



Statens vegvesen

PLANPROGRAM

Høringsutgave



Statens vegvesen

## E6 Høybukta-Hesseng

Sør-Varanger kommune

Utbygging  
Prosjekt Finnmark  
19.04.2024

Høringsperiode 19.04.2024-  
06.06.2024

## Innhold

Innhold.....	1
1 Innledning.....	3
1.1 Formålet med planen.....	3
1.2 Alternativer .....	3
1.3 Konsekvensutredningsplikt og utredninger .....	3
1.4 Varsling av planoppstart med planprogram - høring.....	4
2 Prosjekt mål for E6 Høybukta-Hesseng .....	4
2.1 Samfunns mål .....	4
2.2 Effektmål.....	4
2.3 Resultatmål .....	5
3 Planprogram .....	6
3.1 Planprosess .....	6
3.2 Medvirkning .....	7
4 Rammer og premisser for planarbeidet.....	9
4.1 Rammebetingelser .....	9
4.1.1 Aktuell lovverk .....	9
4.1.2 Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging .....	9
4.1.3 Nasjonale Transportplan.....	10
4.1.4 Bærekraftsmålene.....	10
4.1.5 Planstatus for området .....	11
4.1.6 Andre rammer og føringer .....	11
5 BESKRIVELSE AV PROSJEKTET .....	12
5.1 Planområdet .....	12
5.2 Bakgrunn for planarbeidet.....	12
5.3 Problemstillinger .....	12
5.3.1 Massehåndtering .....	12
5.3.2 Gående og syklende .....	13
5.3.3 Andre vurderinger.....	13
5.4 Valg av vegstandard .....	13
5.4.1 Standard.....	13
5.4.2 Prinsipp for tunnel .....	14
5.4.3 Trafikkmengde og trafikkutvikling .....	15
6 Alternativer og plantiltakets virkninger .....	15
6.1 Alternativer som foreslås vurdert i planprosessen .....	15
6.2 Prissatte konsekvenser .....	18

6.2.1 Samfunnsøkonomisk nytte og anslag .....	18
6.2.2 Klimabudsjett og klimaoppfølging .....	19
6.2.3 Støy og luftforurensning .....	19
6.2.4 Resultat av nytte-/kostnadsanalysen .....	20
6.3 Ikke-prissatte konsekvenser - metode .....	20
6.3.1 Tiltakshierarkiet .....	22
6.3.2 Ikke prissatte fagtemaer som skal behandles i planarbeidet.....	22
6.4 Trafikksikkerhet.....	27
6.5 Tema som skal behandles i reguleringsplan .....	27
7 Risiko og sårbarhetsanalyse.....	28
Gjennomføring av ROS-analysen .....	28
Risikokartleggingsprosesser i reguleringsplanen .....	29
8 Vedlegg .....	29

## 1 Innledning

Statens vegvesen skal med hjemmel i plan- og bygningsloven §§ 3-7 og 4-2 og i samarbeid med Sør-Varanger kommune starte arbeidet med detaljregulering for strekningen E6 Høybukta-Hesseng. Planarbeidet er vurdert av Statens vegvesen som forslagsstiller og kommunen som planmyndighet til å omfattes av forskrift om konsekvensutredning.

Forslag til planprogram sendes nå på høring og legges ut til offentlig ettersyn samtidig med varsel om oppstart av planarbeidet jf. plan- og bygningsloven § 12-8 og § 3-7 tredje ledd.

### 1.1 Formålet med planen

Dagens E6 har dårlig geometrisk standard mellom Høybukta og Hesseng. Strømmen bru er smal og har skarpe kurver inn til brua begge ender. I tidsperioden 2002-2021 har det vært 13 ulykker med personskader på strekningen, hvorav én dødsulykke. Eksisterende bruløsning er en flaskehals for tungtrafikken på grunn av smal bru, stigning og krapp kurvatur. Hensynet til trafiksikkerhet og framkommelighet tilsier at det er viktig å få utbedret denne fjordkryssingen.

Målsettingen er å oppnå bedre trafiksikkerhet på strekningen.

### 1.2 Alternativer

I arbeidet med Konseptvalgutredning Kirkenes (2015) ble det vurdert ulike konsepter for ny havn og veg til havn i Kirkenes. I utredningen ble det sett på en mulig linjeføring for ny veg, bru og tunnel mellom Høybukta og Hesseng. En konseptvalgutredning (KVU) har som hensikt å vurdere alternative måter å løse transportbehovet på. Det er regjeringen som beslutter hvilket konsept som skal legges til grunn for videre planlegging. KVU Kirkenes følges nå opp ved å sette i gang arbeid med å detaljregulere strekningen Høybukta-Hesseng der dagens bru skal erstattes med ny bru.

Det vurderes tre alternative løsninger for denne veg-parsellen. Alle løsningene er innenfor samme KVU korridor og det foreslås derfor et planområde der man skal finne den beste løsningen for ny E6 mellom Høybukta og Hesseng. Ettersom det ikke foreligger noen kommunedelplan for dette området, er det gjennomført en innledende silingsprosess av alternativer der urealistiske alternativer ble forkastet. Realistiske alternativer skal utredes videre jfr. dette planprogrammet.

Planprogrammet viser hvilke alternativer Statens vegvesen skal jobbe videre med etter varsling av planoppstart og påfølgende planprosess. Det er bare ett alternativ som til slutt skal legges frem i planforslaget til høring og offentlig ettersyn, og videre til politisk behandling.

### 1.3 Konsekvensutredningsplikt og utredninger

Det er gjennomført anslag den 01.02.2023 på ulike alternativer der kostandene (P50<sup>1</sup>) ligger på mellom 1 080 og 1 142 millioner 2021 kr. Prosjektet er derfor av en slik investeringsmessig størrelse at det faller inn under KU-forskriften § 6 *Planer og tiltak som alltid skal konsekvensutredes og ha planprogram eller melding*, bokstav b) reguleringsplaner etter plan- og bygningsloven for tiltak i vedlegg I, 7. bokstav e) Andre vei- og jernbanetiltak med investeringskostnader på mer enn 750 millioner kr.

Det skal utarbeides planprogram iht. konsekvensutredningsforskrift §§ 13 og 14.

I henhold til KU-forskriften § 17 skal konsekvensutredningens innhold og omfang tilpasses den aktuelle planen eller tiltaket, og være relevant for de beslutninger som skal tas. For å vurdere hva som er relevante temaer som skal utredes i dette vegprosjektet er det gjort en vurdering etter KU-forskriften § 21. § 21 gir en oversikt over de

---

<sup>1</sup> P50 er et budsjett som skal overholdes med 50 % (P50) sannsynlighet.

elementene (faktorene) eller tema som skal identifiseres og utredes der det er beslutningsrelevant. Basert på dette er det vurdert som nødvendig å gjennomføre konsekvensutredning for temaene:

- Reindrift
- Naturmangfold

#### 1.4 Varsling av planoppstart med planprogram - høring

Det er i samråd med Sør-Varanger kommune besluttet at forslag til planprogram legges ut til høring og offentlig ettersyn. Etter høringen behandles innkomne innspill og ved behov oppdateres planprogrammet. Planprogrammet legges deretter frem for fastsettelse i Sør-Varanger kommune jf. plan- og bygningsloven § 12-9.

Forslag til planprogram er på høring og til offentlig ettersyn i tidsperioden 19.04.2024 til 06.06.2024.

Dokumentene er tilgjengelig på vår nettside [E6 Høybukta-Hesseng | Statens vegvesen](#).

Den 14.05.2024 er det informasjonsmøte om planarbeidet. Møtet skal være på rådhuset i Kirkenes kl. 18.00.

Innspill til planprogrammet, det vil si formål, alternativer, behov for utredninger eller opplegget for medvirkning, merkes med 22/76654 og sendes innen 06.06.2024 til:

- [firmapost@vegvesen.no](mailto:firmapost@vegvesen.no)
- eller til Statens vegvesen, Postboks 1010 Nordre Ål, 2605 Lillehammer.

For mer informasjon om opplegget for medvirkning i denne planprosessen, se kapittel 3.2.

## 2 Prosjektmål for E6 Høybukta-Hesseng

### 2.1 Samfunns mål

Samfunns målet i konseptvalgutredningen (KVU) for E6 Høybukta-Kirkenes ble godkjent av Samferdselsdepartementet i juni 2015, og blir videreført for E6 Høybukta-Hesseng:

**Kirkenes skal i 2062 ha et effektivt transportsystem som betjener maritim virksomhet, passasjer- og godstrafikk i Barentsregionen.**

Samfunns målet for E6 Høybukta-Hesseng, er:

**Trafikksikkerheten på E6 mellom Høybukta-Kirkenes og Hesseng skal forbedres i forhold til dagens situasjon.**

### 2.2 Effektmål

Med utgangspunkt i konseptvalgutredningen for E6 Høybukta-Kirkenes og dens samfunns mål ble det tidligere definert effektmål for prosjektet. Disse målene er videreutviklet i arbeidet med planprogrammet:

- Øke trafikksikkerheten på strekningen og bidra til reduksjon i antall trafikkulykker
- Kostnadseffektiv ressursbruk i et levetidsperspektiv
- Vegprosjektet skal begrense negativ påvirkning på klima og miljø
- Begrense arealinngrep utenfor det arealet som allerede er beslaglagt av eksisterende veg

## 2.3 Resultatmål

For denne planfasen er resultatmålene:

- Avklare arealbruken knyttet til veganlegget.
- Legge større vekt på å unngå inngrep enn å kompensere for skader.
- Valgt trasé skal ivareta natur-, miljø-, kulturminne-/kulturmiljø og landbruks- /reindriftsinteressene i området.
- Arbeide frem en reguleringsplan for lavest mulig klimagassutslepp ved å legge til grunn livsløpsvurderinger.

Vegdirektoratet har gjennom styringsdokumenter bestemt følgende målprioriteringer i tilfelle konflikt mellom målene:

1. HMS
2. Økonomi
3. Framdrift
4. Kvalitet
5. Omfang

### 3 Planprogram

Et planprogram er et dokument som gjør rede for hvordan selve reguleringsplanprosess skal gjennomføres, forenklet sagt en «plan for planen». Planprogrammet utgjør dermed første steg i arbeidet med detaljregulering for E6 Høybukta-Hesseng.

Planprogrammet skal klargjøre formålet med planarbeidet og avklare rammer og premisser for den videre prosessen. I planprogrammet foreslås det hvilke tema og problemstillinger som belyses i planarbeidet, opplegg for informasjon og medvirkning, og hvilke utredninger som anses nødvendige for å gi et godt beslutningsgrunnlag.

Dersom berørte regionale og statlige myndigheter på grunnlag av forslag til planprogram vurderer at planen kan komme i konflikt med nasjonale eller viktige regionale hensyn, skal dette framgå av uttalelsen til forslaget til planprogram. Regionale og statlige myndigheter skal så langt det er mulig ta stilling til om planforslag bør fremmes, hva som i tilfelle bør utredes og hvilke avbøtende tiltak som bør vurderes.

#### 3.1 Planprosess

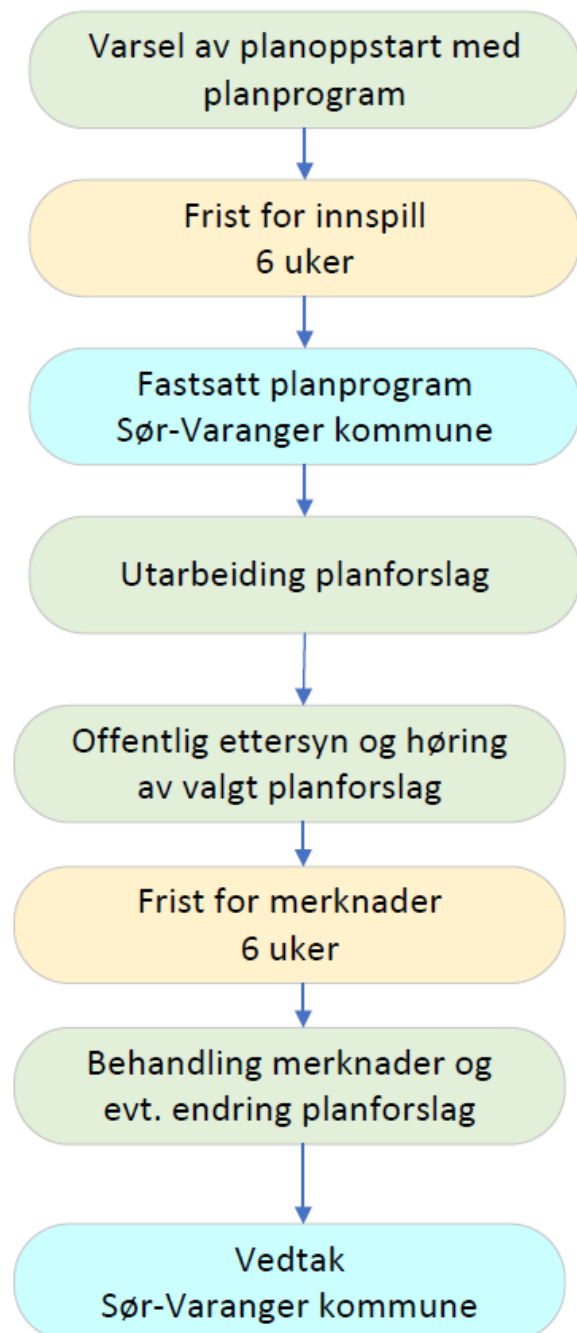
Selve planforslaget fremmes som en detaljregulering med tilhørende konsekvensutredning for tiltaket. Forslag til planprogram skal redegjøre for hvilke forhold som vil bli utredet og belyst i planforslaget. Et skjematisk oppsett av hvordan reguleringsplanprosessen vil gjennomføres er vist i Figur 1.

Første steg er at Statens vegvesen varsler planoppstart med konsekvensutredning for ulike alternative E6-traseer. Vi gir i samarbeid med Sør-Varanger kommune grunneiere, sektormyndigheter og andre interesserte beskjed om at det pågår et planarbeid. Så legges det ut et forslag til planprogram til høring og offentlig ettersyn.

Høring av planprogram er på seks uker. Naboer, offentlige myndigheter og andre sentrale parter i saken blir varslet gjennom brev og det annonseres i lokalavisa at planprogrammet er på høring.

I denne fasen er det viktig at grunneiere, sektormyndigheter og andre interesserte gir Statens vegvesen en tydelig tilbakemelding på hva man tenker om de ulike alternativene. I tillegg bør man vurdere og eventuelt gi en tilbakemelding på om nødvendige beslutningsrelevante utredningstemaer er tatt med i planprogrammet.

Når høringsperioden er over, vil Statens vegvesen gå gjennom og eventuelt oppdatere planprogrammet. Sør-Varanger kommune fastsetter planprogrammet for planarbeidet. Når planprogrammet er fastsatt er dette juridisk bindende for den videre utredningen. Det er kun mulig å utrede de alternativene som ligger i fastsatt planprogram.



Figur 1: Skjematisk fremstilling av planprosessen

Statens vegvesen utarbeider konsekvensutredning i tråd med fastsatt planprogram. Konsekvensutredningen skal være tilpasset plannivået og være relevant i forhold til de beslutninger som skal tas. Planforslaget med konsekvensutredning skal beskrive både vesentlige virkninger og virkninger av tiltaket for miljøet og samfunnet jf. plan- og bygningsloven § 4-2.

Når forslag til detaljregulering med konsekvensutredning er utarbeidet, legges planforslaget ut til offentlig ettersyn og høring med frist for merknader, minimum i seks uker. Naboer, offentlige myndigheter og andre sentrale parter i saken blir varslet gjennom brev. Varsel om offentlig ettersyn og høring annonseres i lokalavisen.

Det vil bli arrangert et åpent informasjonsmøte under høring av planforslaget. Statens vegvesen vil også på vanlig måte gjennomføre befaringer ute sammen med grunneiere/interessenter dersom det er behov for det og besvare muntlige og skriftlige henvendelser.

I denne fasen er det viktig at grunneiere, sektormyndigheter og andre interesserte gir Statens vegvesen en tydelig tilbakemelding på hva man tenker om den løsningen som presenteres. I høringsperioden er det mulig å komme med merknader til det konkrete planforslaget. Alle innkomne merknader vil bli vurdert av Statens vegvesen, men det finnes ikke noe krav på at merknaden tas til følge.

Når høringsperioden er over, vil Statens vegvesen eventuelt justere forslaget til reguleringsplan. Reguleringsplanen vil deretter bli oversendt Sør-Varanger kommune til endelig behandling og vedtak.

### 3.2 Medvirkning

Planprogrammet og regelverket for konsekvensutredninger skal sikre at man i plansaker får en bred medvirkning i hele planprosessen. Gjennom høring av planprogrammet gis det anledning til å påvirke både hvilke spørsmål som er viktige og som bør utredes. Berørte interessenter og grunneiere har verdifull lokalkunnskap som vi kan dra nytte av i planprosessen.

Statens vegvesen og planmyndighetene har som målsetting å gi god informasjon om planarbeidet, slik at alle parter har god innsikt i planprosessen og i foreslåtte løsninger og konsekvenser av disse. Samiske interesser skal det vies særlig oppmerksomhet ved en tidlig muligst involvering i planarbeidet jf. Samelovens konsultasjonsplikt.

Statens vegvesen har som tiltakshaver hovedansvaret for utarbeidelsen av reguleringsplanen frem til merknadsbehandlingen jf. plan- og bygningsloven § 3-7 og vil sammen med kommunen stå som hovedansvarlig for informasjon om planarbeidet. Gjennom informasjonsarbeidet ønsker man å oppnå lokal medvirkning i planarbeidet.

Viktige ledd i medvirkningen vil være følgende:

**Dialogmøter:** For å få del i kunnskapen som kommunen sitter med vil Statens vegvesen gjennomføre møter med administrasjonen i Sør-Varanger kommune, på fylkesnivå og statlig nivå, og med en rekke andre interessenter som f.eks. grunneiere. Det vil også bli avholdt møter med sektormyndigheter der det er behov.

Forsvaret er en stor grunneier i området samt at forsvarsinteresser vil bli berørt gjennom planarbeidet. Statens vegvesen har allerede hatt dialog med Garnison Sør-Varanger på Høybuktmoen og vil fortsatt ha dialog med dem underveis i planprosessen.

**Konsultasjonsplikt:** Statens vegvesen ønsker å involvere alle områder der samiske interesser blir berørt på et tidlig tidspunkt. Det gjelder både reindriftsinteresser og interesser knyttet til samiske kulturminner. I prosjektgruppen finnes det egne fagressurser som skal ivareta både reindrifts- og kulturminneinteresser. Som del av planprosessen avtales evt. møter og befaringer direkte med henholdsvis reinbeitedistriktet, Statsforvalteren og Sametinget.

**Regionalt planforum:** Planen vil bli tatt opp i Regionalt planforum for Finnmark.



**Folkemøte/informasjonsmøte:** Statens vegvesen vil gjennomføre folkemøte i Sør-Varanger kommune i forbindelse med varsling av planoppstart og når planforslaget legges ut på offentlig ettersyn.

**Annonsering i lokale media:** Utlegging av planprogram til offentlig ettersyn, er annonsert i lokale aviser, på kommunens nettsider og på vegvesenet sin prosjektside. Når reguleringsplanforslaget senere skal på høring vil det og bli gjort kjent i de samme kanalene.

**Befaringer:** Dersom en regional eller statlig instans ønsker en befaring av planområdet stiller Statens vegvesen opp og gjennomfører befaringen med aktuell aktør. Det samme gjelder selvfølgelig grunneiere eller andre med berettigete interesser i planområdet.

Allerede før varsling av planoppstart ble det gjennomført befaringer, deriblant en marin arkeologisk kartlegging av Langfjorden og befaring av eksisterende vannveier/stikkrenner langs E6. Det er også gjennomført grunnundersøkelser på land og i fjorden.

**Politisk behandling:** Hvis Sør-Varanger kommune ønsker det gir Statens vegvesen orientering til politiske utvalg og kommunestyret underveis i prosessen og i forbindelse med høring av planforslag.

## 4 Rammer og premisser for planarbeidet

I dette kapittelet gis det en oversikt over relevante lover, retningslinjer og planer etc. som inneholder arealpolitiske føringer som vil stå sentralt i utarbeidelsen av detaljregulering for E6 Høybukta-Hesseng.

### 4.1 Rammebetingelser

Prosjektet er omtalt i følgende sentrale dokumenter:

- KVV E6 Høybuktmoen – Kirkenes datert juni 2015 (Mime nr. 15/205439)
- Brev fra Samferdselsdepartementet av 16.12.2016 – rammer for videre planlegging

#### 4.1.1 Aktuell lovverk

De mest relevante lovene og forskriftene for planarbeidet:

- Lov om planlegging og byggesaksbehandling (Plan- og bygningsloven)
- Lov om forvaltning av naturens mangfold (Naturmangfoldloven)
- Lov om vern mot forurensninger og om avfall (Forurensningsloven)
- Lov om vassdrag og grunnvann (vannressursloven)
- Forskrift om rammer for vannforvaltning
- Lov om kulturminner (Kulturminneloven)
- Lov om jord (Jordlova)
- Lov om reindrift (Reindriftsloven)
- Lov om vegar (Vegloven)
- Lov om oreigning av fast eiendom (Oreigningslova)
- Lov om friluftslivet (Friluftslivsloven)
- Lov om likestilling og forbud mot diskriminering (likestillings- og tilgjengelighetsloven)
- Forskrift om konsekvensutredning for planer etter plan- og bygningsloven

#### 4.1.2 Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging

De nasjonale forventningene (2023-2027) peker på mål, oppgaver og interesser som regjeringen mener det er viktig at fylkeskommunen og kommunene legger vekt på i sin planlegging etter plan- og bygningsloven. Målene som er nedfelt i nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging gjelder i samme grad for Statens vegvesen. Følgende tema er relevant for dette planarbeidet:

##### Samordning og samarbeid i planlegging

Regjeringen forventer at kommunene utnytter de mulighetene for forenkling og effektivisering som det de senere år er åpnet for i plan- og bygningsloven. Konsekvensutredninger og risiko- og sårbarhetsanalyser er viktige verktøy for planprosesser og valg av løsninger. I konsekvensutredninger skal alternativer, samlede virkninger av foreslått arealbruk og sumvirkninger vurderes. Et godt planprogram sikrer at utredningene og opplegget for medvirkning er tilpasset behov og plannivå.

Kostnadseffektivitet skal vektlegges i den samlede vurderingen. Gode planprosesser reduserer ofte omfanget av innsigelser. Tidlig involvering av statsforvalteren, andre statlige myndigheter, fylkeskommunen og Sametinget/reinbeitedistriktet er viktig for å avklare nasjonale og vesentlige regionale interesser. Samiske interesser skal særlig sikres gjennom konsultasjonsplikten. Regionalt planforum skal brukes aktivt som grunnlag for å avklare og samordne statlige, regionale og kommunale interesser i aktuelle plansaker.

Bærekraft står sentralt i plan- og bygningsloven og planleggingen skal fremme bærekraftig utvikling. I denne sammenhengen er det nasjonale klima- og miljømål som gir rammer for planleggingen.

##### Klima, natur og miljø

Regjeringen vil utvikle et transportsystem som bedrer framkommelighet og lavere utslipp fra transportsektoren. Utforming av transportsystemet skal også bidra til å redusere transportulykkene i tråd med nullvisjonen og reduserer klimagassutslippene og andre negative miljøkonsekvenser.

Omstillingen til lavutslippssamfunnet og bidrag til oppnåelse av klima- og miljø målene prioriteres gjennom arealplanlegging som reduserer utslipp, arealbeslag og transportbehov. Regjeringen oppfordrer kommunene til å sette seg mål for å redusere nedbyggingen. Omdisponering og nedbygging av karbonrike arealer, inkludert myr, tidevannssump og andre typer våtmark og skog, unngås så langt som mulig, slik at arealenes evne til lagring og opptak av karbon opprettholdes. Viktig naturmangfold, jordbruksareal, vannmiljø, friluftslivsområder, overordnet grønstruktur, kulturmiljø og landskap kartlegges og sikres i planleggingen. Samlede virkninger av eksisterende og planlagt arealbruk vektlegges. Planleggingen bidrar til å sikre naturverdier og god miljøtilstand i vann, blant annet ved å unngå å planlegge for byggetiltak i våtmark når det finnes gode alternativer.

#### Velferd og bærekraftig verdiskaping - reindrift

Langsiktig og forutsigbar samfunns- og arealplanlegging er avgjørende for å sikre natur- og kulturgrunnlaget for samiske lokalsamfunn og viktige samiske næringer som reindrift. Planleggingen må bygge på et godt kunnskapsgrunnlag, og at ikke utbygging og annen aktivitet gjør at reindriftsarealene i for stor grad reduseres, fragmenteres eller gjøres utilgjengelige. Reindriftens interesser skal veies opp mot andre samfunnsinteresser, og man må søke å komme fram til løsninger som begrenser varig reduksjon av arealer og økte forstyrrelser for reindriften.

#### 4.1.3 Nasjonale Transportplan

Samferdselsdepartementet la fram Nasjonal transportplan (NTP) for 2025-2036 i Meld. St. 14 (2023-2024). Prosjektet E6 Høybukta-Hesseng er nevnt i Statens vegvesens planportefølje og blir omtalt slik i NTP: «E6 Høybukta–Hesseng er eneste innfartsveien til Kirkenes og eneste atkomst mellom Kirkenes by og Kirkenes lufthavn. Det er betydelig forsvarsaktivitet i området. På strekningen ligger Langfjordstrømmen bru som er en flaskehals med dårlig trafiksikkerhet. Det skal bygges ny vei langs eksisterende E6 og sikker kryssing av fjorden». Prosjektet er foreslått med en statlig fullfinansiering og en investeringssum på 1,5 mrd. kroner og er foreslått prioritert i NTPs andre seksårsperiode.

Nasjonal transportplan 2025-2036 har følgende mål for planperioden:

### Et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i hele landet i 2050



Figur 2: Definerte mål jf. Nasjonal Transportplan (NTP) 2025-2036

#### 4.1.4 Bærekraftsmålene

Regjeringen forventer at FNs bærekraftsmål legges til grunn for samfunns- og arealplanlegging. For Statens vegvesen er alle de 17 bærekraftsmålene viktige, men det er spesielt fem bærekraftsområder som det er viktig at vi lykkes med:

- klimagassutslipp og klimatilpasning
- ressursbruk og sirkulærøkonomi
- biologisk mangfold og økosystemer
- ringvirkninger for lokalsamfunn og trafikanter
- seriøsitet og arbeidsforhold i leverandørkjeden og transportnæringen

Bærekraftsmålene er også sentral i gjeldende Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2023-2027.

#### 4.1.5 Planstatus for området

##### Overordnede planer

- Kommuneplanens arealdel 2018-2030, vedtatt 14.02.2018

Det aktuelle planområdet inngår i kommuneplanens arealdel 2018-2030 (plan-ID 5444-2004105, vedtatt 14.02.2018). Hovedsakelig er arealet regulert til LNFR-formål, samt samferdsel for dagens E6. Sikringsone for Kirkenes lufthavn (SLH 1) ligger over hele planområdet. I tilhørende planbestemmelse settes det blant annet krav om at alle nye reguleringsplaner innenfor hensynssonen skal innarbeide høyderestriksjoner i form av egne hensynssoner i reguleringsplanene (planbestemmelse 9.1.1 i kommuneplanen).

##### Reguleringsplaner i området

- Detaljregulering for sørlig adkomst til KILA, vedtatt 26.08.2015
- Reguleringsplan for Kirkenes Lufthavn Høybuktkmoen, vedtatt 27.07.1999

Vest for Strømmen bru er deler av arealet regulert til skytefelt/øvingsområde (FSØ 2). Store deler av E6 mellom Strømmen bru og Høybukta (kryss til lufthavn) inngår i reguleringsplanen «Kirkenes Lufthavn Høybuktkmoen» (plan-ID 1999102, vedtatt 27.07.1999). Arealet har formålet Restriksjonsområde flyplass.

##### Reguleringsplaner under arbeid

- Reguleringsplan for Høybuktkmoen, forslagsstiller Forsvaret. Plan-ID 2013008
- Sundquist reguleringsplan for Maggadalen. Plan-ID 2020001
- Planforslag for ny områderegulering for lufthavn- og forsvarsområdet.

##### Andre planer

Interkommunal kystsoneplan for Varanger

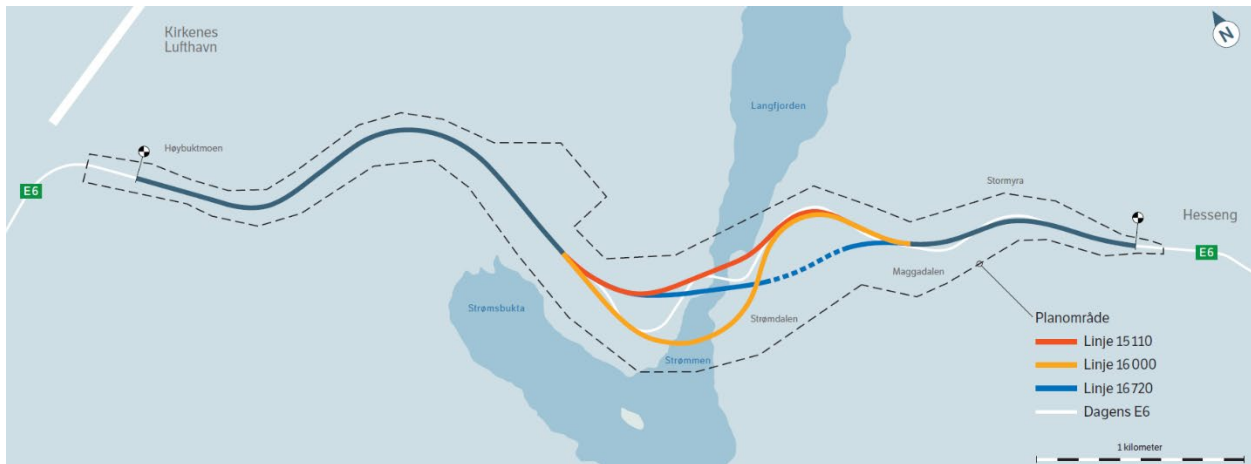
#### 4.1.6 Andre rammer og føringer

- Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen
- Rikspolitiske retningslinjer for universell utforming
- Rikspolitiske retningslinjer for samordnet bolig, areal- og transportplanlegging
- Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442)
- Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging i kommunene
- Statlige planretningslinjer for differensiert forvaltning av strandsonen langs sjøen
- Oppdatert nasjonal jordvernstrategi (Prop. 1 S (2018-2019, vedlegg 1)
- Samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging (DSB, 2017)
- Stortingsmelding (Meld. St.) 33 Klimatilpasning i Norge

## 5 BESKRIVELSE AV PROSJEKTET

### 5.1 Planområdet

Planarbeidet omfatter E6 på vegstrekningen mellom kryss til Høybukta/Høybuktmoen/Kirkenes lufthavn og til 50-sonen på Hesseng i Sør-Varanger kommune. Reisetiden mellom flyplassen og Hesseng er 7 minutter (5,6 km). Området berører både Forsvarets anlegg med øvelsesområder og skytefelt, samt hyttebebyggelse, men i liten grad boliger.



Figur 3: Oversikt over linjalternativer som foreslås utredet i planprogrammet

Området preges av Langfjorden og et kupert heilandskap som skifter mellom bart fjell og myrområder. Høyden er opp til 150 meter over havet. Berggrunnen domineres av gneis. Vegetasjonen i lavereliggende strøk og i dalsøkkene preges av bjørkeskog, mens det er mindre vegetasjon lenger opp og til dels bart fjell i høyden. Langfjorden har en ensrettet og rettlinjet strandlinje. De indre delene av fjordsystemet islegges ved lengre kuldeperioder. Det er en del hytter og fritidsboliger i området, samt et løypenett for snøskuter som krysser vegen ved Høybuktmoen.

Det drives ikke ordinært landbruk i området. Det er et område med fulldyrket mark, det vil si høyest verdiklasse på jord, som ligger delvis innenfor planområdet. Området tilhører gårdsbruket i Strømsbukta. Det er ikke drift på gården i dag.

Forsvaret har øvelsesområder/skyteområder i planområdet. Dette må tas hensyn til i planleggingen.

### 5.2 Bakgrunn for planarbeidet

Dagens E6 har dårlig geometrisk standard mellom Høybukta og Hesseng. Strømmen bru er smal og har skarpe kurver inn til brua begge ender. I tidsperioden 2002-2021 har det vært 13 ulykker med personskafer på strekningen, hvorav én dødsulykke. Eksisterende bruløsning er en flaskehals for tungtrafikken på grunn av smal bru, stigning og krapp kurvatur. Hensynet til trafikksikkerhet og framkommelighet tilsier at det er viktig å få utbedret denne fjordkryssingen.

Det er ikke anbefalt å bygge smalere vei på grunn av vegens funksjon for tungtrafikk til/fra ny havn. Dagens vegbredde er totalt 9,5 meter, med dekkebredde 6,8 m og kjørebanebredde 6,1 m (kilde: Vegkart.no).

### 5.3 Problemstillinger

#### 5.3.1 Massehåndtering

Prosjektet har som mål å oppnå massebalanse. Denne problemstillingen er mest aktuell dersom vi går videre med tunnelalternativet. Eventuelle overskuddsmasser er en ressurs som bør ses på som et samfunnsmessig gode. Dette

kan bli nyttet til ulike formål. Prosessen med å finne gode samfunnsnyttige formål for bruk av massene må ivaretas på reguleringsplannivå. Utførende entreprenør og andre samarbeidspartner er viktige aktører her.

I prosessen med å utarbeide forslag til reguleringsplan skal det tas stilling til om det er behov for å sette av areal til masselager for varig lagring av overskuddsmasser dersom tunnelalternativet kan bli aktuelt. Dette forutsetter et masseoverskudd samt at overskuddsmasser i sin helhet ikke kan gis bort til samfunnsnyttige prosjekter.

### 5.3.2 Gående og syklende

Styringsmålet fra Samferdselsdepartementet for dette prosjektet er på 1,142 milliarder kr. (2021-kr.). Den økonomiske rammen gir rom for utredning av ulike alternativer og således alternativer med eller uten gang- og sykkelveg. Regulering av gang- og sykkelveg er ikke del av prosjektet, men kommunen ønsket å få innregulert en løsning for myke trafikanter. Oppdraget gir i utgangspunktet ikke noe mandat for å planlegge en gang- og sykkelveg. Men som del av planprosessen skal det skaffes frem kunnskapsgrunnlaget for å kunne gjøre kvalifiserte vurderinger av dagens sykkeltrafikk og fremtidig sykkelpotensiale på strekningen.

### 5.3.3 Andre vurderinger

Det skal vurderes om det skal reguleres areal til kontrollvirksomhet for kjøretøy. Videre skal det vurderes om eksisterende Strømmen bru skal rives når ny bru er etablert. Utgangspunktet er at Statens vegvesen ikke skal ha to bruer som krysser i samme området, og alternativet er da om eksisterende bru skal nedklassifiseres til kommunal veg. Det inkluderer at kommunen må overta drifts- og vedlikeholdsansvaret.

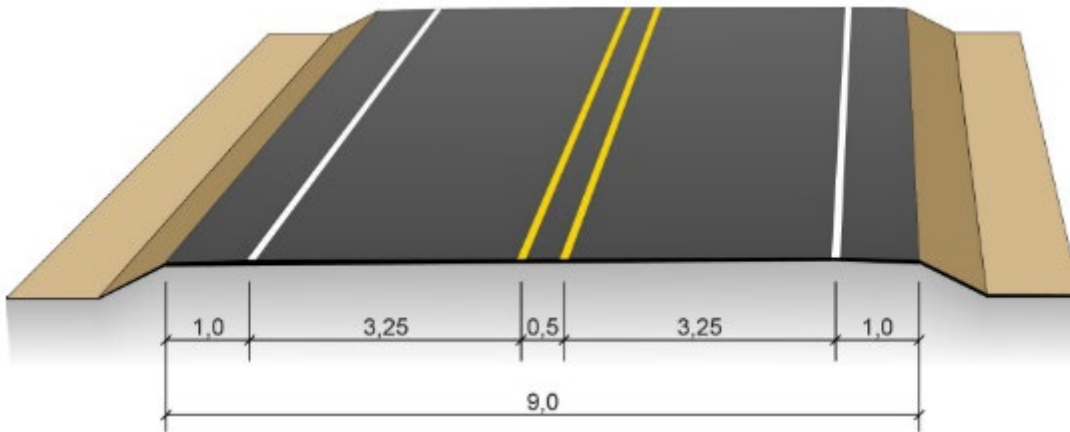
Det antas at deler av gamle E6 Neidenvegen mellom Hesseng og dagens Strømmen bru vil bli opprettholdt dersom ny E6 legges utenom dagens trasé. Dette for å sikre adkomst til hytter/fritidsboliger og friluftsområder. Dette skal vurderes nærmere i planfasen. Omklassifisering/nedklassifisering kan bli aktuelt ved en omlegging av E6.

## 5.4 Valg av vegstandard

### 5.4.1 Standard

Ny veg skal planlegges etter H1 standard jf. vegnormale N100. Typisk for denne vegklassen vil være:

Standardklasse	H1 – 80 km/t (se figur 2)
Vegtype	H1 – Nasjonal hovedveg
Vegbredde	9 meter
Dimensjonerende typekjøretøy	Modulvogntog
Maksimal stigning	6 %
Helårs bæreevne	10 tonn?
Tilknytninger	Kryss skal bygges som forkjørsregulert T-kryss og utformes iht. Håndbok N100 (Statens vegvesen 2021).

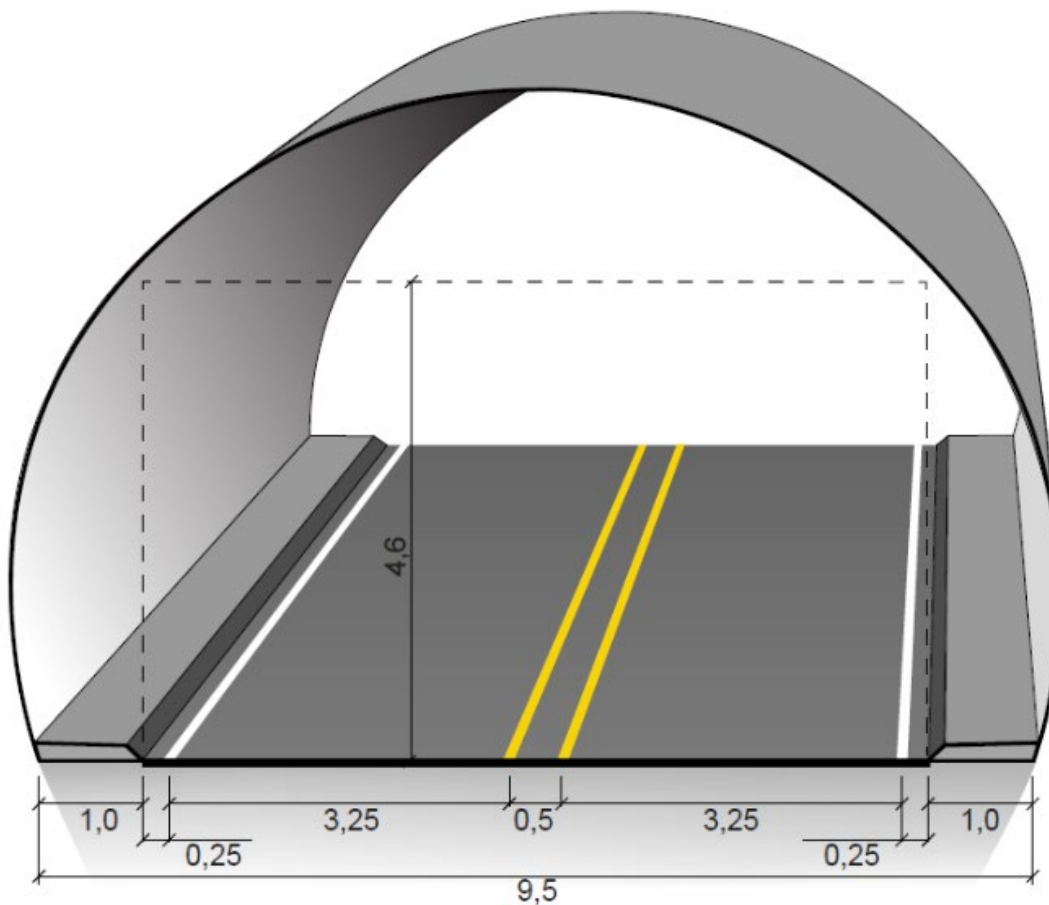


Figur 4: Tverrprofil for H1-veg, fra håndbok N100 (Statens vegvesen 2021)

#### 5.4.2 Prinsipp for tunnel

Etter krav fra håndbok N100 Veg- og gateutforming skal tunneler i dimensjoneringsklasse H1 bygges med 1 løp og tunnelprofil T9,5. Prinsippkissen under viser profilen til en slik tunnel. Det er bare ett alternativ med tunnel som skal utredes og der prinsippkissen er relevant for.

#### Dimensjoneringsklasse H1



Figur 5: Tunnelprofil T9,5 med forsterket midtopperke

### 5.4.3 Trafikkmengde og trafikkutvikling

Trafikkmengden på dagens veg er 1 600 kjøretøy/døgn (ÅDT 2021). Andel tungbil er på 11 %.

Trafikkmengden på dagens veg framskrives til dimensjoneringsåret 2048 (20 år etter åpning av ny veg). Det er lagt til grunn at prosjektet er ferdigstilt i 2028. Fylkesprognose for trafikkutviklingen er lagt til grunn ved framskriving av trafikkmengden og fremtidig årsdøgntrafikk (ÅDT) er:

- ÅDT 2048: 1 800
- ÅDT 2068: 1 900

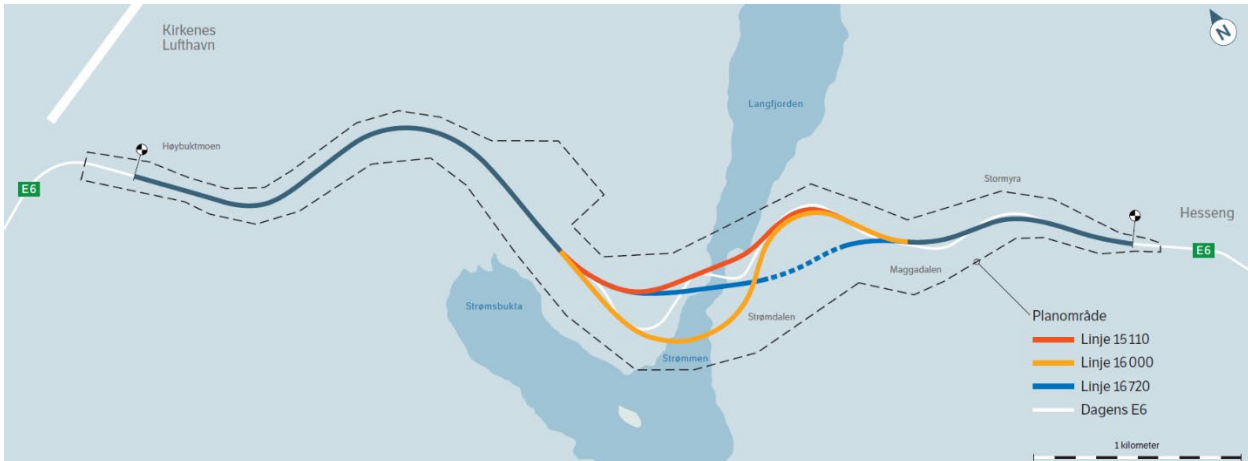
## 6 Alternativer og plantiltakets virkninger

Kapitel 6.1 gjør rede for alternativer som Statens vegvesen foreslår å jobbe videre med i den foranstående planprosessen etter at planoppstart er varslet. Plantiltaket – og det senere byggetiltaket – vil medføre endringer for en rekke fagområder. Disse virkningene må belyses og komme frem i planforslaget. Kapitlene 6.2-6.5 skal gi oversikt over hvilke temaområder som er viktig å belyse med tanke på mulige virkninger.

### 6.1 Alternativer som foreslås vurdert i planprosessen

I løpet av tidlig planfase har det vært en prosess der mange ulike linjealternativer ble vurdert. Disse linjene har vært gjennom en silingsprosess. Hensikten har vært å komme frem til relevante og realistiske alternativer som skal beskrives og utredes i den videre planprosessen.

I planprogrammet foreslås det å utrede følgende tre linjer: 15 110, 16 000 og 16 720. Se oversiktskart på neste side og tilhørende beskrivelser av linjene under. Disse linjene ligger innenfor styringsmålet som ble fastsatt av Samferdselsdepartementet i brev den 15.12.2023.



Figur 6: Oversikt over linjealternativer som foreslås utredet i planprogrammet

I forbindelse med planoppstart ble tiltaket vurdert opp imot konsekvensutredningsforskriften der Statens vegvesen som tiltakshaver konkluderte med at temaene reindrift og naturmangfold skal konsekvensutredes. Ved å skaffe et mer detaljert kunnskapsgrunnlag, utarbeide konsekvensutredning og vurdere virkninger for de andre temaene skal Statens vegvesen beslutte hvilken veglinje som skal detaljreguleres. Dette vil bli presentert i planforslaget som legges ut på høring og til offentlig ettersyn.

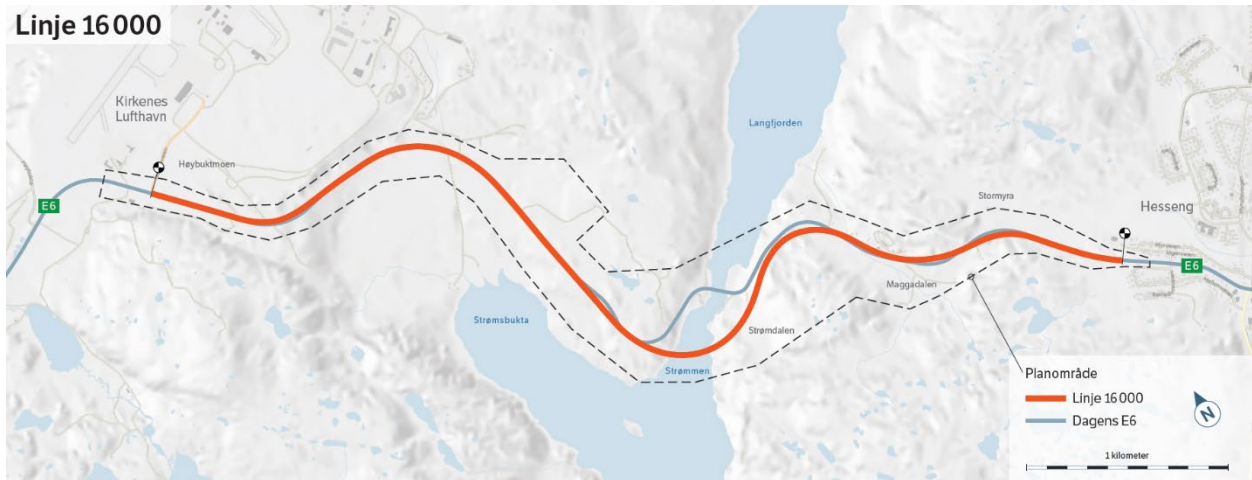
#### 0 - Alternativet

Konsekvensene ved et tiltak framkommer ved å måle/sammenligne forventet tilstand etter at tiltaket er gjennomført, mot forventet tilstand uten at tiltaket realiseres. Alternativet som representerer videreføring av dagens status kalles «0-alternativet». Her skal man vurdere konsekvensene av at planlagt tiltak ikke blir gjennomført.



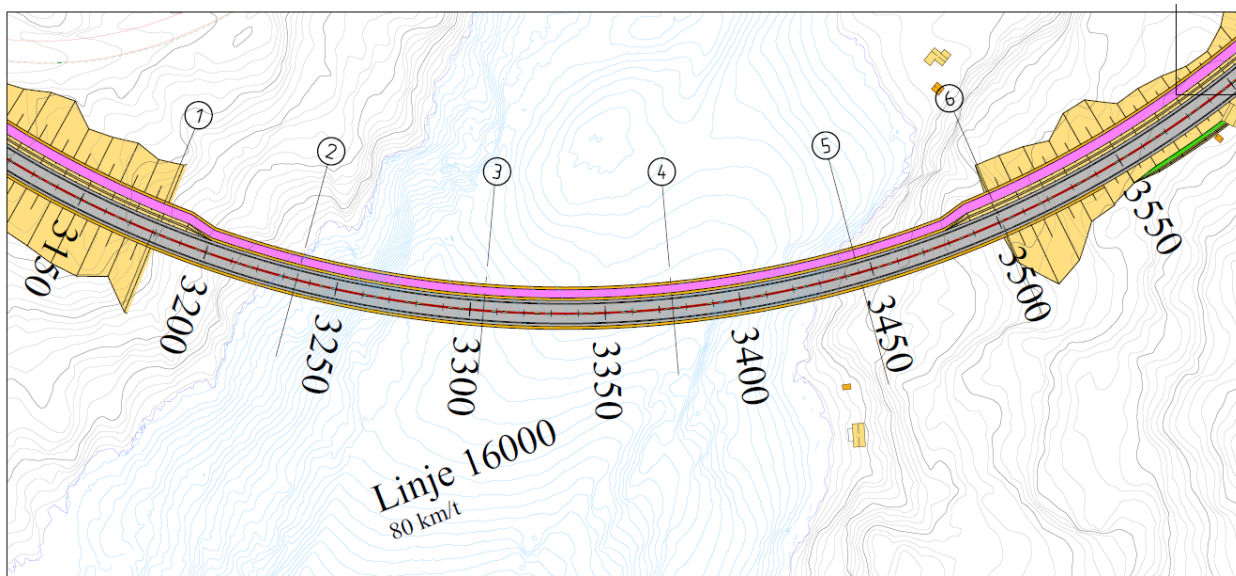
**Alternativ 16 000 (uten tunnel)**

Linje 16 000 faller i stor grad sammen med dagens veg mellom Høybukta og Hesseng. Dagens veggeometri vil bli optimalisert slik at den er i tråd med vegnormalen. Eksisterende bru over Langfjorden vil bli erstattet med en bru i kurve litt lenger sør. Ny bru vil ha en lengde på ca. 330 meter.



Figur 7: Linjealternativ 16 000 mellom Høybukta og Hesseng

Antatt konstruksjonstype for brua er en stålkassebru med betongdekke. Fundamenteringen skjer som direktefundamentering på sprengsteinfylling til berg (akse 1 og 6). På akse 2 blir det sålefundament på berg i skvalpesonen, mens det er sålefundament på berg utenfor skvalpesonen i akse 5. På akse 3 og 4 blir det frittstående pælegrupper i vann og vil medføre inngrep i sjø.



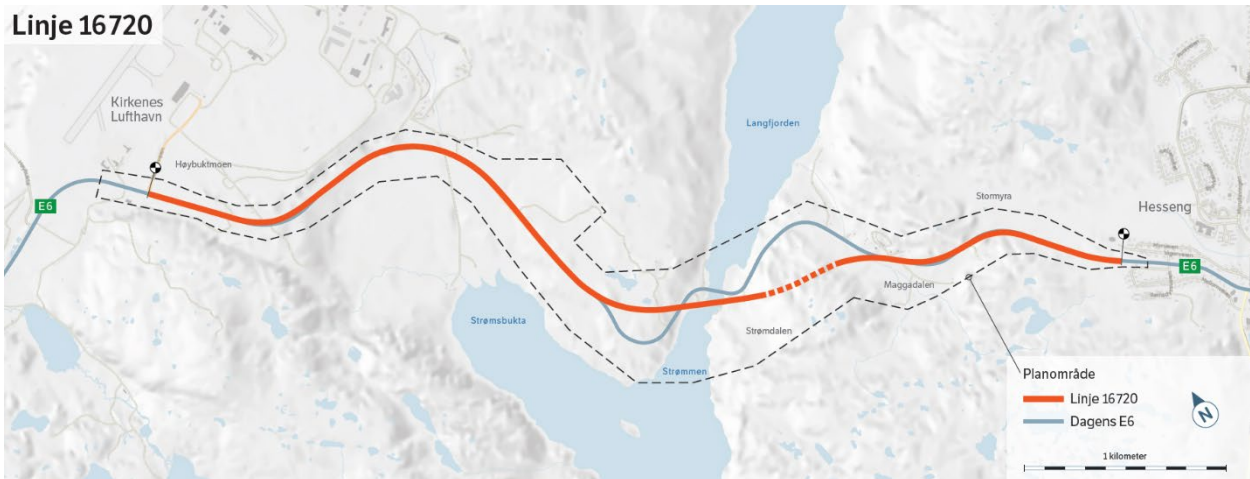
Figur 8: Forprosjekt bru for linje 16 000.

**Alternativ 16 720 (med tunnel)**

Linje 16 720 er en videreutvikling av linje 16 000 med noen justeringer. Prinsippet er det samme, det vil si fra Høybukta vil dagens veggeometri bli optimalisert frem til terrengformasjonen sørvest for vannet 39,5. Linje

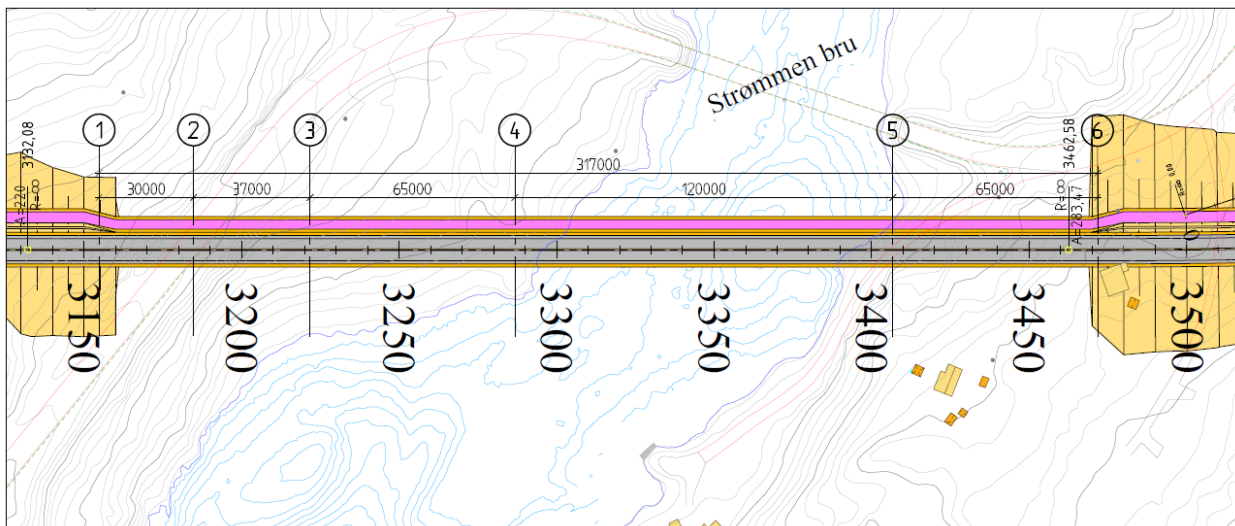
16 720 går i skjæring sør for vannet. Brua går i rettlinje over Langfjorden og brulengden vil være ca. 340 meter. Landkar på østsiden av fjorden etableres helt nord i Strømdalen før vejen går i tunnel.

Tunnellengden ved dette alternativet er ca. 450 meter. Ettersom tunnelen er kortere enn 500 meter vil ikke tunnelsekkehetsforskriften slå inn. Dermed finnes det ikke noe krav om ventilasjonsanlegg eller sikkerhetsutstyr som tunneler over 500 meter må ha. Fra tunnel gjennom kollen H127 går vejen videre i dagen gjennom Maggadalen. Derfra følger linje 16 720 dagens trasé til Hesseng.



Figur 9: Linjealternativ 16 720 mellom Høybukta og Hesseng

Antatt konstruksjonstype for brua er en fritt frembygg bru uten horisontalkurvatur. Fundamenteringen skjer som direktefundamentering på sprengsteinfylling til berg (akse 1 og 6). I akse 2 og 5 blir det sålefundament på berg, men akse 3 og 4 borede stålørspeler til berg.

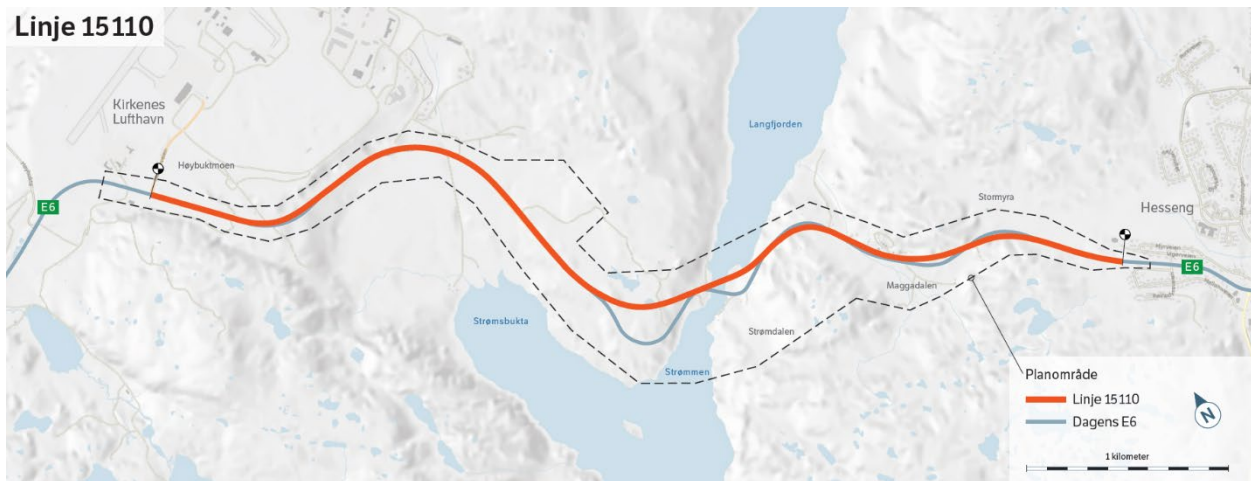


Figur 10: Forprosjekt bru for linje 16 720

#### Alternativ 15 110

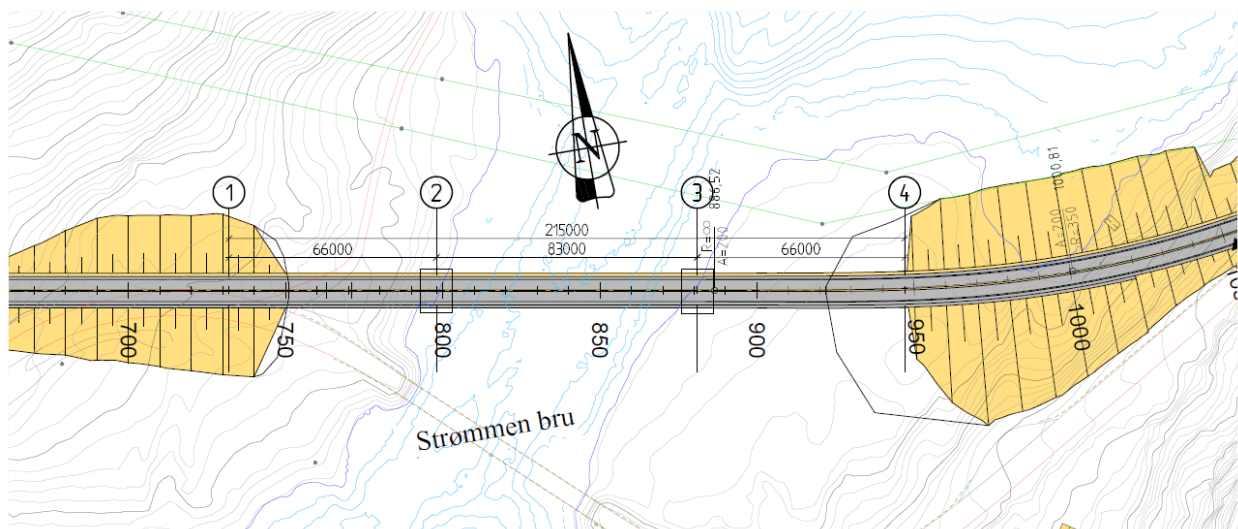
Linje 15 110 skiller seg ut fra linjene 16 000 og 16 720 ved at det ikke gjøres noen tiltak på eksisterende veg før terrengformasjonen sørøst for vannet 39,5. Eksisterende veg sør for vannet 39,5 utbedres ca. frem til dagens Strømmen bru. Ny bru krysser fjorden i rettlinje nord for dagens bru og vil ha en lengde på ca. 150 meter. Landkar

på østsiden etableres på neset nord for dagens bru og ny veg kobles kobles til eksisterende veg i samme område. Prosjektet slutter ved Avaljohka.



Figur 11: Linjealternativ 15 110 mellom Høybukta og Hesseng

Antatt konstruksjonstype for brua er enten en stålkassebru eller nettverksbru. Endelig valg er ikke tatt. Fundamenteringen skjer i fjæresonen (akse 2 og 3) og dette vil medføre inngrep i fjorden.



Figur 12: Forprosjekt bru for linje 15 110.

## 6.2 Prissatte konsekvenser

### 6.2.1 Samfunnsøkonomisk nytte og anslag

De prissatte konsekvensene er kostnadene for samfunnet basert på samfunnets betalingsvilje. I planfasen skal de prissatte konsekvensene vurderes samlet i en nytte-/kostnadsanalyse. Nyttel-/kostnadsanalyse er en beregning av den nytte og de kostnader, målt i kroner, som et tiltak gir opphav til. Det teoretiske grunnlaget for nytte-/kostnadsanalysen er beskrevet i håndbok 140 Konsekvensanalyser (2014). I nytte-/kostnadsanalysen veies kostnader forbundet med tiltaket opp mot de nyttevirkinger det samme tiltaket gir.

Nytte-/kostnadsanalysen gjennomføres med bruk av beregningsprogrammet EFFEKT.

Det skal utarbeides kostnadsoverslag for samtlige realistiske alternativ(er). Utarbeidelse og kvalitetssikring av kostnadsoverslag skal skje i henhold til «*håndbok R764: Anslagsmetoden, utarbeidelse av kostnadsoverslag*». Ved utarbeidelse av kostnadsoverslag vil det bli satt ned en kostnadsgruppe internt i Vegvesenet som skal bestå av flere personer med faglig kompetanse på de felt de ulike alternativene vil omfatte. Det er utviklet et eget dataprogram, ANSLAG, som verktøy for beregningene. Kostnadsberegningen skal ha en nøyaktighet på +/- 10 %.

Følgende går inn i kostnadsberegningen:

#### *Trafikant og transportbrukernytte*

- Tidskostnader
- Kjøretøyavhengige kostnader
- Ulempekostnader i fergesamband
- Helsevirkning av økt gang- og sykkeltrafikk
- Utrygghetsfølelse for gående og syklende

#### *Operatørnytte*

- Kollektivselskaper
- Parkeringsselskaper
- Bompengeselskaper
- Andre private aktører

#### *Budsjettvirkning for det offentlige*

- Investeringskostnader
- Drifts- og vedlikeholdskostnader
- Overføringer
- Skatteinntekter
- Ulykkeskostnader
- Støy og luftforurensning

### **6.2.2 Klimabudsjett og klimaoppfølging**

Det skal beregnes utslipp av klimagasser fra de ulike alternativene. Viktige rammer for klimagassutslipp er gitt i Meld.St. 14 (2023–2024) Klimaplan 2020–2030, og mål om halvering av klimagassutslipp i Meld.St.20 (2020-2021) Nasjonal transportplan 2025-2036.

Klimagassutslipp skal være en del av grunnlaget for beslutningstaking, både når det gjelder klimagassutslipp for utbygging av infrastruktur, drift og vedlikehold og trafikk på vegen. Det skal gjøres beregninger av klimagassutslipp ved hjelp av verktøyet VegLCA. Noen alternativer kommer i berøring med myrområder/våtmarksområder noe som også skal gå inn i regnskapet for klimabudsjettet.

Planprosessen skal ha fokus på å redusere klimagassutslippet fra prosjektet. Det skal velges material med lave klimagassutslipp og det skal velges løsninger som reduserer transportbehovet til, fra og på anlegget.

### **6.2.3 Støy og luftforurensning**

Analysen av støy fra vegtrafikken vil følge de prinsippene som er nedfelt i T-1442, Retningslinjer for behandling av støy i arealplanlegging.

Utredningen har som mål å vise nivå for støypåvirkningen. Størstedelen av aktuelle alternativer for ny E6 går utenfor bebygde område. Det vil derfor ikke være formålstjenlig å utføre detaljerte beregninger av støy for heile strekningen. Med utgangspunkt i trafikkberegninger vil det bli utført beregninger for støy. Det vil bli pekt på

område hvor det er støyfølsomme bebyggelse innenfor gul eller rød sone, og nærliggende friluftsområde hvor grenseverdier vil bli overskredet.

Ettersom tiltaket ligger i et område med lite bebyggelse anses det som ikke formålstjenlig å utrede temaet luftforurensing/finstøv.

#### 6.2.4 Resultat av nytte-/kostnadsanalysen

Nytte- /kostnadsanalysen vil bli presentert med tal som viser beregnede kostnader og inntekter (nytte) knyttet til de ulike alternativene. Hovedkonklusjonen vil bli uttrykt som et positivt eller negativt tall. Dette indikerer i hvilken grad har netto nytte eller netto kostnad for samfunnet. I tillegg vil resultatet bli presentert som netto nytte per budsjettkrone, altså hvor mye samfunnet eventuelt tjener eller blir belastet per krone investert i prosjektet.

### 6.3 Ikke-prissatte konsekvenser - metode

Tiltakshaver og planmyndighet har vurdert at planlagt tiltak utløser krav om konsekvensutredning for temaene naturmangfold og reindrift iht. Forskrift for konsekvensutredning. Standard metode for konsekvensanalyser følger Statens vegvesens håndbok V712 *Konsekvensanalyser* (versjon 2018). Utredningene utføres av fagpersoner med kompetanse innenfor hvert fagområde og gjelder ikke-prissatte fagtema, dvs. konsekvenser som man ikke kan tilordne/beregne en kostnad for.

Formålet med forskrift om konsekvensutredninger er å sikre at hensynet til miljø og samfunn blir tatt i betraktning under forberedelsen av planer og tiltak, og når det tas stilling til om og på hvilke vilkår planer eller tiltak kan gjennomføres.

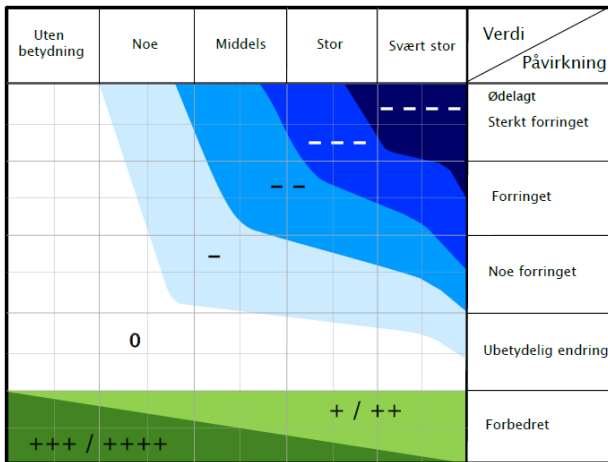
Konsekvensutredningens innhold og omfang tilpasses den aktuelle planen eller tiltaket, og skal jf. konsekvensutredningsforskriftens § 17 være relevant for de beslutninger som tas. Konsekvensutredningen skal ta utgangspunkt i relevant og tilgjengelig informasjon. Hvis det mangler informasjon om viktige forhold, skal slik informasjon innhentes.

Det skilles mellom tema som skal utredes særskilt gjennom konsekvensutredningen, og tema som skal behandles gjennom planbeskrivelsens kapittel «*Virkninger av planforslaget*».

#### Trinn 1

Metoden for konsekvensanalyse for ikke-prissatte tema går over tre trinn. I Trinn 1 står disse tre begrepene sentralt og er knyttet til vurdering av det enkelte delområde, se også figur 3 lenger nede:

- **Verdi** er en vurdering av hvor stor betydning et område har i et nasjonalt perspektiv.
- **Påvirkning** er en vurdering av hvordan det samme området påvirkes som følge av et definert tiltak. Påvirkning vurderes i forhold til referansesituasjonen.
- **Konsekvens** framkommer ved sammenstilling av verdi og påvirkning. Konsekvensen er en vurdering av om et definert tiltak vil medføre bedring eller forringelse i et område.



Figur 14: Trinn 1, Konsekvensvifta som viser sammenhengen mellom registrerte verdier og tiltakets påvirkningskraft, figur 6-6 i håndbok V712

Trinn 2

I trinn 2 gjøres en samlet konsekvensvurdering av hvert alternativ. Trinn 3 omhandler samlet vurdering av konsekvens og rangering av alternativene for alle de ikke-prissatte temaene. Det brukes en åttedelt skala fra stor positiv konsekvens til kritisk negativ konsekvens.

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 13: Trinn 2, tabell som viser kriterier for fastsettelse av konsekvens for hvert alternativ. Tabell 6-5 i håndbok V712

### Trinn 3

Trinn 1 og trinn 2 inngår i den enkelte fagrapport, trinn 3 er en sammenstilling av alle de ikke-prissatte konsekvensene og omtales kun i planbeskrivelsen. Konklusjoner fra trinn 3 avleveres til sammenstillingen med prissatte konsekvenser i den samfunnsøkonomiske analysen.

Det er kun tema som antas å ha beslutningsrelevans som utredes i planarbeidet. Det skilles mellom tema som skal utredes særskilt gjennom planbeskrivelsens kapittel «Konsekvensutredningen», og tema som skal behandles gjennom planbeskrivelsens kapittel «Virkninger av planforslaget».

#### 6.3.1 Tiltakshierarkiet

Internasjonalt har kompensasjonstiltak i forbindelse med utbyggingsprosjekter blitt praktisert i flere tiår, og det blir stadig vanligere. Kompensasjonstiltakene utløses normalt der det ikke er mulig å unngå eller tilstrekkelig redusere og avbøte skadene på naturverdier, jordbruksområder eller andre viktige verdier ved en utbygging. Kompensasjonstiltak er en siste utvei for å unngå gjenværende viktige negative konsekvenser. Først skal det vurderes hvordan negativ konsekvens kan unngås, deretter hvordan det eventuelt kan avbøtes og restaureres og til slutt, vurderes kompensasjon. Statens vegvesen er pådriver for at tiltakshierarkiprinsippet skal ligge til grunn for all planlegging og gjennomføring av utbyggingsprosjekter.



Figur 15: Tiltakshierarkiet.

#### 6.3.2 Ikke prissatte fagtemaer som skal behandles i planarbeidet

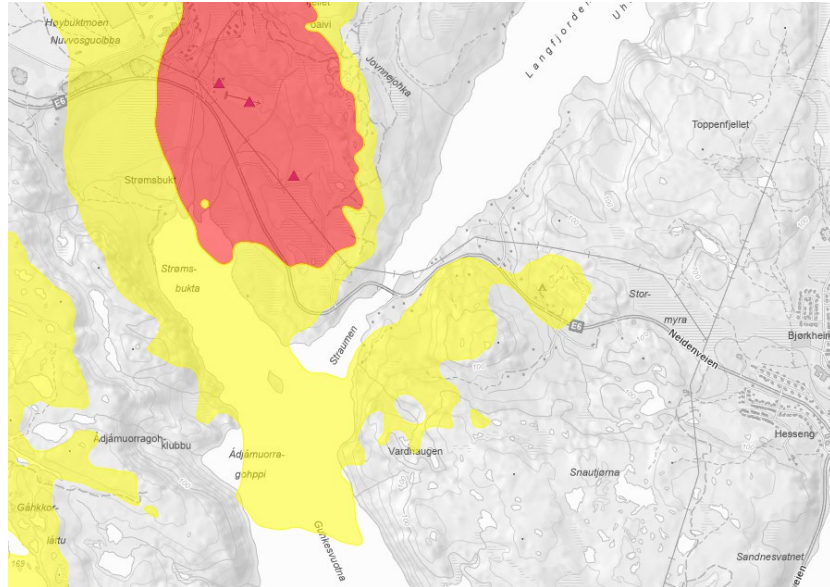
##### 5.3.2.1 Friluftsliv/by- og bygdeliv

Friluftsliv er definert som opphold og fysisk aktivitet i friluft i fritiden med sikte på miljøforandring og naturopplevelse. Begrepet by- og bygdeliv defineres her som opphold og fysisk aktivitet i byer og tettsteder.

Antatte/mulige konsekvenser av tiltaket
Tiltaket anses ikke til å påvirke Langfjorden og det aktuelle planområdet negativt. Området rundt dagens bru brukes i dag til fiske i fjorden. Dette vil man kunne fortsette med etter at ny bru er etablert, men med noe endring. Tilgjengeligheten for friluftsliv (og fiske) kan bli forbedret og man kan bedre oppleve den trange passasjen med sterkest tidevannsstrøm. Det antas at dagens bru skal rives når ny bru er etablert. Det vil være viktig å sikre de eksisterende adkomstene til strandsonen, eventuelt erstatte eksisterende med nye. Dette vil bli beskrevet i planbeskrivelsen.

Området er kartlagt i forbindelse med kartleggingen av friluftsområder i Sør-Varanger kommune (2017), men delområdene (Straumen, Strømdalen, Maggadalen) innenfor planområdet ikke tillagt spesiell områdeverdi. Nærmeste registrerte leke- og rekreasjonsområde som er et viktig friluftsområde er Maggatjern. Dette ligger utenfor planområdet. Det er noen hytter i planområdet, lokalisert i Maggadalen og Strømsdalen.

Store deler av planområdet, med unntak av strandsonen nærmest dagens bru, ligger innenfor rød og gul støysone for skyte- og øvingsfelt (Miljødirektoratet, naturbase kart). Rød støysone angir områder som er sterkt berørt av støy, der det frarådes å etablere støyfølsom bebyggelse. Gul sone angir området som i noen grad er berørt av støy og der etablering av støyfølsom bebyggelse kan vurderes dersom det utføres støyreducerende tiltak.



Figur 16: Kart med støysoner skyte- og øvingsfelt.

#### Datagrunnlag og kilder

Offentlig database fra Miljødirektoratet med kartlegging og verdsetting av friluftsområder. Kartleggingen er gjort av Sør-Varanger kommune i 2017.

#### Forslag til kartlegging/suppleringer av eksisterende kunnskap og metodikk

- Innspill fra relevante brukergrupper i planprosessen, eksempelvis jakt- og fiskeforening, friluftsansjoner og grunneiere. Tas med i planbeskrivelsen.
- Det skal gjennomføres støykartlegging for vegtrafikk som en prissatt konsekvens, og ved hjelp av denne vil det bli gjort en vurdering av om støy har påvirkning på menneskers bruk og opplevelse av området.

#### Forslag til kartlegging/suppleringer av eksisterende kunnskap og metodikk

Området anses ikke som så viktig for friluftsliv at det utløser krav om konsekvensutredning. Det utarbeides derfor ikke konsekvensutredning for temaet. Teamet omtales i planbeskrivelsen.

#### 5.3.2.2 Naturressurser

Under de ikke-prissatte konsekvensene ser en på naturressurser ut fra samfunnets interesser og behov for å ha ressursgrunnlaget tilgjengelig for framtida. Det gjelder både som grunnlag for sysselsetting og verdiskaping og av hensyn til samfunnssikkerhet. Vurderingen omfatter både mengde og kvalitet av ressursen.

Med fornybare ressurser menes vann, fiskeressurser i sjø og ferskvann, og andre biologiske ressurser. Vannressurser er her avgrenset til ferskvann og gjelder drikkevannskilder, vann til næringsmiddelproduksjon, jordbruksvanning og prosessvann (fra Håndbok V712).

<sup>2</sup> [Verdifastsetting av friluftsområder - Sør-Varanger kommune \(sor-varanger.kommune.no\)](http://sor-varanger.kommune.no)



<i>Antatte/mulige konsekvenser av tiltaket</i>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Reindrift:</b> Tiltaket kan gi midlertidige negative konsekvenser for reindriftnæringen i anleggsperioden ettersom det er registrert trekklei på vestsiden av Strømsbukta som krysser E6 øst for flyplassen. Ettersom ny E6 skal etableres langs/ved eksisterende E6 så anses det ikke som at tiltaket vil gi store endringer fra dagens situasjon.</li> <li>• <b>Jordbruk:</b> Området anses ikke som dyrkbart og tiltakene vil ikke gi vesentlige virkninger med tanke på uttak/bruk av naturressurser. Området berører allikevel et lite område med dyrkbar jord. Dette vil bli beskrevet i planbeskrivelsen.</li> <li>• <b>Mineralressurser:</b> Ved en eventuell etablering av tunnel: Tunnelmassene som skal tas ut består av for det aller meste Tonalittisk gneis, ifølge NGUs berggrunnskart. Disse bergartene er ikke kjent som syredannede bergarter, men befarig vil eventuelt kunne avdekke dette.</li> </ul>
<i>Datagrunnlag og kilder</i>
Markslagskart fra Statens kartverk
<i>Forslag til kartlegging/suppleringer av eksisterende kunnskap og metodikk</i>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Det skal utarbeides konsekvensutredning for reindrift. Det er trekklei for rein i området og området er en del av reinbeitedistriktet RBD Pasvik 5a og 5c.</li> </ul>

### 6.3.2.3 Naturmangfold

Temaet naturmangfold omhandler de biologiske mangfoldet av økosystem, naturtyper, arter og genetisk variasjon på landjord, i ferskvann, i brakkvann og saltvann, samt spesielle geologiske elementer. Naturmangfold avgrenses i utgangspunktet til å omfatte naturens egenverdi, og ikke dens verdi og funksjon for mennesker (fra håndbok V712).

<i>Verdier i området</i>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Naturtypen omkring Strømmen bru er typen «Sterke tidevannsstrømmer», og den strekker seg ca. 500 m på begge sider av brua, der passasjen er trangest. Verdien av naturtypen er «svært viktig» ifølge Miljødirektoratets Naturbase kart.</li> <li>• En annen naturtype som strekker seg fra ytre del av Langfjorden og 200 m sørvest for Strømmen bru er av typen «Bløtbunnsområder i strandsonen», som også er karakterisert som «svært viktig».</li> <li>• Langfjorden er del av nasjonal laksefjord Neidenfjorden - Bøkfjorden.</li> <li>• Øst for Strømmen bru: Her skiller Maggadalen seg ut som viktig for naturmangfold. Det er flommarkskog med mye gråor, sumpmark og noe dødved. Dette er habitat som er kjent som viktig for mange arter av fugl på grunn av stort næringstilfang av insekter i det fuktige og rike miljøet.</li> <li>• Vest for Strømmen bru: Her er terrenget i hovedsak svært skrint og med samme artsinnhold som rabbene på østsiden. Det er noen små myrer med usikker dybde, samt mindre tjern. Myr og små tjern har generelt betydning for insekter og fugl. På nedsiden av dagens veg på flaten mot Hesseng er det partier med storvokst bjørk. Ved bekken der er det også en del gråor og hegg, men ikke utviklet flommarkskog eller sumpskog av noe størrelse.</li> <li>• Kirkeneshalvøya er et område med dyrelivsfredning med verneformål pattedyr og fugler.</li> </ul>
<i>Antatte/mulige konsekvenser av tiltaket</i>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Det antas at ny bru over Straumen ikke får vesentlige konsekvenser for naturmangfold. Her er viktige naturtyper som sterke tidevannsstrømmer og Langfjorden er del av nasjonalt laksevasdrag. Det legges da til grunn at det ikke anlegges permanente fyllinger i sjø. Det vil si at bru krysser i ett spenn eller det blir søyler/brukar i sjøen og at disse anlegges uten vesentlig påvirkning på naturverdiene.</li> <li>• Maggadalen er sårbar for inngrep da naturtypen flommarkskog er avhengig av et naturlig fungerende økosystem med tilførsel av vann og silt/leire i grunnen som gir det rike miljøet. Grunnen er lite stabil og stabiliseringstiltak her vil kunne endre det eksisterende naturmiljøet i Maggadalen vesentlig.</li> <li>• Vest for Straumen antas at det er mulig å legge veglinje slik at tjern og myrer i stor grad blir spart slik at negativ konsekvens blir liten.</li> <li>• Dyrelivsfredninga på Kirkeneshalvøya får tilnærmet ingen redusert verdi som følge av vegtiltaket</li> </ul>

<b><i>Datagrunnlag og kilder</i></b>
Naturbase (registrerte naturverdier) - miljødirektoratet.no Kvartærgeologisk kart (løsmasser) og geologisk kart (berggrunn) - ngu.no Artskart – artsdatabanken.no Norsk rødliste for naturtyper 2018 - artsdatabanken.no Norsk rødliste for arter 2021 - artsdatabanken.no
<b><i>Forslag til kartlegginger/suppleringer av eksisterende kunnskap og metodikk</i></b>
<p>Det utføres konsekvensutredning for tema naturmangfold på grunn av naturtypene «sterke tidevannsstrømmer» og «bløtbunnsområder i strandsonen» der begge er karakterisert til «svært viktig». Det har vært gjennomført befarings med tanke på å avdekke viktige naturverdier ut over registrerte forekomster i naturbase. Eksisterende kunnskap om naturverdier i planområdet vurderes som tilstrekkelig. Det er derfor ikke behov for ytterligere kartlegging i felt.</p> <p>Det tas kontakt med fylkesavdelingen av Birdlife for oppdatert informasjon om hvilke arter av fugl som bruker dette området og spesielt om det er noen funksjonsområder for arter her (hekkeområde, myteområde, viktige rasteområder).</p> <p>Det vil være viktig å beskrive virkninger av tiltak på naturverdier på en fullgod måte og i henhold til naturmangfoldloven. Det skal samles tilstrekkelig informasjon til å oppfylle naturmangfoldlovens §8 om kunnskap, både med tanke på verdier, inngrepets påvirkning og mulig samlet belastning.</p>

#### 6.3.2.4 Kulturmiljø

Fagtemaet Kulturmiljø omhandler kulturminner og kulturmiljø som definert i Lov om kulturminner av 9. juni 1978.

- Kulturminner er definert som alle spor etter menneskelig virksomhet i vårt fysiske miljø, herunder lokaliteter det knytter seg historiske hendelser, tro eller tradisjon til.
- Begrepet kulturmiljø er definert som et område der kulturminner inngår som en del av en større helhet eller sammenheng. Også naturelementer med kulturhistorisk verdi kan inngå i et kulturmiljø.
- Automatisk fredete kulturminner omfatter alle faste kulturminner fra før 1537 og alle stående byggverk med opprinnelse fra før 1650, samt samiske kulturminner fra før 1917.
- Kulturlandskap er landskap som er betydelig preget av menneskelig bruk og virksomhet.

<b><i>Antatte/mulige konsekvenser av tiltaket</i></b>
<p>Det er ikke kjent automatisk fredete kulturminner i området.</p> <p>I forbindelse med planarbeidet er det gjennomført sjøbunnskartlegging i aktuelle områder i Langfjorden. Kartleggingen avdekket tre objekter på sjøbunnen, sannsynligvis fartøyvrak. To av objektene ligger i området med flest aktuelle brualternativer, mens et (sannsynligvis en lekter) ligger tett inntil dagens bru. Vrakfunn eldre enn hundre år er automatisk i Statens eie.</p> <p>Strømmen bru (Langfjordstrømmen bru) ble bygget i 1952. Den tidligere Langfjordstrømmen bru ble sprengt i krigsåret 1944, og dagens bru er bygget på samme sted.</p> <p>I årene under den annen verdenskrig var området mellom Høybukta og Kirkenes gjenstand for krigshandlinger. I Maggadalen er det kjent krigsminner i form av brakketufter. Terrenget er også svært preget av forsvarets aktivitet i området i lengre tid.</p>

Under okkupasjonsmaktens tilbaketrekning i 1945 ble det meste av befolkningens hus og hytter brent ned og ødelagt. Stående bygninger oppført før 1945 er derfor sjeldne og potensielt verneverdige i dette området, og eventuelle rivninger av slike bygninger må godkjennes av regional kulturminneforvaltning.

Nord for eksisterende E6 står i dag en hytte med adresse Neidenveien 242. Hytta er registrert i SEFRAK-registeret og skal ha blitt ført opp i 1933-34 og blitt brukt som sommerhytte og kafe. Verandaen skal ha blitt bygd til like før krigen. Etter krigen skal bygningen ha blitt ombygget på grunn av ødeleggelser som den ble utsatt for.

#### *Antatte/mulige konsekvenser av tiltaket*

To av vrakfunnene i Langfjorden ligger nær eller i konflikt med flere av vegalternativene for kryssing av fjorden.

Dersom hytta i Neidenveien 242 foreslås rives må dette avklares med fylkeskommunens enhet for bygningsvern.

#### *Datagrunnlag og kilder*

- Askeladden (Riksantikvarens kulturminnedatabase)
- SEfrak-registrert
- Statens landbruksforvaltning
- Miljødirektoratets naturbase
- Landsverneplaner
- Kulturvernplaner
- Sør-Varanger kommune
- Troms og Finnmark fylkeskommune
- Sametinget
- Kart, flyfoto, arkivfoto

#### *Forslag til kartlegging/suppleringer av eksisterende kunnskap og metodikk*

Basert på foreliggende kunnskap om kulturverdier i området vurderes tiltaket til ikke å utløse krav til konsekvensutredning for tema kulturarv.

#### 6.3.2.5 Landskapsbilde

Fagtema landskapsbilde omhandler romlige og visuelle egenskaper og hvordan landskapet oppleves som fysisk form. Landskapsbildet omfatter alle omgivelsene, fra det tette bylandskap til det urørte naturlandskap. Temaet tar for seg hvordan tiltaket påvirker landskapet sett fra omgivelsene.

#### *Antatte/mulige konsekvenser av tiltaket*

Konseptvalgutredningen har en grov vurdering av landskapsbilde, og beskriver planområdet som et naturlandskap med gode visuelle kvaliteter og stor variasjonsrikdom, typisk for regionen. Området gis «Middels verdi».

Vegtraséen berører to landskapstyper: «Småkupert fjellandskap nær skoggrensen med bebyggelse/infrastruktur» og «Relativt åpent fjordlandskap». Sistnevnte ligger vest for Strømmen bru. Her er det i liten grad preg av menneskelig aktivitet, bebyggelse og infrastruktur.

Store deler av den nye vegen vil følge dagens trasé og tiltaket vil ikke påvirke landskapsbildet vesentlig. I områdene knyttet til kryssing av Strømmen, vil det legges ny veg i urørt natur og det vil bli en del større terrenginngrep – særlig i forbindelse med tunnel-alternativet (linje 16 720). Brua vil ha konstruksjoner i og nær Strømmen, og kunne dominere opplevelsen av fjorden.

Tiltaket vil ha fjernvirkning (kunne sees fra avstand) men i praksis vil dette berøre veldig få.

#### *Datagrunnlag og kilder*

Artsdatabanken, herunder NiN Landskap, et kartleggingssystem på landskapstypenivå.

KVU E6 Kirkenes, ikke-prissatte konsekvenser for vegtilknytning, Statens vegvesen, 2015.

#### *Forslag til kartlegging/suppleringer av eksisterende kunnskap og metodikk*

Temaet tar for seg hvordan tiltaket er tilpasset landskapet sett fra omgivelsene.

Formålet med analysen er å frambringe kunnskap om verdifulle områder og belyse konsekvenser av vegbyggingen. I tillegg til selve veganlegget med sideterreng, fyllinger, skjæringer og konstruksjoner, omfatter det områder for deponering av overskuddsmasser.

- Topografiske hovedformer, og romlige egenskaper
- Naturskapt visuelle egenskaper og nøkkelementer
- Menneskeskapt visuelle egenskaper og nøkkelementer
- Vegetasjon

Kunnskap innhentes blant annet ved:

- Gjennomgang av eksisterende kunnskap fra databaser, rapporter og planer
- Datasett fra NiN Landskap
- Digitale kartverktøy
- Befaring av området, herunder vurdering av influensområde

#### *Vurdering av hvorfor temaet landskapsbilde ikke trenger konsekvensutredning*

Landskapet innenfor planområdet er vanlig forekommende naturlandskap. Kategoriseres ikke som verdifullt landskap. I en konsekvensutredning ville hovedparten av delområdene ha fått «middels verdi»: Landskap og bebyggelse/anlegg gir et godt totalinntrykk.

I Forskrift om konsekvensutredninger skal det iht. § 10 a) vurderes om det er vesentlige virkninger for miljø og samfunn i forhold til størrelse, planområde og utforming. Eksisterende veg har både fyllinger og skjæringer. Med ny veg vil dette kunne øke i omfang, men det er vurdert ikke å være en vesentlig virkning. Det er i dag en mindre bru over Strømmen. En ny og større bru vil være mer dominerende i landskapet. Det har vært usikkerhet om dette har vesentlige virkninger. Følgende har vært utslagsgivende:

- Landskapsmessig er planområdet typisk for regionen.
- Det er veg, bru, høyspent og annen infrastruktur i området der ny bru krysser Strømmen.
- Det er et stort landskapsrom som kan absorbere tiltaket. – Brukonstruksjonens omfang er i overensstemmelse med landskapets skala.
- Ny veg ligger i hovedsak i eller nær eksisterende trasé.

En konsekvensutredning vil, ut ifra en tidlig landskapsfaglig vurdering, ikke bli avgjørende for å gjennomføre tiltaket – kun til å kartlegge konsekvensene. Imidlertid vil de faglige innspill i reguleringsplanen tilråde lokalisering og utforming av både brukonstruksjonen og tilknyttet landskap.

## 6.4 Trafikksikkerhet

Trafikksikkerhet skal bli ivaretatt når man planlegger i tråd med Statens vegvesen sine håndbøker. Det er obligatorisk med en trafikksikkerhetsrevisjon av prosjektet. Hensikten med trafikksikkerhetsrevisjonen er en kvalitetssikring av de planlagte tiltakene. Revisjonen kan gjøres internt gjennom en sertifisert trafikksikkerhets revisor eller ekstern gjennom innleid konsulent.

## 6.5 Tema som skal behandles i reguleringsplan

Følgende temaer skal behandles i planbeskrivelsen:

Relevant	Tema	Merknad
JA	Arkitektonisk og estetisk utforming, uttrykk og kvalitet.	Landskapstilpasning/vurdering av veg og bru, omtales i planbeskrivelsen
JA	Friluftsliv/by- og bygdeliv	Virkninger belyses i planbeskrivelsen
JA	Klimatilpasning/klimaendringer	Virkninger belyses i planbeskrivelsen
JA	Landskap	Virkninger belyses i planbeskrivelsen
JA	Natur og miljø	Vesentlige virkninger belyses i egen konsekvensutredning
JA	Næringsinteresser	Virkninger belyses i planbeskrivelsen
JA	Samiske interesser	Virkninger belyses i planbeskrivelsen
JA	Reindrift	Vesentlige virkninger belyses i egen konsekvensutredning
JA	Folkehelse	Virkninger belyses i planbeskrivelsen
JA	Teknisk infrastruktur	Virkninger belyses i planbeskrivelsen
JA/	Trafikkforhold, transportbehov	Virkninger belyses i planbeskrivelsen
JA	Universell utforming	Virkninger belyses i planbeskrivelsen
NEI	Uterom og grønnstruktur	Ikke relevant
JA	Kulturminner og kulturmiljø	Virkninger belyses i planbeskrivelsen
JA	Forurensning (utslipp til luft, herunder klimagassutslipp, forurensning av vann og grunn, samt støy)	Virkninger belyses i planbeskrivelsen
JA	Vannmiljø, jf. vannforskriften	Virkninger belyses i planbeskrivelsen
JA	Jordressurser (jordvern)	Berører område med dyrkbar jord. Virkninger belyses i planbeskrivelsen.
JA	Naturressurser og mineralressurser	Virkninger belyses i planbeskrivelsen
JA	Nasjonalt og internasjonalt fastsatte miljømål	Virkninger belyses i planbeskrivelsen
JA	Beredskap og ulykkesrisiko	Virkninger belyses i planbeskrivelsen
JA	Risiko og sårbarhet (ROS)	Det skal utarbeides ROS-analyse for planen i henhold til plan- og bygningsloven § 4-3.
JA	Massehåndtering	Dersom det blir tunnel og det er behov for et eget masselager skal dette beskrives i planbeskrivelsen.
JA	Gjennomføring	Anleggsgjennomføring vil bli beskrevet i planbeskrivelsen

## 7 Risiko og sårbarhetsanalyse

Det skal utarbeides en egen ROS-analyse i forbindelse med utarbeidelsen av reguleringsplanen og som er i henhold til plan- og bygningsloven § 4-3. Temaer som trafiksikkerhet, grunnforhold, flom/skred og naturfare, klimapåslag, samt forurensning og støy vil bli beskrevet. Prosessen for utarbeiding av ROS-analysen ledes av egen prosessleder i Statens vegvesen. Under følger en beskrivelse av prosessen, samt redegjørelse for metodikk.

### Gjennomføring av ROS-analysen

I henhold til plan- og bygningsloven § 4-3 kreves det at det ved planer for utbygging skal gjennomføres ROS-analyse. Hensikten med en ROS-analyse er å få oversikt over risikobildet og å gi et grunnlag for å kunne ta gode beslutninger om løsninger og avklare eventuelle behov for risikoreducerende tiltak.

ROS-analysen følger risikostyringsprosessen etter NS-ISO 31000:2018, som er gitt i veilederen V712 «Konsekvensanalyser». Utførelsen er basert på veiledning gitt i Statens vegvesen-rapport nr. 632 «ROS-analyser i vegplanlegging», og rapport nr. 530 «Risiko og sårbarhetsanalyse av naturfare». Metoden i Statens vegvesen-rapport nr. 632 tar utgangspunkt i DSBs veileder «Samfunnsikkerhet i kommunens arealplanlegging» (DSB, 2017).

Nedenfor vises trinnene i ROS-analysen som en 5-trinnsmetodikk, hentet fra DSBs veileder.



Figur 17: Trinnene i ROS-analysen etter figur i DSB-veilederen «Samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging»

ROS-analysen skal baseres på fagrapporter og konsekvensutredninger som utarbeides i forbindelse med reguleringsplanarbeidet, samt åpne kilder (NVE Atlas, DSBs karttjeneste, Vegkart, Klimaservicesenter mm.). Tidligere vurderinger og analyser som er utarbeidet for området vil også benyttes der disse foreligger. For å sørge for at vurderingene foretatt i ROS-analysen fanger opp den samlede kompetansen analysegruppen besitter, vil det gjennomføres en HAZID-samling.

### Risikokartleggingsprosesser i reguleringsplanen

Vurdering av risiko og sårbarhet er et kontinuerlig arbeid i reguleringsplanarbeidet. Klimaendringer og klimapåslag ivaretas i reguleringsplanarbeidet gjennom hydrologiske beregninger og rapport som danner grunnlag for dimensjonering av stikkrenner og grøfter. Videre danner disse rapportene, som tar høyde for klimaendringer og klimapåslag, grunnlaget for utforming av veg (eksempelvis høyde på vegen), konstruksjoner og geotekniske tiltak (deriblant eventuell erosjonssikring) for å stabilisere området.

Disse faglige vurderinger og rapporter utgjør grunnlaget for ROS-analysen, som nevnt over. ROS-rapporten vil legges som vedlegg til planbeskrivelsen, jf. *Veileder om konsekvensutredning for planer etter plan- og bygningsloven*, pkt. 6.8 *Forholdet til naturmangfoldloven og ROS-analyse*.

Dersom ROS-analysen avdekker risikoforhold som ikke er ivaretatt i de nevnte risikokartleggingsprosessene vil avbøtende tiltak bli innarbeidet i planforslaget og tilhørende fagrapporter.

Klimapåslag skal vurderes i ROS-analysen da dette er et krav forankret i *Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning*.

## 8 Vedlegg

- KU-vurdering i forbindelse med varsling av planoppstart



Statens vegvesen  
Pb. 1010 Nordre Ål  
2605 Lillehammer

Tlf: (+47) 22 07 30 00

[firmapost@vegvesen.no](mailto:firmapost@vegvesen.no)

[vegvesen.no](http://vegvesen.no)

**Tryggere, enklere og grønnere reisehverdag**