelse med tidligere kommunedelplan. Denne beskriver landskapsbildets tåleevne, utformingsprinsipper for permanente massedeponier og en landskapsfaglig vurdering av massedeponier. Dette arbeidet anses som tilstrekkelig i videre valg av områder for deponi. Det henvises til denne.

3.5 Reiseopplevelse

Vegen vil gå gjennom skog og ligge høyere enn dalbunnen for den hevede linjen. Stedvis vil sannsynligvis trafikanten ha utsyn over dalen. De storslagne og steile fjellene som omkranser dalen vil fortsatt ses over vegetasjonen.

Siden dalen kan oppleves stedvis og de steile fjellene kan sees av trafikanten, vurderes reiseopplevelsen som lite endret.

4. KONSEKVENNS OG RANGERING AV ALLE ALTERNATIV

I tabellen nedenfor er konsekvens for landskapsbildet for de ulike alternativene vist. En begrunnelse for rangering følger deretter. Her er det gjort en nærmere vurdering og rangering av alternativene som kom likt ut i eksisterende konsekvensutredning med tilleggsrapport.

Deltema	Alt 1	Alt 2	Alt 3	Alt 3A	Alt 4	Alt 5	Alt 7
Landskapsbilde	--	--	-	-/--	--	-	--
Rangering	4	7	1	3	5	1	7

Samlet konsekvensvurdering for landskapsbilde.

4.1 Begrunnelse for rangering

Alternativ 2 og 7 kommer ut som de dårligste alternativene for landskapsbilde med middels negativ konsekvens. Dette fordi de deler opp et særpreget kulturlandskap i Kjempedalen og berører karakteristiske terrengformer i Kjusakdalen og Kjempedalen. Gjennom Kila vil begge alternativene ligge høyt oppe i liene og medføre dominerende terrenginngrep med negative fjernvirkninger for landskapsbildet.

Alternativ 4 vil, som alternativ 2, dele opp det karakteristiske kulturlandskapsområdet i Kjempedalen. Alternativet er rangert hakket bedre enn alternativ 2 og 7 fordi veglinjen vil ligge parallelt med dagens veg fra Kila og inntil Storfjord grense som er et landskap som tåler inngrepet. Ved alternativ 1 vil utbedringen av dagens veg føre til uheldige oppdelingseffekter fordi vegen blir lagt parallelt med dagens veg gjennom hele strekningen. Dette gir middels negativ konsekvens for landskapsbildet men er allikevel hakket bedre enn alternativ 2, 7 og 4 fordi traseen ligger i områder som er berørte.

Alternativ 3 og 5 kommer best ut av alternativene for landskapsbildet med liten negativ konsekvens. Disse er rangert likt. Ved alternativ 3 vil brua ved Heimly bli et nytt landskapselement som kan underordne seg landskapets hoveddrag. Denne kryssingen av dalen vil medføre store terrenginngrep som er negativt for landskapsbilde. På den øvrige strekningen vil derimot landskapet tåle inngrepet medført av vegen. Ved alternativ 5 vil traseen krysse Nordkjoselva ved Smørpundfossen samt dele et karakteristisk kulturlandskap i Kjempedalen. Disse inngrepene er negative for landskapsbildet. Men på grunn av moderate inngrep fra Trangen til Storfjord grense er alternativet rangert som nummer 1 sammen med alternativ 3. Alternativ 3A er rangert som tredje beste. Sammenliknet med alternativ 3 er 3A noe dårligere. Dette er fordi den hevede linjen mellom Bjørnåsen og Trangen fører til store skjæringer som blir eksponert samt at skredvollene vil være godt synlig i landskapet.