



## Høringsutgave



# Konsekvensutredning Fagtema Landskapsbilde

Reguleringsplan for ny E6 Megården-Sommerset  
Sørfold kommune



## E6 Megården–Sommerset Konsekvensutredning Fagrapport Landskapsbilde

DOKUMENTINFORMASJON	
Rapporttittel:	E6 Megården-Mørsvikbotn Delstrekning: P1 Megården -Sommerset Konsekvensutredning, tema Landskapsbilde
Dato:	29.09.2022
Filnavn:	
Oppdragsgiver:	Statens vegvesen, divisjon Utbygging nord
Planmyndighet:	Sørfold kommune
Utarbeidet av:	Synnøve Kløve-Graue
Sidemannskontrollert av:	Elisabet Kongsbakk
Godkjent av:	

Forsidefoto: Nordfjorden Foto: Elisabet Kongsbakk

## Forord

Denne temarapporten er utarbeidet som en del av arbeidet med reguleringsplan og konsekvensutredning for E6 Megården–Sommerset i Sørfold kommune.

Konsekvensutredningen er utført etter metoden beskrevet i Statens vegvesen håndbok V712 Konsekvensanalyser (2018) og bygger på en tidligere gjennomført konsekvensutredning.

Rapporten tar for seg tema Landskapsbilde i henhold til beskrivelsen i planprogram for prosjektet. Planprogrammet er fastsatt av Sørfold kommune den 24.2.2022. Tiltakshaver og ansvarlig for utredningen er Statens vegvesen. Temarapporten dokumenterer registreringer og verdivurderinger for temaet og vurderer konsekvensene av tre aktuelle utbyggingsalternativer, samt aktuelle masselager.

I Statens vegvesen er det Knut Sjurshheim som er prosjektleder. Stefan Kersting er planleggingsleder. Fagansvarlig for fagtema Landskapsbilde er Synnøve Kløve–Graue og Elisabet Kongsbakk, begge mnl.

Rapporten er tilgjengelig på følgende nettside:

September 2022

Bergen

# Innhold

Innhold .....	4
0. Sammendrag .....	7
0.1. Utredningskrav og kunnskapsgrunnlag .....	7
0.2. Konsekvensanalyse.....	7
0.2.1. Konsekvens av veg .....	7
0.2.1. Konsekvens av masselager .....	8
0.3. Vurderinger etter særlovverk .....	9
0.4. Konsekvenser i anleggsperioden .....	9
0.5. Skadereduserende tiltak .....	10
1. Bakgrunn og utredningskrav.....	11
1.1. Bakgrunn for planarbeidet .....	11
1.2. Overordna mål og føringer for fagtema landskapsbilde .....	12
1.3. Utredningskrav .....	13
2. Metode .....	14
2.1. Temadefinisjon.....	14
2.2. Metodens tre trinn.....	14
2.2.1. Trinn 1: Vurdering av konsekvens for delområder .....	15
2.2.2. Trinn 2: Konsekvens av alternativer .....	18
3. Utredningsalternativer og tiltaksbeskrivelse .....	19
3.1. 0-alternativet – referansealternativet.....	19
3.2. Beskrivelse av vegalternativene.....	19
3.2.1. Regulert linje optimalisert (RL_o) .....	19
3.2.2. Regulert linje med ny tunnel Kvarv – Berrfloget (RL_a) .....	19
3.2.3. Regulert linje med ny tunnel Kvarv – Sommerset/Moan (RL_b).....	20
3.3. Beskrivelse av masselageralternativene .....	20
4. Kunnskapsgrunnlag og delområder .....	22
4.1. Generell beskrivelse.....	22
4.2. Kunnskap og kilder.....	22
4.3. Besvarelse av planprogram .....	23
4.4. Alternativ 0, temaspesifikke forhold .....	23
4.5. Utredningsområdet.....	23

4.6.	NIN Landskap .....	23
4.7.	Delområder.....	26
4.8.	Fastsatt karakter for landskapsbilde .....	27
5.	Veg Trinn 1 Verdi, påvirkning og konsekvens for delområder .....	28
5.1.	Verdikart .....	28
5.2.	Delområde L1 Megården.....	29
5.3.	Delområde L3 Tørrfjorden .....	32
5.4.	Delområde L4 Sørfolda .....	34
5.5.	Delområde L5 Gyltvikvatnet.....	35
5.6.	Delområde L6 Gyltvika/Kvarv.....	36
5.7.	Delområde L7 Aspfjorden .....	40
5.8.	Delområde L8 Kalvika .....	41
5.9.	Delområde L9 Sommerset/Moan .....	44
6.	Trinn 2: Konsekvens av vegalternativer.....	48
6.1.	Sammenstilling av konsekvenser .....	48
6.1.1.	Oppsummering.....	48
6.2.	Konsekvenser i anleggsperioden .....	49
6.3.	Usikkerhet .....	49
6.3.1.	Usikkerhet knyttet til tiltaket .....	50
6.3.2.	Usikkerhet knytt til datagrunnlaget .....	50
6.4.	Vurderinger etter særlovverk, retningslinjer etc.....	50
7.	Masselager Trinn 1 Verdi, påvirkning og konsekvens for delområder .....	52
7.1.	Verdikart .....	53
7.2.	Delområde L2 Nordfjorden .....	54
7.3.	Delområde L6 Gyltvika/Kvarv.....	56
7.4.	Delområde L9 Sommerset/Moan .....	59
7.5.	Delområde L10 Trollhola/Gleflog .....	61
8.	Trinn 2: Konsekvens av masselager .....	64
8.1.	Sammenstilling av konsekvenser .....	64
8.1.1.	Oppsummering.....	64
8.2.	Konsekvenser i anleggsperioden .....	65
8.3.	Usikkerhet .....	65

## E6 Megården–Sommerset Konsekvensutredning Fagrapport Landskapsbilde

8.3.1.	Usikkerhet knyttet til tiltaket .....	65
8.3.2.	Usikkerhet knyttet til datagrunnlaget .....	66
8.4.	Vurderinger etter særlovverk, retningslinjer etc.....	66
9.	Skadereduserende tiltak .....	67
9.1.	Premissdokument utforming .....	67
9.2.	Vegalternativ Skadereduserende tiltak .....	67
9.3.	Permanente masselager Skadereduserende tiltak .....	67
9.4.	Rigg- og marksikringsplan .....	67
10.	Tabell- og figurliste .....	68
11.	Referanser.....	69

## 0.Sammendrag

### 0.1. Utredningskrav og kunnskapsgrunnlag

Planprogrammet ble fastsatt av Sørfold kommune den 24.2.2022. Utredningskrav for fagtema landskapsbilde er nærmere omtalt i fagrapportens kapittel 1.3. Utredningskravet i planprogrammet er fulgt. Bruk av 3D-modellering ble vektlagt som metode i planprogrammet, særlig for fastsetting av påvirkning. Tverrfaglig modell i verktøyet *Quadri* (Trimble) og illustrasjonsmodell i *InfraWorks* (Autodesk) er brukt. Illustrasjoner fra modellen er brukt for å vise påvirkning innen det enkelte delområde.

Konsekvensanalysen som ble gjort i 2016 er brukt som et utgangspunkt. Informasjon og vurderinger er gjenbrukt, men grunnet revidert metode (2018), særlig for fastsetting av delområder, er avgrensning og inndeling i delområder endret.

I konsekvensanalysen fra 2016 ble *Nasjonalt referansesystem for landskap* (NRL, NIJOS) brukt som kunnskapskilde. Dette systemet er nå erstattet av det nasjonalt heldekkende klassifiseringssystemet *NiN Landskap* (Artsdatabanken), se mer under kapittel 4.6. Dette er også medvirkende til at avgrensning av delområder er justert og endret i denne utredningen.

### 0.2. Konsekvensanalyse

Denne konsekvensutredningen for fagtema landskapsbilde tar for seg tre aktuelle vegalternativer, og seks aktuelle masselager. Metoden for konsekvensanalyse er beskrevet i kap. 6 i håndbok V712 (2018).

#### 0.2.1. Konsekvens av veg

Tabell 0-1 viser konsekvenser for de ulike delområdene for tema landskapsbilde. Tabellen viser også samlet konsekvensvurdering for vegalternativene, samt rangering av disse. I dette prosjektet er det tre delområder som er særlig vektlagt i den samlede vurderingen, disse er vist med grå markering i tabellen. Konsekvens av veg inngår i kapittel 6.

Alternativ RL\_b kommer best ut med rangering 2 og har noe lavere samlet konsekvensgrad enn alternativ RL\_a som har rangering 3. Det er delområde L9 Sommerset/Moan som er utslagsgivende for disse. Alternativ RL\_0 kommer dårligst ut med rangering 4. Det har høyest samlet konsekvensgrad og det er delområde L8 Kalvika som er utslagsgivende sett i forhold til Alt. RL\_a.

Tabell 0–1 Sammenstilling av konsekvens for alle utredningsalternativer, tema landskapsbilde.

Delområder	Alt. 0	Alt RL_o	Alt RL_a	Alt RL_b
L1 Megården	0	(--)	(--)	(--)
L3 Tørrfjorden	0	(-)	(-)	(-)
L4 Sørfolda	0	Går utenom	Går utenom	Går utenom
L5 Gyltvikvatnet	0	Går utenom	Går utenom	Går utenom
L6 Gyltvika/Kvarv	0	(-)	(-)	(-)
L7 Aspfjorden	0	Tunnel	Tunnel	Tunnel
L8 Kalvika	0	(-)	Tunnel	Går utenom
L9 Sommerset/Moan	0	(-)	(-)	(-)
Avveining		Noe høyere grad av konsekvens enn Alt RL_a. En på tre minus, to på to minus	Noe lavere grad av konsekvens enn Alt RL_o. En på tre minus, en på to minus	Noe lavere grad av konsekvens enn Alt RL_a. En på tre minus
Samlet vurdering		Middels negativ konsekvens	Middels negativ konsekvens	Noe negativ konsekvens
<b>Rangering</b>	<b>1</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>2</b>
Forklaring til rangering		Kommer dårligst ut, og er verre enn 3	Noe verre enn 2, og noe bedre enn 4	Kommer best ut, og er noe bedre enn 3

### 0.2.1. Konsekvens av masselager

Tabell 0–1 viser konsekvenser for de ulike delområdene for tema landskapsbilde. Tabellen viser også samlet konsekvensvurdering for masselageralternativene samt rangering. I dette prosjektet er det ett delområde som er gitt særlig utslag i den samlede vurderingen, vist med grå markering i tabellen. Konsekvens av masselager inngår i kapittel 7.

Alternativ Moan kommer best ut med rangering 2. Det ligger skjermet for visuell virkning og er forankret i landskap og veganlegg. Alternativ Stormoan har rangering 3. Det er skjermet for visuell virkning og er forankret i landskapet. Alternativ Glefloget og Krokvollan er begge rangering 4. De medfører i noe grad visuell nærvirkning og er til en viss grad forankret i landskapet. Alternativ Memaurkråga kommer ut med rangering 6. Det medfører negativ visuell nær- og fjernvirkning og er i mindre grad forankret i landskapet. Alternativ Nordfjorden kommer dårligst ut med rangering 7. Det medfører negativ visuell nærvirkning i et landskap der tiltaket er krevende å tilpasse.



Tabell 0–2 Sammenstilling av konsekvens for alle utredningsalternativer, tema landskapsbilde.

Delområder	Alt 0	Nordfjorden	Memaur-kråga	Stormoen	Moan	Glefloget	Krokvollan
L2 Nordfjorden	0	(--)					
L6 Gyltvika/Kvarv	0		(--)	(-)			
L9 Sommerset/Moan	0				(-)		
L10 Trollhola/Gleflog	0					(-)	(-)
Avveining			Begge inngår i delområde L6 Ulik konsekvensgrad			Begge inngår i delområde L10 Lik konsekvensgrad	
Samlet vurdering		Middels negativ konsekvens	Middels negativ konsekvens	Noe negativ konsekvens	Noe negativ konsekvens	Noe negativ konsekvens	Noe negativ konsekvens
Rangering	1	7	6	3	2	4	5
Forklaring til rangering		Kommer dårligst ut, og er verre enn 6			Kommer best ut. Er knyttet opp mot vegtiltak		

### 0.3. Vurderinger etter særlovverk

Det er et overordnet politisk mål å sikre estetiske hensyn til landskapet i all planlegging. Offentlige dokumenter som underbygger argumentasjonen, finnes blant annet i:

#### *Den europeiske landskapskonvensjonen (ELK)*

ELK forplikter Norge, i artikkel 6, til å bedre kunnskapen om egne landskap. I dette ligger det å kartlegge landskapet heldekkende og analysere landskapets karakter for å få fram hvilke krefter og trusler som fører til endring. En skal også merke seg de endringene som skjer. Videre defineres, i artikkel 1, landskapsplanlegging som «sterke framtidsrettede tiltak som tar sikte på å forbedre, istandsette og skape landskap».

Transportetatene skal ivareta hensynet til landskapsverdiene gjennom prosjektering, planlegging og vedlikehold i tråd med konvensjonens intensjoner.

#### *Naturmangfoldloven*

Naturmangfoldlovens §3 i) definerer naturmangfold som «biologisk mangfold, landskapsmessig mangfold og geologisk mangfold, som ikke i det alt vesentlige er et resultat av menneskers påvirkning». Virkninger for landskapsmessig mangfold behandles under tema landskapsbilde.

### 0.4. Konsekvenser i anleggsperioden

Påvirkning i anleggsperioden som kan gi langvarig eller varig skade inngår i vurderingen av tiltakets påvirkning som er utredet i fagrapportens kapittel 5.

I fagrapportens kapittel 6.2 beskrives miljøskade som kun gjelder anleggsperioden, og som dermed er av midlertidig karakter. Dette kan være anleggsveger, rigg- og anleggsområder, eller områder for mellomlagring av masse. Slike areal skal kunne tilbakeføres, formes og restaureres slik at de oppnår en god landskapskvalitet når tiltaket er ferdig bygd. Aktuelle tiltak er omtalt i prosjektets *Premissdokument utforming*.

## 0.5. Skadereduserende tiltak

Skadereduserende tiltak blir delt i to grupper (V712):

1. Skadereduserende tiltak som inngår i kostnadsoverslaget for det aktuelle alternativet og som er en del av grunnlaget for konsekvensutredningen, kapittel 5 og 7.
2. Skadereduserende tiltak som kan være aktuelt å gjennomføre i tillegg, og som kan redusere negative virkninger ytterligere. Dette er da tiltak som ikke er inkludert i investeringskostnaden.

I Kapittel 9 omtales skadereduserende tiltak som inngår i gruppe 2, og som er forankret i *Premissdokument utforming*.

Tiltakene kan redusere negative virkninger i prosjektet, men vil ikke endre konsekvensen for det enkelte alternativ veg/masselager. Kostnader knyttet til foreslåtte skadereduserende tiltak er ikke angitt.

## 1. Bakgrunn og utredningskrav

Formålet med temautredningen er å skaffe kunnskap om virkningene av det planlagte tiltaket for verdier innenfor tema landskapsbilde. Temadefinisjon er gitt i kapittel 3.

### 1.1. Bakgrunn for planarbeidet

Bakgrunnen for planlegging av ny E6 på strekningen Megården – Mørsvikbotnen sikkerhetsvurdering av tunnelene som for smale og både fører til trafikale problemer av farlige situasjonen, særlig med tanke på all tungtrafikken som går på E6. Dette ble utløst av «Tunnelsikkerhetsforskriften» som var et EU-direktiv i 2007.

På strekningen E6 Megården–Sommerset i Sørfold kommune er det 10 tunneler. Tunnelene er bygget i en tid hvor krav til sikkerhetsutrustning var begrenset, og det var andre krav til veg-geometri. Eksisterende tunneler er for smale, og har en kjørebanebredde på 5,5–5,7 meter, en frihøyde på 4,2 meter og mangler i tillegg nødvendig sikkerhetsutrustning. Dagens veg har vegbredde er ca. 7,5 meter og deler av vegstrekningen har for krappe svinger og for sterk stigning. Stigningen er delvis på over 8 prosent. Vegen gir dårlig framkommelighet om vinteren, redusert hastighet og trafikkfare.

Eksisterende situasjon er at det foreligger to vedtatte reguleringsplaner, detaljregulering E6 Megården – Mørsvikbotn og detaljregulering for deponier E6 Sørfoldtunnelene. Gjeldende planer blir nå delt i to planparseller: parsell P1 som er delstrekningen E6 Megården – Sommerset og parsell P2 som er E6 Sommerset – Mørsvikbotn. Dette planforslaget omhandler parsell P1 fra Megården til Sommerset.

#### *Alternativsvurdering*

I arbeidet med ny reguleringsplan utredes de tre vegalternativene *RL\_o* (optimalisert regulert linje), *RL\_a* og *RL\_b*. De blir nærmere omtalt i kapittel 3.2.

Alle tre vegalternativene tar utgangspunkt i linjen fra 2016, men er tilført optimaliseringer og traseendringer. De tre alternativene inngår i ny konsekvensutredning i tråd med metodikk i revidert V712 (2018).

I tillegg har et alternativ med kryssing av Nordfjorden og en lang tunnel fra Nordfjorden til Sommerset vært vurdert. Dette såkalte *Alternativ 1*, ble det varslet planoppstart for, men ble trukket tidlig i planprosessen og før planprogrammet ble fastsatt. Alternativet ble silt ut på grunn av konflikter knyttet til natur- og landskapsverdier i Nordfjorden.

## 1.2. Overordna mål og føringer for fagtema landskapsbilde

Det er et overordnet politisk mål å sikre estetiske hensyn til landskapet i all planlegging. Offentlige dokumenter som underbygger argumentasjonen, finnes i følgende:

### *Den europeiske landskapskonvensjonen (ELK)*

ELK forplikter Norge, i artikkel 6, til å bedre kunnskapen om egne landskap. I dette ligger det å kartlegge landskapet heldekkende og analysere landskapets karakter for å få fram hvilke krefter og trusler som fører til endring. En skal også merke seg de endringene som skjer. Videre defineres, i artikkel 1, landskapsplanlegging som «sterke framtidsrettede tiltak som tar sikte på å forbedre, istandsette og skape landskap».

Transportetatene skal ivareta hensynet til landskapsverdiene gjennom prosjektering, planlegging og vedlikehold i tråd med konvensjonens intensjoner.

### *Plan- og bygningsloven*

Plan- og bygningsloven har med landskap som et eget ansvar under § 3.1 «Oppgaver og hensyn i planlegging». Her står det blant annet at planer innenfor rammen av § 1-1 skal sikre kvaliteter i landskap og vern av verdifulle landskap.

### *Forskrift om konsekvensutredninger for planer etter plan- og bygningsloven*

Forskrift om konsekvensutredninger omtaler «verdifulle landskap» under «Kriterier for vurderingen av om en plan eller et tiltak kan få vesentlige virkninger for miljø eller samfunn» (§ 10 tredje ledd bokstav b). I tilhørende veileder (Klima- og miljødepartementet og Kommunal- og moderniseringsdepartementet 2017) er det nærmere konkretisert hvilke landskap som inngår i «verdifulle landskap».

I forskriftens kapittel 5, som omhandler innholdet i konsekvensutredninger, er landskap omtalt under «Beskrivelse av faktorer som kan bli påvirket og vurdering av vesentlige virkninger for miljø og samfunn», § 21 pkt. 6.

### *Naturmangfoldloven*

Naturmangfoldlovens §3 i) definerer naturmangfold som «biologisk mangfold, landskapsmessig mangfold og geologisk mangfold, som ikke i det alt vesentlige er et resultat av menneskers påvirkning». Virkninger for landskapsmessig mangfold behandles under tema landskapsbilde.

### 1.3. Utredningskrav

Krav til en konsekvensutredning omtales i Forskrift om konsekvensutredninger, se [www.lovdata.no](http://www.lovdata.no). Konsekvenser utredes i henhold til planprogram fastsatt av Sørfold kommune 24.2.2022. I fastsatt planprogram er utredningskrav for fagtema Landskapsbilde omtalt slik:

<p>Fokus for utredningen</p>	<p>Optimal visuell landskapstilpasning skal vektlegges. I dette ligger en helhetsvurdering av inngrep som følger av vegtiltaket, samt av vegtiltaket som ny terreng- og landskapsform. Tilpasning av nye elementer og ivaretagelse av eksisterende, skal vurderes opp mot landskapets kvaliteter. Valg av tekniske løsninger med vekt på stedstilpasset arkitektur skal vurderes, og ses i en helhet.</p>
<p>Metode</p>	<p>Håndbok V712 Konsekvensanalyser</p> <p>NiN Landskap, klassifiseringssystem for landskap i Norge</p> <p>3D-visualisering benyttes, særlig til vurdering av (ikke uttømmende):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Veglinjer og kryss med tilpasning til sideterreng</li> <li>• Vertikal- og horisontal tilpasning av skjæringer og fyllinger</li> <li>• Tunnelpåhugg og -portaler med tilpasning til sideterreng</li> <li>• Særlig utfordrende strekninger og punkter, støy- og sikringstiltak</li> <li>• Fjern- og nærvirkning av vegtiltaket, inkl. bru- og tunnelkonstruksjoner, masselager/ -uttak</li> <li>• Lokalisering og landskapsmessig utforming og forankring i terreng, av alle områder tiltenkt å være masselager og/ eller masseuttak</li> <li>• Landskapsøkologiske vurderinger av sentrale landskapselementer, og knyttet til mulige barrierevirkninger som kan oppstå som følge av nytt vegtiltak</li> </ul> <p>Landskapsbilde skal inngå i tverrfaglig modell</p> <p>Illustrasjoner fra modellen brukes inn i fagrapporten</p>
<p>Kunnskapsgrunnlag</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tidligere konsekvensutredninger i området</li> <li>• Gjennomgang av eksisterende kunnskap lokalt og regionalt</li> </ul> <p>På bakgrunn av eventuell ny kunnskap om verdier, eller endret påvirkning i område dekket av tidligere konsekvensutredning, kan det være behov for ytterligere kartlegging.</p>

Figur 1-1 Utredningskrav for fagtema landskapsbilde, hentet fra vedtatt planprogram.

## 2. Metode

Statens vegvesens metode for konsekvensanalyse består av en samfunnsøkonomisk analyse som inkluderer både prissatte og ikke-prissatte konsekvenser. En samfunnsøkonomisk analyse tar sikte på å få fram/identifisere og systematisk vurdere alle fordeler og ulemper av et tiltak fra samfunnets synsvinkel. Metoden skal sikre en systematisk, helhetlig og faglig analyse av de konsekvensene et tiltak medfører. Metoden for konsekvensutredning av ikke-prissatte temaer er beskrevet i kap. 6 i håndbok V712 (2018).

For en grundig metodegjennomgang vises det til V712. En forkortet versjon av de viktigste trinnene i metoden er gjengitt under.

### 2.1. Temadefinisjon

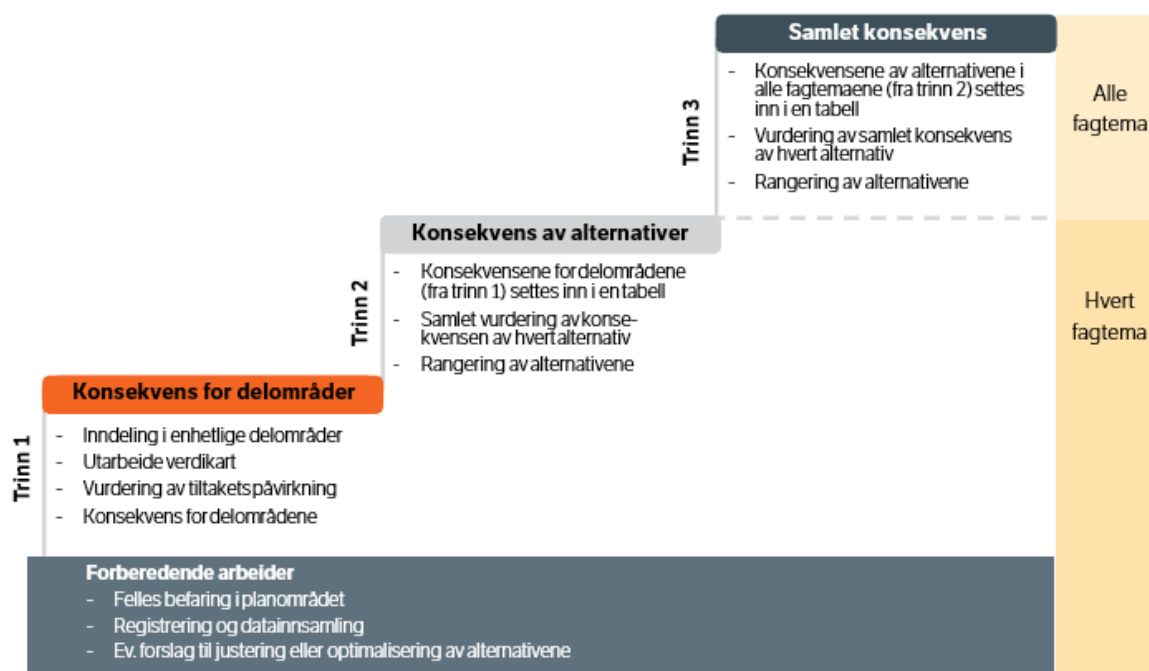
Landskapsbilde er her et uttrykk for landskapets romlige –og visuelle egenskaper med naturlige og menneskeskapt komponenter og element, som særpreger et geografisk område. Det romlige og visuelle omhandler hvordan landskapet oppleves som fysisk form (V712, 2018).

I en samfunnsøkonomisk analyse skal konsekvenser telles kun én gang. Grenseoppgang mellom de ulike temaene framgår av kapitlet om definisjoner og avgrensninger for hvert fagtema i håndbok V712. For fagtema landskapsbilde er grensegangen slik:

Landskapsøkologi inneholder både en landskaps- og en økologisk dimensjon. I håndbok V712 omhandles landskapsdimensjonen i fagtema landskapsbilde, og den økologiske dimensjonen i fagtema naturmangfold. Romlige- og visuelle strukturer i landskapet kan utgjøre viktige (større) sammenhenger, som linjer, korridorer og mosaikk. De kan være (særlig) sårbare for fragmentering, eller for dannelsen av nye barrierer ved tiltak.

### 2.2. Metodens tre trinn

Konsekvensutredning for ikke-prissatte tema gjennomføres etter en tre-trinns metode som vist i Figur 2-1. Gjennom forberedende arbeider gjør utreder seg kjent med tiltaket og relevante registreringer. Trinn 1 og trinn 2 skal gjennomføres for alle fagtemaene separat. Denne temarapporten gjennomgår trinn 1 og 2 for fagtema Landskapsbilde. Trinn 3 er en konsekvensvurdering av alle ikke-prissatte fagtema samlet, og gjennomgår i planbeskrivelsen.



Figur 2-1: Tre-trinns metode for konsekvensutredning av ikke-prissatte tema (V712)

### 2.2.1. Trinn 1: Vurdering av konsekvens for delområder

På grunnlag av innsamla kunnskap deles utredningsområdet inn i enhetlige delområder. Et delområde er definert som et område som har en enhetlig karakter og som derfor skiller seg fra tilgrensende areal. Inndeling i delområder er basert på registreringskategoriene i Tabell 2-1 nedenfor. Et eget skjema benyttes for å fastsette landskapsbildets karakter gitt i V712 i tabell 6-15.

Tabell 2-1 Registreringskategorier for fagtema Landskapsbilde (V712)

Registreringskategorier	Forklaring
Topografiske hovedformer	Landformer og terrengformer. Kystlinjer. Større vassdrag, breer, fjordsystemer, skjærgård og sjøområder. Storskala- og småskala landskap. Variasjoner i relieff.
Romlige egenskaper	Avgrensninger, strukturer og andre visuelle uttrykk som danner landskapsrom. By- og gaterom.
Naturskapte visuelle egenskaper	Ubrutte sammenhenger fra fjord til fjell, åskammer, fjellrygger, horisontlinjer og strandlinjer. Naturpregede områder med tydelige brudd eller overganger i landskapet. Særlige naturfenomen og temporære variasjoner i vær og årstidsvekslinger.
Naturskapte nøkkelementer	Fremtredende terrengformasjoner, landemerker og orienteringspunkter. Naturminner som geologiske formasjoner eller enkeltstående særpregede trær.
Vegetasjon	Form- og strukturdannende vegetasjon kan være naturlig, kulturpåvirket, eller kultur-betinget. Vegetasjonen avtegner seg som mosaikk og mønster i naturlige, kulturpåvirkete eller i rene menneskeskapte miljøer.
Arealbruk	Næringsvirksomhet, landbruk, bosetting, transport, annen infrastruktur.
Byform og arkitektur	Bygninger, plasser, parker, gater, og annen bystruktur.
Menneskeskapte visuelle egenskaper	Sammenhengende bebygde områder, gateløp, vegsystem, stisystem, kraftlinjer, jord- og skogbruksområder, fysiske grenselinjer, alleer, trekkerer. Menneskeskapte områder med tydelige brudd eller overganger i landskapet.
Menneskeskapte nøkkelementer	Landemerker, knutepunkt, fremtredende bygninger, tekniske installasjoner, formklypte særpregede trær, trær med arkitektonisk betydning.

Tre begrep står sentralt i analysen:

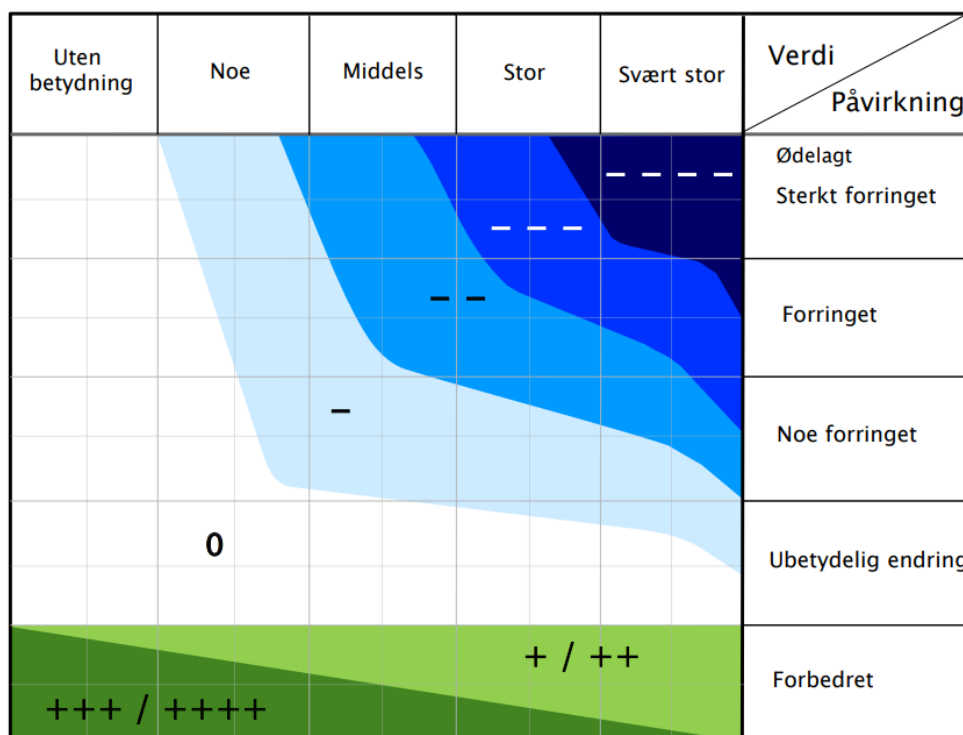
- **Verdi:** Vurdering av hvor verdifullt et delområde er, dvs. hvor stor betydning delområdet har i et nasjonalt perspektiv. Skala for vurdering av verdi er femdelt, fra «uten betydning» til «svært stor verdi». Verdivurdering skjer trinnløst langs en linjalfigur som utgjør x-aksen i «konsekvensvifta», Figur 2-2. Kriterier for verdisetting av temaet er gitt i V712 tabell 6–16. Det skal lages et verdikart.
- **Påvirkning:** Med påvirkning menes en vurdering av hvordan det samme området påvirkes som følge av et definert tiltak. Påvirkning vurderes i forhold til referansesituasjonen (null–alternativet). Skala for vurdering av påvirkning er femdelt, fra «sterkt forringet» til «forbedret». Vurderingen skjer trinnløst langs en linjalfigur som utgjør y-aksen i «konsekvensvifta», Figur 2-2. Kriterier for å vurdere påvirkningsgrad for temaet er gitt i V712 tabell 6–17.
- **Konsekvens:** Konsekvens framkommer ved sammenstilling av verdi og påvirkning i henhold til «konsekvensvifta», se Figur 2-2 og veiledning i Tabell 2-2. Konsekvensene er en vurdering av om et definert tiltak vil medføre forbedring eller forringelse av et delområde.

Vurdering av påvirkning relateres til den ferdig etablerte situasjonen. Dersom påvirkning i anleggsperioden kan gi langvarig eller varig skade i et delområde inngår dette i vurderingen av tiltakets påvirkning. Midlertidig påvirkning i anleggsperioden beskrives separat.



Tabell 2-2 Skala og veiledning for konsekvensvurdering av delområder.

Skala	Konsekvensgrad	RGB fargekode	Forklaring
----	4 minus (---)	0, 0, 105	Den mest alvorlige miljøskaden som kan oppnås for delområdet. Gjelder kun for delområder med stor eller svært stor verdi
---	3 minus (--)	0, 50, 255	Alvorlig miljøskade for delområdet
--	2 minus (-)	0, 150, 255	Betydelig miljøskade for delområdet
-	1 minus (-)	205, 235, 255	Noe miljøskade for delområdet
0	Ingen/ubetydelig (0)		Ubetydelig miljøskade for delområdet
+ / ++	1pluss (+) 2 pluss (++)	146, 208, 80	Miljøgevinst for delområdet: Noe forbedring (+), betydelig miljøforbedring (++)
+++ / ++++	3 pluss (+++) 4 pluss (++++)	66, 132, 33	Benyttes i hovedsak der delområder med ubetydelig eller noe verdi får en svært stor verdiøkning som følge av tiltaket



Figur 2-2: «Konsekvensvifta». Skalaene for verdi og påvirkning utgjør hhv. X-akse og Y-akse i figuren.

### 2.2.2. Trinn 2: Konsekvens av alternativer

Etter at konsekvensen for hvert delområde er utredet, gjøres en samlet konsekvensvurdering av hvert utbyggingsalternativ.

Skala og kriterier for å sette konsekvensgrad for hele utbyggingsalternativer framgår av Tabell 2–3. Vurderingene skal alltid begrunnes godt. Det må gå fram hva som har vært utslagsgivende for den samlede vurderingen, f.eks. om noen delområder har blitt tillagt avgjørende vekt, eller om sumvirkninger har blitt tillagt vekt. Det er viktig at beslutningsrelevant usikkerhet beskrives.

Vurdering av skadereduserende tiltak som kan bidra til å redusere de negative virkningene eller føre til forbedring for et område eller hele alternativer er en del av analysen, jf. V712 kap. 6.1.4. Legg merke til at skadereduserende tiltak som inngår i kostnadsoverslaget er en del av utredningsgrunnlaget. Forslag til ytterligere skadereduserende tiltak beskrives av utreder i temarapportens kap. 7.

Tabell 2–3: Kriterier for fastsettelse av konsekvens for hvert alternativ (V712).

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.

## 3. Utredningsalternativer og tiltaksbeskrivelse

### 3.1. 0-alternativet – referansealternativet

Ved rangering vil 0-alternativet alltid få konsekvensgrad lik 0 og er det som alle andre alternativ måles opp mot.

Den vedtatt regulerte linja fra 2016 kan ikke regnes som 0-alternativ fordi den uansett ikke blir realisert. Det vil være ett av de tre alternativene som nå utredes som vil bli bygd. Når det gjelder selve vegen er 0-alternativet er derfor dagens E6.

I en konsekvensutredning skal alle alternativ måles opp mot et 0-alternativ som er referansen det sammenlignes med. Dette defineres som dagens situasjon med framskrevne trafikk tall i henhold til tiltakets levetid som i V712 er satt til 40 år, samt godkjente planer og tiltak. Framskrevne trafikk tall gir ÅDT (årsdøgnetrafikk) for 2050 på 1910. ÅDT i 2020 var 1400. Det legges til grunn en årlig trafikkvekst på 0,7 % for lette kjøretøy og 1,9 % årlig vekst for tunge kjøretøy.

I 0-alternativet inngår også godkjente tiltak og planer. Kommuneplanen viser LNRF-areal for aktuelt planområde. I tillegg er noen areal avsatt til spredt bebyggelse. Det finnes en egne reguleringsplan for Megården. Det er ingen nye reguleringsplaner som hjemler større tiltak enn spredt hyttebygging eller –boligbygging i planområdet ut over det som er vist i kommuneplanen. Øvrige areal er LNFR.

### 3.2. Beskrivelse av vegalternativene

Det foreligger en godkjent regulert linje fra 2016. I arbeidet med ny reguleringsplan utredes nå tre vegalternativer; **RL\_o** (optimalisert regulert linje), **RL\_a** og **RL\_b**. Alle de tre alternativene tar utgangspunkt i linjen fra 2016, men er optimalisert. For to av alternativene inkluderes nye tunneltraseer fra Kvarv og nordover.

Beskrivelsen av påvirkning av veglinjer bygger på kunnskapen om tiltaket på detalj-reguleringsnivå.

#### 3.2.1. Regulert linje optimalisert (RL\_o)

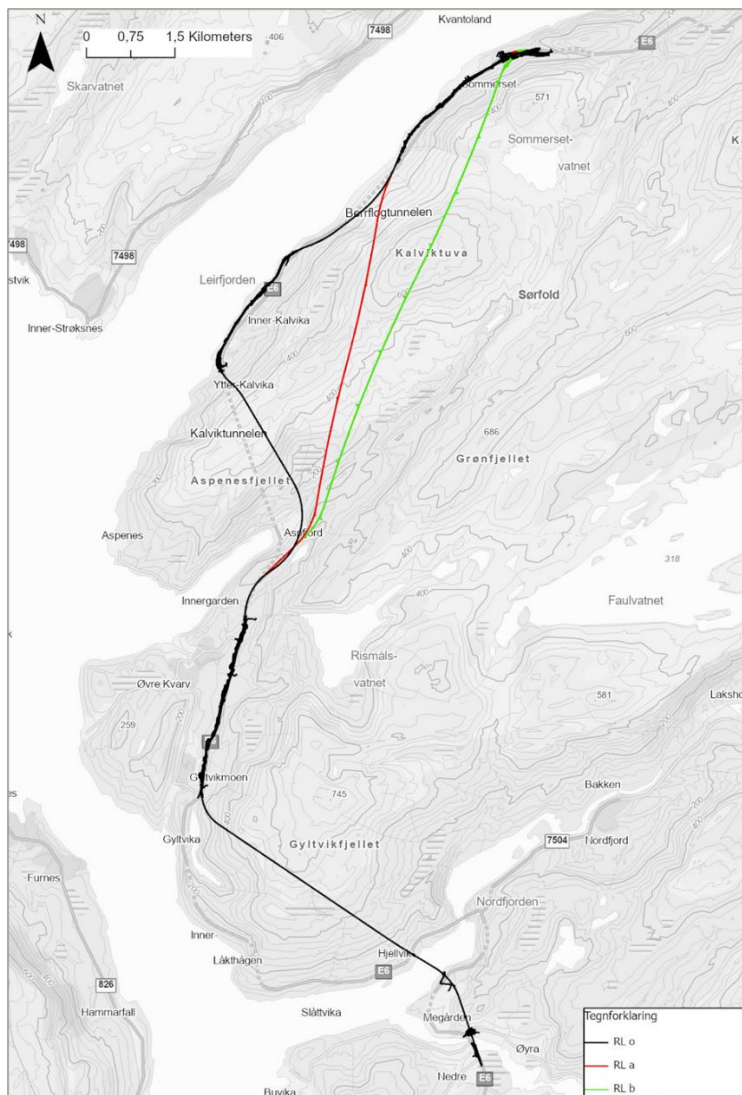
Denne følger den godkjente regulerte linja fra 2016 fra Megården til Sommerset, med noen mindre justeringer og optimalisering.

#### 3.2.2. Regulert linje med ny tunnel Kvarv – Berrfloget (RL\_a)

Har samme løsning som RL\_o fra Megården fram til tunnelpåhogg ved Kvarv. Derfra går linje i tunnel helt fram til nordre side av Berrfloget. Derfra veg i dagen i samme linje som RL\_o.

### 3.2.3. Regulert linje med ny tunnel Kvarv – Sommerset/Moan (RL\_b)

Har samme løsning som RL\_o fra Megården fram til tunnelpåhogg ved Kvarv. Derfra går linje i tunnel helt fram Sommerset/Moan, hvor det blir en noe større kryssløsning i forhold RL\_a.



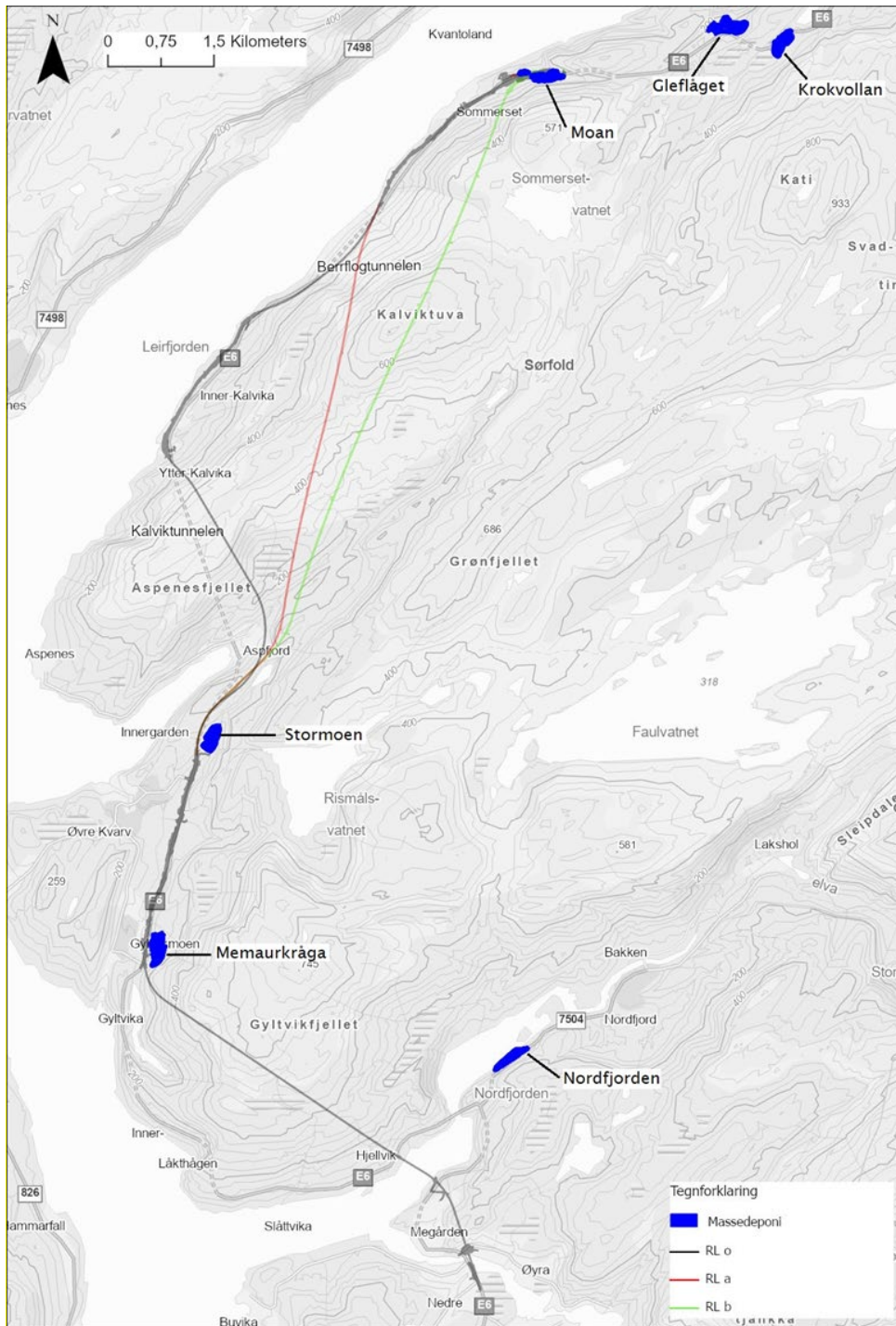
Figur 3-1 Viser de tre vegalternativene RL\_o, RL\_a og RL\_b.

### 3.3. Beskrivelse av masselageralternativene

Det foreligger en godkjent plan for permanente masselager fra 2018. I samband med utarbeidelse av nytt planforslag for strekningen Megården – Sommerset er det gjort en ny vurdering og 3D-modellering av de mest aktuelle masselagrene fra 2016. Det er ikke tatt inn noen nye masselagre, men det er gjort en jobb med å optimalisere disse både med tanke på landskapstilpasning, terrengformasjon og framtidig bruk av arealene. Beskrivelsen av påvirkning av delområder bygger på kunnskapen om tiltaket på detaljreguleringsnivå.

Fig. 3-3 viser lokalisering av de seks masselagrene som utredes. Masselagrene kan benyttes til dels uavhengig av alternativ for veglinje. Masselager omhandles i kapitlene 7 og 8.

# E6 Megården–Somerset Konsekvensutredning Fagrapport Landskapsbilde



Figur 3-2 Viser de aktuelle lokalitetene for masselager markert med blått.

## 4. Kunnskapsgrunnlag og delområder

### 4.1. Generell beskrivelse

Landskapet innen planområdet er preget av bratte fjellsider, og med en smal brems langs land for bosetning og dyrking. Det er lite bebyggelse mellom Megården og Sommerset. I det fjerne reiser nakne fjelltopper seg, synlige over tett bjørkeskog lenger nede i fjellsidene. Det er flog og bratte rasutsatte fjellsider mange steder langs fjordene og dagens E6.

Leirfjorden og Sørfolda er de store fjordene som går inn i planområdet. Leirfjorden går nordøstover mot Sørfjorden og Sørfolda sørøstover mot Megården. Fjordene møtes ved Strøksnes og går samlet vestover mot havet. Særlig har Leirfjorden et definert løp med jevne og bratte fjellsider. Det er utsikt til motsatt bredd, slik at veg langs fjorden er synlig fra den andre fjordsiden. Sørfolda har et bredere og mer forgreinet løp. Veggen følger fjorden helt inn i fjordbotn og ut igjen.

Mellom fjell og fjord går markerte daldrag gjerne med vassdrag i dalbunnen og vegetasjon et stykke opp i dalsidene. De nakne fjelltoppene er godt synlig fra den brede dalbunnen. Den mest markerte dalen som dagens E6 følger er langs Gyltvikelva. Fjellene i området er markerte og godt synlig fra vegstrekningene. Tregrensen er lav, og de grå fjellsidene er markerte i landskapet. Mange fjellsider er bratte med botner og skarpe fjelltopper.

Vassdragene består av stilleflytende elver og vann med ulik størrelse. Eksempler er Tørrfjordelva og Gyltvikelva. Gyltvikvatnet er en komponent som bidrar til definerte landskapsrom og skaper variasjon i landskapet.

Jordbrukslandskap finnes det lite av i området. Langs fjordene finnes det mindre bygder der det drives jordbruk, som i Megården og på Kvarv. Mindre jordbruksareal finnes spredt langs vassdragene.

Det er lite bebyggelse på strekningen mellom Megården og Mørsvik. Lange strekninger er øde uten hus. Konsentrasjoner av hus og gårder finner vi i Megården, Kvarv, og langs Leirfjorden. (Hentet fra fagrapport, KU landskapsbilde 2016).

### 4.2. Kunnskap og kilder

Konsekvensanalysen som ble gjort i 2016 er brukt som et utgangspunkt. Informasjon og vurderinger er gjenbrukt, men grunnet revidert metode (2018), særlig for fastsetting av delområder, er avgrensning og inndeling i delområder endret.

I konsekvensanalysen fra 2016 ble Nasjonalt referansesystem for landskap (NRL, NIJOS) brukt som kunnskapskilde. Dette systemet er nå erstattet av det nasjonalt heldekkende klassifiseringssystemet NiN Landskap (Artsdatabanken), se mer under kapittel 4.6. Dette er også medvirkende til at avgrensning av delområder er justert og endret i denne utredningen.



### 4.3. Besvarelse av planprogram

Utredningskravet i planprogrammet er fulgt. Bruk av 3D-modellering ble vektlagt som metode i planprogrammet, særlig for fastsetting av påvirkning. Tverrfaglig modell i verktøyet *Quadri* (Trimble) og *InfraWorks* (Autodesk) er brukt. Illustrasjoner fra modellen er brukt for å vise påvirkning innen det enkelte delområde.

### 4.4. Alternativ 0, temaspesifikke forhold

I kap. 3.2 er det gitt en generell omtale av 0-alternativet. For utredningen av tema landskapsbilde innbefattes referansealternativet ved inndeling og verdsetting av helhetlige delområder. Noen delområder berøres kun av referansealternativet, dette framgår av verdikart og matriser i kapittel 5.

### 4.5. Utredningsområdet

Planområdet med aktuelt influensområde er definert. Planområdet og influensområdet utgjør utredningsområdet. Planområdet er området der tiltaket kan medføre fysisk arealpåvirkning. Planområdet er det samme for alle fagtema og er avgrenset på kart, se figur. 1-1. Influensområdet er det samlede området, inklusiv planområdet, der tiltaket kan medføre konsekvenser. Influensområdet varierer fra tema til tema. Registreringer omfatter hele utredningsområdet, men de er vanligvis mer detaljerte innen planområdet.

Influensområdets avgrensning blir påvirket av i hvilken grad tiltaket er synlig. Vurdering av influens blir derfor gjort med utgangspunkt i en analyse av hvor tiltaket kan sees fra, det som blir kalt nær- og fjernvirkning. Influens er nærmere omtalt som del av vurdering av påvirkning i kapittel 5 for veg, og i kapittel 7 for masselager. Influensområdet framgår til dels av delområdenes avgrensning.

Landskapet innen utredningsområdet er analysert gjennom kartstudium og befaringer.

### 4.6. NiN Landskap

NiN Landskap er et nasjonalt heldekkende kartleggingssystem ned til grunntypenivå. Systemet svarer ut formålet med ivaretagning av landskapsmessig mangfold som i Naturmangfoldloven er definert som «mangfoldet av landskapstyper».

Kartleggingssystemet er lagt til et detaljeringsnivå som er tilpasset målestokk 1:50 000.

Databasen utgjør en sentral del av kunnskapsinnhenting og inngår som et grunnlag for analysen. Utredningsområdet er som et første trinn grovinn delt med utgangspunkt i aktuelle grunntyper i NiN Landskap. Planområdet omfatter 7 ulike grunntyper. Tabell 4-1 viser en oversikt over grunntypenes utbredelse innen utredningsområdet, og nasjonalt.

## E6 Megården–Sommerset Konsekvensutredning Fagrapport Landskapsbilde

Tabell 4-1 Oversikt over hovedtypene og grunntypenes utbredelse innen utredningsområdet

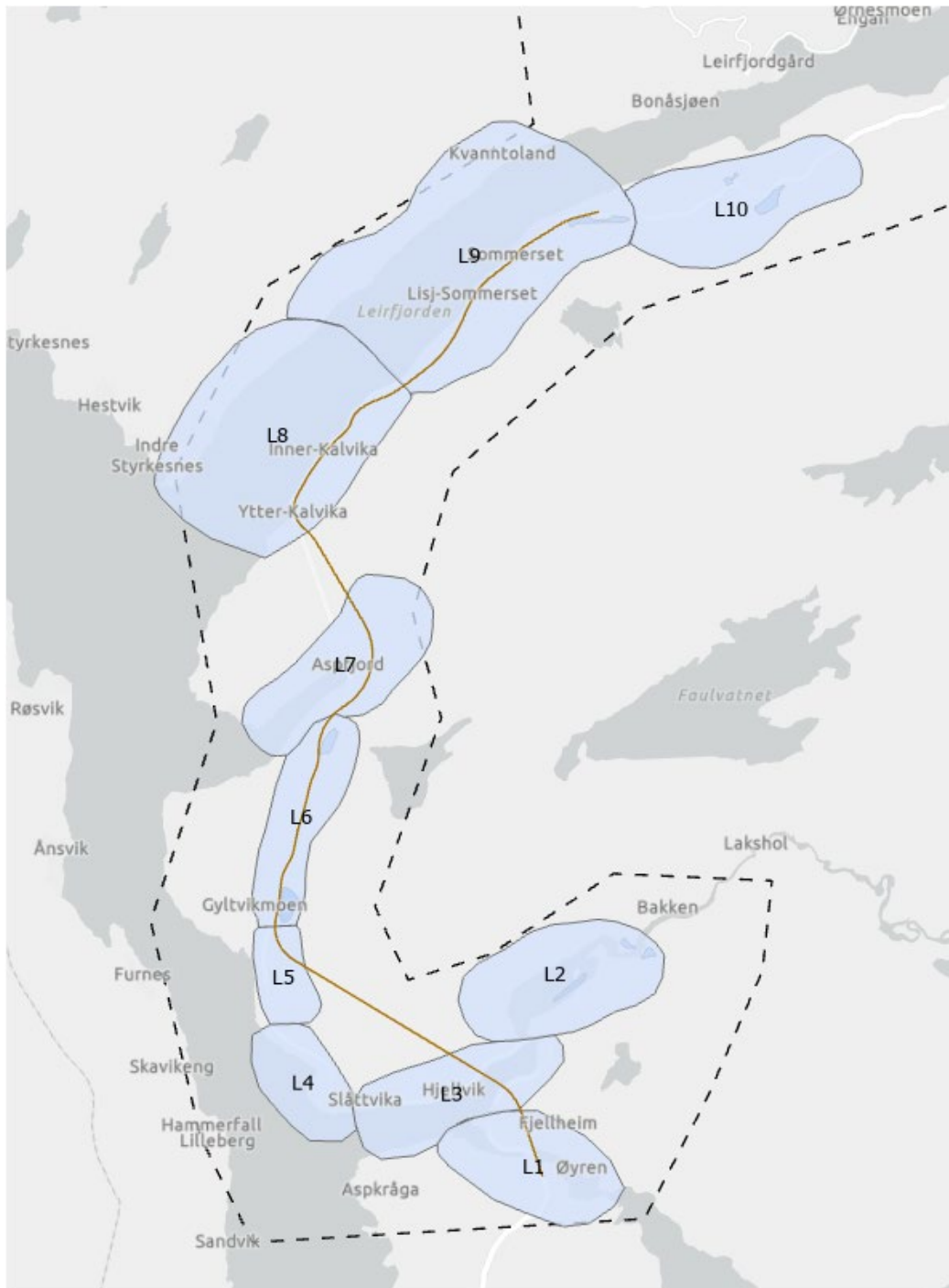
Nr. Arc GIS Pro	Hovedtype	Grunn-type ID	Grunntype	Delområder som inngår
1	Fjordlandskap-F	LA-TI-K-F-2	Åpent fjordlandskap med bebygde områder	<b>L1 Megården</b> L3 Tørrfjorden delvis mot sør
2	Fjordlandskap-F	LA-TI-K-F-8	Relativt åpent fjordlandskap	<b>L2 Nordfjorden</b> <b>L3 Tørrfjorden</b> <b>L4 Sørfolda</b> <b>L8 Kalvika</b> indre, og størstedelen <b>L9 Sommerset/Moan</b> L10 Trollhola/Gleflog, en mindre del mot vest
3	Fjordlandskap-F	LA-TI-K-F-9	Relativt åpent fjordlandskap med bebygde områder	<b>L6 Gyltvika/Kvarv</b> <b>L7 Aspfjorden</b> , størstedelen L8 Kalvika, ytre del i fjordmøtet L10 Trollhola/Gleflog, mindre del mot nord
4	Innlandsdallandskap -D	LA-TI-I-D-32	Relativt åpent dallandskap under skoggrensen	L7Aspfjorden, øvre del <b>L10 Trollhola/ Gleflog</b> , største delen og mot sørøst
5	Innlandsås -og fjellandskap-A	LA-TI-I-A-27	Middels kupert ås- og fjellandskap under skoggrensen	<b>L5 Gyltvikvatnet</b> hører trolig til hit, selv om det ligger under LA-TI-K-F-8 (NiN har ikke lagt inn Gyltvikvatnet). Samlet sett tangerer L2,L3,L4 og L6 denne.
6	Innlandsås -og fjellandskap-A	LA-TI-I-A-40	Kupert ås- og fjellandskap under skoggrensen	Fjellparti mellom L7 Aspfjorden og L8 Kalvika (tunnelsone)
7	Innlandsås -og fjellandskap-A	LA-TI-I-A-46	Kupert ås -og fjellandskap med bart fjell over skoggrensen	Fjellparti mellom L7 Aspfjorden og L8 Kalvika (tunnelsone)





## 4.7. Delområder

Planområdet, og øvrige områder som blir påvirket av tiltaket, inndeles i helhetlige delområder. Inndeling i delområder er basert på registreringskategoriene. Delområder er helhetlige områder som skiller seg fra tilgrensende områder. Evt. Kommentere tunnelstrekke som ikke omfattes av delområder.



Figur 4-2 Viser helhetlige delområder innen utredningsområdet. Nummerering viser til tabell 4-2.

## 4.8. Fastsatt karakter for landskapsbilde

*Fastsatt karakter for landskapsbilde* for alle delområder er vist i matrisen nedenfor. Det er i alt 10 helhetlige delområder som omtales ut ifra aktuelle kategorier. Til grunn for fastsetting av karakter for landskapsbilde er det utarbeidet matrise for det enkelte delområde. Disse regnes som bakgrunnsinformasjon og inngår ikke i fagrapporten.

Tabell 4-2 Oversikt over fastsatt karakter for landskapsbilde for de enkelte helhetlige delområdene

Nr.	Geografisk navn	Fastsatt karakter for landskapsbilde Omtale
L1	Megården	Selve Tørrfjordelva med den brede elveosen i utløpet til Tørrfjorden er sentral for karakteren. Komponenten gir et variert uttrykk avhengig av vassføring, tid på døgnet og årstid. Delområdet har et småskala preg, med spredt og variert bebyggelse. Blandingsskog i dalsidene i samspill med innmarksareal gir delområdet et mosaikkipreg.
L2	Nordfjorden	De romlige egenskapene er sentral for delområdet karakter, dannet av åssider og den definerte fjordflaten. Nordfjordelvas utløp og Nordfjordens løp mot Tørrfjorden understreker den definerte avgrensingen, og forsterkes av den frodige skogen.
L3	Tørrfjorden	Tørrfjorden utgjør et storskala landskap definert av fjordflaten og de bratte fjordsidene. Dagens E6 følger fjordsidene og krysser løpet mellom Tørrfjorden og Nordfjorden med en bro som utgjør et viktig element. Vegetasjonen er frodig og går helt til strandkanten.
L4	Sørfolda	Delområdet er del av det storskala landskapsrommet omkring Sørfolda. Landskapsrommet er uten visuelle avgrensinger, og utgjør en kontrast til de tilgrensende delområdene. Dagens E6 ligger sentralt og eksponert i delområdet.
L5	Gyltvikatnet	Gyltvikatnet utgjør med sin langsmale form den sentrale komponenten innen delområdet. Vannet ligger omkranset av frodige åser med bjørkeskog, uten kontakt med fjordrommet i vest. Dagens E6 med skjæringer og fyllinger langs vannet påvirker karakteren.
L6	Gyltvika/Kvarv	Delområdet utgjør et langt og bredt daldrag i retningen nord-sør og har ikke kontakt med fjorden. Dalbunnen med de slake åsene danner et åpent landskapsrom, særlig i sør. Den tette blandingsskogen har betydning for karakteren. Bebyggelsen ligger samlet i grendene Gyltvikmoen og Kvarv.
L7	Aspfjorden	Den definerte og korte fjordarmen med kontakt videre oppover i Ospfjorddalen er sentral for karakteren. Fjord- og dalsidene gir rompreg. Vekslingen mellom skog, kulturmark og spredt bebyggelse danner mosaikkipreg i det småskala landskapet. Dagens E6 har en sentral plassering i delområdet.
L8	Kalvika	Det storskala landskapet der fjordgulvet dominerer karakteren og danner et åpent rom med lange visuelle linjer. Små, åpne grender med variert bebyggelse utgjør kontraster.
L9	Sommerset/Moan	Det storskala landskapet der Leirfjorden dominerer karakteren og danner et definert rom. Berrfloget utgjør et karakteristisk element. Små grender med variert bebyggelse danner kontraster.
L10	Trollhola/Gleflog	Delområdet omfatter en kort elvedal hvor en mister den visuelle kontakten med fjorden. Den trange elvedalen gir karakter, sammen med den tettvokste blandingsskogen. Dagens E6 påvirker delområdet med til dels høye skjæringer.

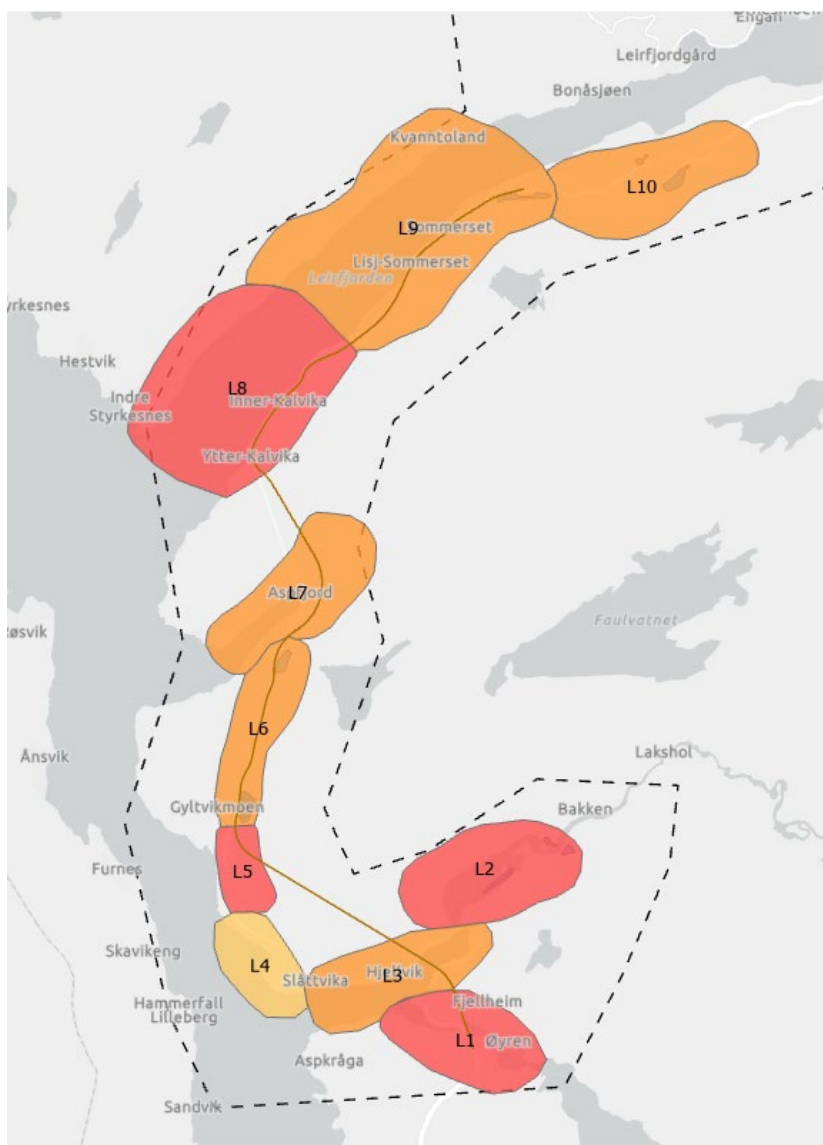
## 5.Veg Trinn 1 Verdi, påvirkning og konsekvens for delområder

Trinn 1 av analysen omhandler temaets delområder med beskrivelse av verdien samt vurdering av påvirkning og konsekvens i de ulike utbyggingsalternativene. Se metodebeskrivelse i kap. 2.2.1.

Illustrasjoner som viser påvirkning, er hentet fra presentasjonsmodell i InfraWorks.

### 5.1. Verdikart

Delområdene på verdikartet er vist med nummerreferanse som tilsvarer nummer i tabell for vurdering av verdi, påvirkning og konsekvens av det enkelte delområde.



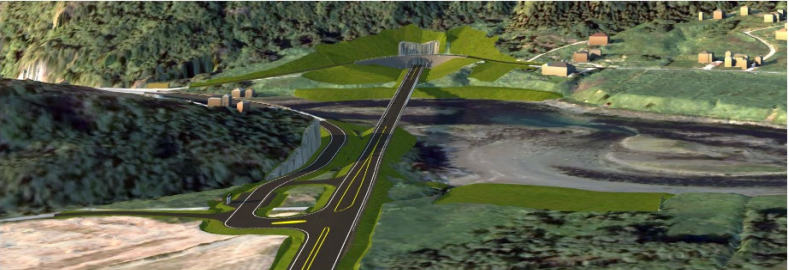

Figur 5-1 Viser verdikart med vegalternativ for fagtema landskapsbilde. Nummerering tilsvarer tabell 4-2.

## 5.2. Delområde L1 Megården

Selve Tørrfjordelva med den brede elveosen i utløpet til Tørrfjorden er sentral for karakteren. Komponenten gir et variert uttrykk avhengig av vassføring, tid på døgnet og årstid. Delområdet har et småskala preg, med spredt og variert bebyggelse. Blandingskog i dalsidene i samspill med innmarksareal gir delområdet et mosaikkpreg.

Tabell 5-1 oppsummerer tiltakets verdi, påvirkning og konsekvens innen delområdet.

Tabell 5-1: Vurdering av verdi, påvirkning og konsekvens delområde L1 Megården

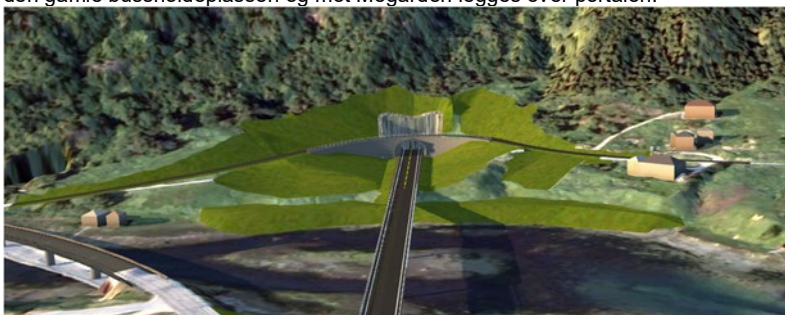
Verdivurdering: Delområde L1 Megården					
Uten betydning	Noe verdi	Middels verdi	Stor verdi	Svært stor verdi	
▲					
Aspekt som er utslagsgivende: Delområdet har gode visuelle kvaliteter, har stort særpreg, og gir et spesielt godt totalintrykk. Oppnår verdigrad <b>Stor</b>					
Tiltakets påvirkning					
Utbyggingsalternativ	Forbedret	Ubetydelig endring	Noe forringet	Forringet	Sterkt forringet
RL_o	▲				
	<p>Begrunnelse: Tiltaket starter på Evjen rett sør for tettstedet Megården. Ny veg føres fra Evjen rett frem over Tørrfjordelva og videre fram til <i>Megardskolltunnelen</i>.</p>  <p>Det blir ny kryssløsning for påkobling av lokaltrafikken og samlokalisert bussholdeplass med leskur ved krysset. Ny og gammel E6 ligger parallelt før eksisterende veg svinger nordvest over eksisterende bro.</p> <p>Tiltak mot lysforurensning vektlegges, slik at kanalisert kryss, ny vegstrekning med bro og portalområde ikke lyssettes. Ny holdeplass belyses, samt gammel strekning av E6 forbi Tørrfjordelva.</p> 				



Ny trase krysser Tørrfjordelva på *Tørrfjordelv bru*. Det er rekkverk fra krysset i sør og fram til tunnelportalen.



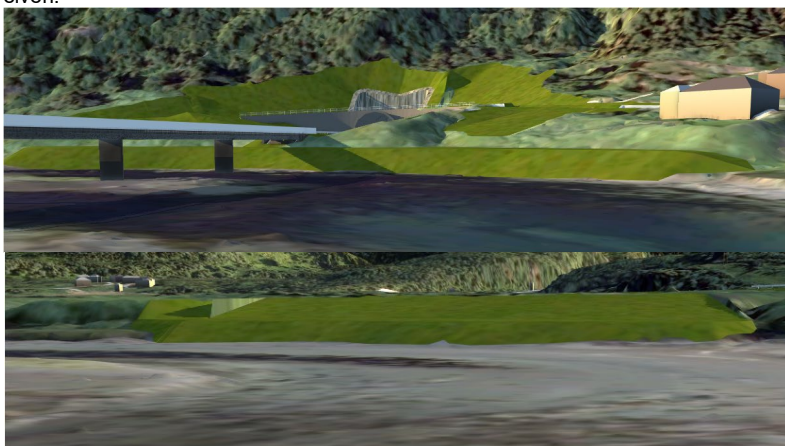
Den nye *Megardskolltunnelen*, med en lengde på 1025meter, går inn i åssiden sentralt i delområdet. Tunnelportalen omrammes av tørrsteinsmurer. Lokalveien fra den gamle bussholdeplassen og mot Megården legges over portalen.



Forskjæring i løsmasser er omfattende. Det er grunnlendt og bratt terreng bak portalen. Omkring tunnelportal og ovenfor for ny lokalveg legges naturlig revegetering til skogsmark til grunn. Sør for ny lokalveg revegeteres det til grasbakke.



Vegtiltaket utløser områdestabiliserende tiltak grunnet kvikkleire. På begge sider av Tørrfjordelva blir det strekninger med motfylling ut i vannstrengen. Motfyllingene er erosjonssikres, delvis med plastring. Det kan bli behov for videre erosjonssikring av elvebreddene oppstrøms. Motfyllingen er mest omfattende langs nordsiden av elven.



Formen på tiltaket bryter med form og vegetasjonsbilde på eksisterende elvekant. Det er usikkert i hvilken grad det er mulig å forme og revegetere tiltaket.

## E6 Megården–Sommerset Konsekvensutredning Fagrapport Landskapsbilde


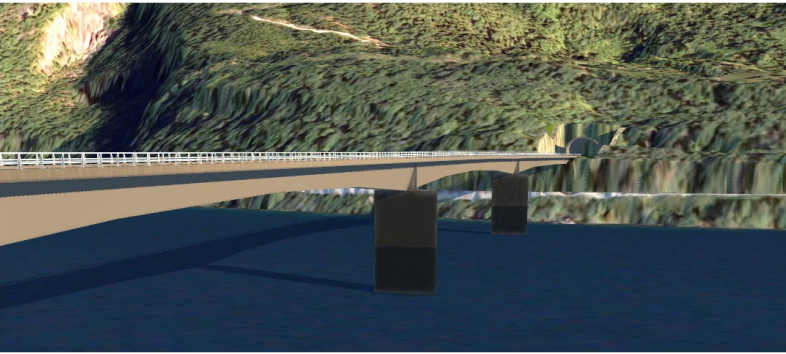
	<p>Vurdering: Tiltaket ligger sentralt i delområdet, og krysser Tørrfjordelva, som utgjør den sentrale komponenten. Tiltaket medfører visuell fragmentering, og bryter med landskapsbildets karakter. Tiltaket medfører skjemmende inngrep, og dominerer noe over landskapets skala.</p> <p>Oppnår påvirkningsgrad <b>Forringet</b></p>
RL_a	Begrunnelse og vurdering: Samme som for RL_o
RL_b	Begrunnelse og vurdering: Samme som for RL_o
<b>Tiltakets konsekvens</b>	
Utbyggings-alternativ	
RL_o	Oppnår konsekvensgrad <b>tre minus ( - - - )</b> ▲
RL_a	Samme som for RL_o
RL_b	Samme som for RL_o

### 5.3. Delområde L3 Tørrfjorden

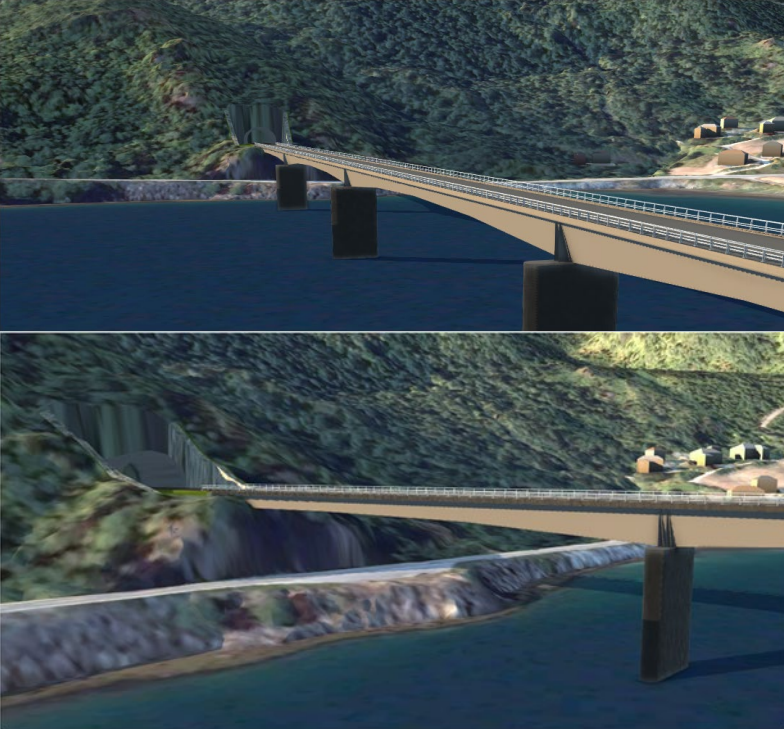
Tørrfjorden utgjør et storskala landskap definert av fjordflaten og de bratte fjordsidene. Dagens E6 følger fjordsidene og krysser løpet mellom Tørrfjorden og Nordfjorden der dagens bro utgjør et viktig element. Vegetasjonen er frodig og går helt til strandkanten.

Tabell 5-2 oppsummerer tiltakets verdi, påvirkning og konsekvens innen delområdet.

Tabell 5-2: Vurdering av verdi, påvirkning og konsekvens delområde L3 Tørrfjorden

Verdivurdering: Delområde L3 Tørrfjorden					
Uten betydning	Noe verdi	Middels verdi	Stor verdi	Svært stor verdi	
▲					
Aspekt som er utslagsgivende: Delområdet har gode visuelle kvaliteter, har et helhetlig preg, og gir et godt totalinntrykk. Oppnår verdigrad <b>Middels</b>					
Tiltakets påvirkning					
Utbyggingsalternativ	Forbedret	Ubetydelig endring	Noe forringet	Forringet	Sterkt forringet
RL_o	▲				
	<p>Begrunnelse: Vegen kommer ut av <i>Megardskolltunnelen</i> og går rett ut på <i>Torkelseng bru</i>. Broen har en lengde på 555 meter.</p> <p>Torkelseng bru krysser fjordrommet og over dagens E6 på begge sider av fjorden.</p>  <p>I begge fjordsider blir det tilkomstveger til tunnelpåhugg og broforankring. Dette er anleggsveger som pga. terrenginngrep vurderes til å gi permanente virkninger visuelt. Broen sett mot øst nedenfor.</p> 				



	<p>Broen sett mot vest nedenfor. Vegen går videre inn i <i>Gyltviktunnelen</i> med en lengde på 4520 meter. Det blir korte tosidige bergskjæringer i forskjæringene. Tunnelportalene omrammes av tørrsteinsmurer.</p>  <p>Tiltak mot lysforurensning vektlegges, slik at vegstrekning, bro og portalområder ikke lyssettes.</p> <p>Vurdering: Tiltaket krysser fjorden i indre del av fjordrommet og på tvers av delområdet lengderetning. Fjordflaten utgjør den sentrale komponenten. Tiltaket medfører noe visuell fragmentering. Tiltaket medfører noe skjemmende inngrep, men er tilpasset landskapets skala.</p> <p>Oppnår påvirkningsgrad <b>Noe forringet</b></p>							
RL_a	Begrunnelse og vurdering: Samme som for RL_o							
RL_b	Begrunnelse og vurdering: Samme som for RL_o							
<b>Tiltakets konsekvens</b>								
Utbyggings-alternativ	<table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <td style="width: 12.5%; background-color: #006400; color: white;">+++ / +++ +</td> <td style="width: 12.5%; background-color: #90EE90; color: white;">+ / ++</td> <td style="width: 12.5%; background-color: #FFFFFF; color: black;">0</td> <td style="width: 12.5%; background-color: #ADD8E6; color: black;">-</td> <td style="width: 12.5%; background-color: #00BFFF; color: white;">--</td> <td style="width: 12.5%; background-color: #0000FF; color: white;">---</td> <td style="width: 12.5%; background-color: #000080; color: white;">----</td> </tr> </table>	+++ / +++ +	+ / ++	0	-	--	---	----
+++ / +++ +	+ / ++	0	-	--	---	----		
RL_o	<p style="text-align: center;">▲</p> <p>Oppnår konsekvensgrad <b>en minus ( - )</b></p>							
RL_a	Samme som for RL_o							
RL_b	Samme som for RL_o							


## 5.4. Delområde L4 Sørfolda

Delområdet er del av det storskala landskapsrommet omkring Sørfolda. Landskapsrommet er uten visuelle avgrensinger, og utgjør en kontrast til de tilgrensende delområdene. Dagens E6 ligger sentralt og eksponert i delområdet.

Referansealternativet går gjennom delområdet. Konsekvensgrad settes automatisk til (0) for 0-alternativet.

Tabell 5-3 oppsummerer tiltakets verdi og konsekvens innen delområdet.

Tabell 5-3: Vurdering av verdi, påvirkning og konsekvens delområde L4 Sørfolda

Verdivurdering: Delområde L4 Sørfolda							
Uten betydning	Noe verdi	Middels verdi	Stor verdi	Svært stor verdi			
▲							
Aspekt som er utslagsgivende: Delområdet har noen visuelle kvaliteter, har lite særpreg og variasjon. Oppnår verdigrad <b>Noe</b>							
Dagens E6 går gjennom delområdet.							
							
Tiltakets konsekvens							
Utbyggings-alternativ	+++ / +++ +	+ / ++	0	-	--	---	----
Referansealternativ Alt 0	▲				Oppnår konsekvensgrad ( 0 )		


## 5.5. Delområde L5 Gyltvikvatnet

Gyltvikvatnet utgjør med sin langsmale form den sentrale komponenten innen delområdet. Vannet ligger omkranset av frodige åser med bjørkeskog, uten kontakt med fjordrommet i vest. Dagens E6 med skjæringer og fyllinger langs vannet påvirker karakteren.

Referansealternativet går gjennom delområdet. Konsekvensgrad settes automatisk til (0) for 0-alternativet.

Tabell 5-4 oppsummerer tiltakets verdi og konsekvens innen delområdet.

Tabell 5-4: Vurdering av verdi, påvirkning og konsekvens delområde L5 Gyltvikvatnet



Verdivurdering: Delområde L5 Gyltvikvatnet							
Uten betydning	Noe verdi	Middels verdi	Stor verdi	Svært stor verdi			
▲							
Aspekt som er utslagsgivende: Delområdet har gode visuelle kvaliteter, med god balanse mellom helhet og variasjon, og har et stort særpreg. Oppnår verdigrad <b>Stor</b>							
Dagens E6 går gjennom delområdet. Gyltvikvatnet sett sørover.							
							
Tiltakets konsekvens							
Utbyggings-alternativ	+++ /+++ +	+ /++	0	-	--	---	----
Referansealternativ Alt 0	▲ Oppnår konsekvensgrad ( 0 )						

## 5.6. Delområde L6 Gyltvika/Kvarv

Delområdet utgjør et langt og bredt storskala daldrag i retningen nord–sør og har ikke kontakt med fjorden. Dalbunnen med de slake åsene danner et åpent landskapsrom, særlig i sør. Den tette blandingsskogen har betydning for landskapskarakteren. Bebyggelsen ligger samlet i grendene Gyltvikmoen og Kvarv.

Tabell 5–5 oppsummerer tiltakets verdi, påvirkning og konsekvens innen delområdet.

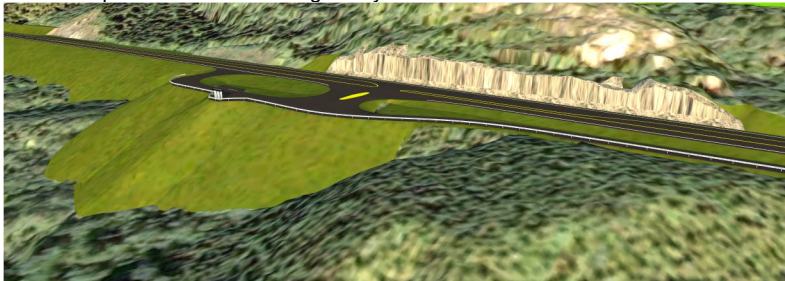
Tabell 5-5: Vurdering av verdi, påvirkning og konsekvens delområde L6 Gyltvika/Kvarv

Verdivurdering: Delområde L6 Gyltvika/Kvarv					
Uten betydning	Noe verdi	Middels verdi	Stor verdi	Svært stor verdi	
▲					
<p>Aspekt som er utslagsgivende: Delområdet har gode visuelle kvaliteter, med god balanse mellom helhet og variasjon, og gir et godt totalinntrykk. Oppnår verdigrad <b>Middels</b></p>					
Tiltakets påvirkning					
Utbyggingsalternativ	Forbedret	Ubetydelig endring	Noe forringet	Forringet	Sterkt forringet
RL_o	▲				
	<p>Begrunnelse: Vegtiltaket kommer ut av <i>Gyltviktunnelen</i> og følger dagens E6 langs østre langsida av det store dalrommet i en strekning på ca.3180 meter, før den går inn i nye <i>Aspenesfjelltunnelen</i> nord i delområdet.</p>  <p>Gyltviktunnelen har en asymmetrisk forskjæring. Tunnelportalen omrammes av tørrsteinsmurer. Ved tunnelen plasseres to tekniske bygg, et mindre bygg langs ny veg og et større bygg i en lomme langs dagens E6.</p> 				

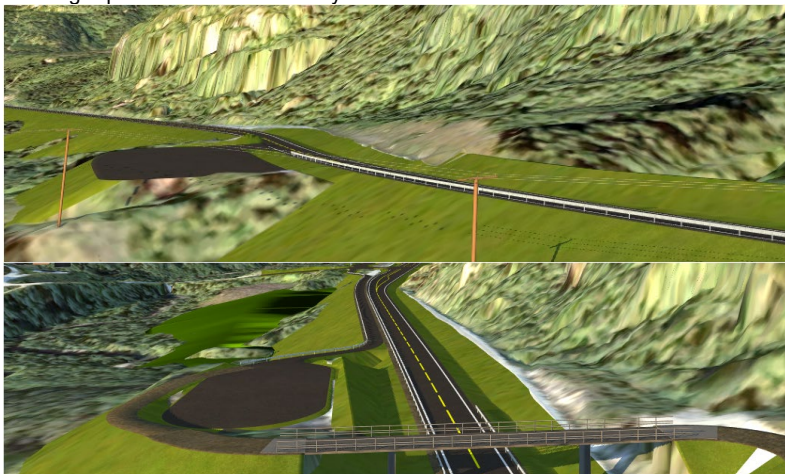


Ny veg legges noe lenger ut fra dalsiden. Myk avrunding mot stigende terreng og terrengvoller mot sidevassdrag er vektlagt. Også ut mot dalen er sideområdene slaket ut, noe som gir en god visuell overgang til eksisterende terreng. Utformingen minsker behovet for rekkverk.

Etter Gyltviktunnelen er det en parallel vegføring fram til nytt T-kryss mot Gyltvik. Bussholdeplass med leskur er lagt til kryssområdet.



Fra Gyltviktunnelen fram til Gyltvik-krysset, og videre på en strekning fram til helikopterlandingsplassen er det rekkverk på utside veg. Også fra *Overgangsbru Kvarv* er det rekkverk som skiller lokalvegen fra E6 fram til Kvarvkrysset. Ved broen er det parkering for fritidseiendommer. Behovet for flere strekk med parallelførte lokalveger påvirker det visuelle uttrykket.

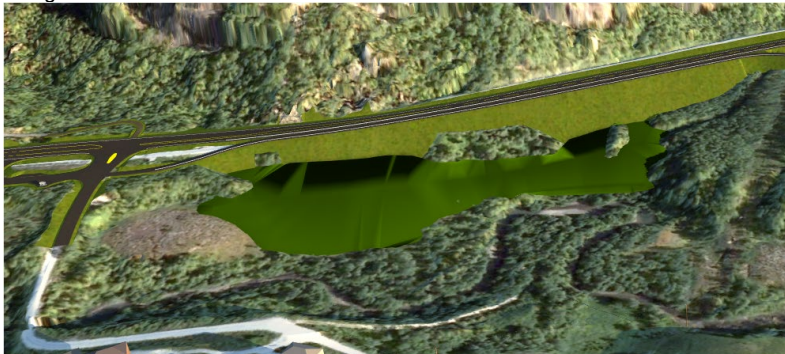


Grunnet områdestabilisering (kvikkleire) blir det fire motfyllinger på sørsiden av veilinjén før det nye Kvarvkrysset. God terrengtilpassning er vektlagt for motfyllingene. I området etableres det også to stopplommer.





Mot *Badeelva* avsluttes motfyllingen i en tørrmur. Motfyllingen skal legges minst 5 meter fra elvekanten. Det legges til grunn at tiltaket langs elven kan tilpasses slik at badeplassen opprettholdes. Det legges også til grunn at alle motfyllingene revegeteres.



Kvarvkrysset og dagens E6 legges noe om og videreføres nordover som lokalveg til Aspfjorden via eksisterende Aspfjordtunnelen. Bussholdeplass med leskur samlokaliseres med krysset.

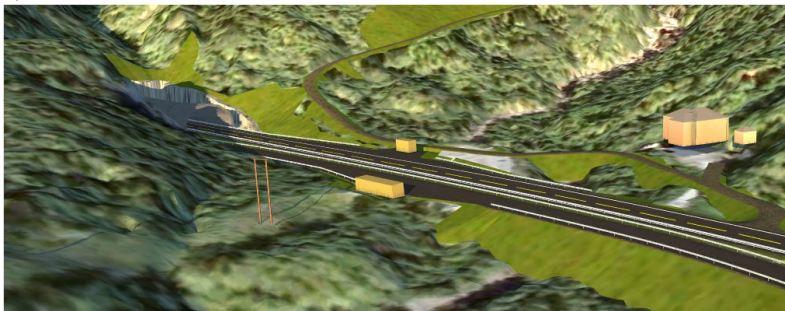


Kvarvelva legges i kulvert i ca.70 meters lengde under vegsystemet. I området lokaliseres også ny avkjørsel til *Rismålsvatnet kraftstasjon* og til eksisterende driftsveg videre innover dalen.



Ny veg går inn i *Aspenesfjelltunnelen*, med en lengde på 4876 meter ,og som er lokalisert tett på dagens tunnel.

Teknisk bygg plasseres vest for dagens E6, og er samlokalisert med eksisterende teknisk bygg knyttet til Aspfjordtunnelen. I forbindelse med havarinisje legges en nødkiosk.



Tiltak mot lysforurensning vektlegges, slik at vegstrekning med lokalvegssystem og portalområder ikke lyssettes.

## E6 Megården–Sommerset Konsekvensutredning Fagrapport Landskapsbilde

	<p>Vurdering: Tiltaket følger dagens E6 og er lokalisert sentralt i delområdet lengderetning, med forankret i østre dalside. Tiltaket er noe forankret, og medfører noe visuell fragmentering. Tiltaket medfører noe skjemmende inngrep, og dominerer noe over landskapets skala.</p> <p>Oppnår påvirkningsgrad <b>Noe forringet</b></p>
RL_a	Begrunnelse og vurdering: Samme som for RL_o. Tunnelen i nord har navnet <i>Rismålsheitunnelen</i> .
RL_b	Begrunnelse og vurdering: Samme som for RL_o. Tunnelen i nord har navnet <i>Kalviktvtunnelen</i> .
Tiltakets konsekvens	
Utbyggings-alternativ	
RL_o	Oppnår konsekvensgrad <b>en minus (-)</b>
RL_a	Samme som for RL_o
RL_b	Samme som for RL_o

## 5.7. Delområde L7 Aspfjorden

Den definerte og korte fjordarmen med kontakt videre oppover i Ospfjorddalen er sentral for karakteren. Fjord- og dalsidene gir rompreg. Vekslingen mellom skog, kulturmark og spredt bebyggelse danner mosaikkpreg i det småskala landskapet. Dagens E6 har en sentral plassering i delområdet.

Tabell 5-6 oppsummerer tiltakets verdi, påvirkning og konsekvens innen delområdet.

Referansealternativet går gjennom delområdet. Konsekvensgrad settes automatisk til (0) for 0-alternativet.

Tabell 5-6: Vurdering av verdi, påvirkning og konsekvens delområde L7 Aspfjorden

Verdivurdering: Delområde L7 Aspfjorden							
Uten betydning	Noe verdi	Middels verdi	Stor verdi	Svært stor verdi			
▲							
Aspekt som er utslagsgivende: Delområdet har særpreg, og gir et godt totalinntrykk. Oppnår verdigrad <b>Middels</b>							
Tiltakets påvirkning							
Utbyggingsalternativ	Forbedret	Ubetydelig endring	Noe forringet	Forringet	Sterkt forringet		
RL_o	Begrunnelse og vurdering: Går i tunnel gjennom delområdet og gir dermed <b>ingen påvirkning</b> . Kommentar konkret for dette alternativet: To varianter av pumpesystem for vann fra tunnel ble regulert i 2016. Det legges til grunn at det ikke er behov for pumpesystem som kommer ut i dagen i Aspfjorden.						
RL_a	Begrunnelse: Samme som for RL_o						
RL_b	Begrunnelse: Samme som for RL_o						
Tiltakets konsekvens							
Utbyggings-alternativ	+++ / +++ +	+ / ++	0	-	--	---	----
RL_o	▲						
RL_o	Går i tunnel gjennom delområdet og dermed settes konsekvensgraden til ( 0 )						
RL_a	Samme som for RL_o						
RL_b	Samme som for RL_o						





## 5.8. Delområde L8 Kalvika

Det storskala landskapet der fjordgulvet dominerer karakteren og danner et åpent rom med lange visuelle linjer. Små, åpne grender med variert bebyggelse utgjør kontraster.

Tabell 5–7 oppsummerer tiltakets verdi, påvirkning og konsekvens innen delområdet.

Tabell 5-7: Vurdering av verdi, påvirkning og konsekvens delområde L8 Kalvika

Verdivurdering: Delområde L8 Kalvika					
Uten betydning	Noe verdi	Middels verdi	Stor verdi	Svært stor verdi	
<p>Aspekt som er utslagsgivende: Delområdet har særlig gode visuelle kvaliteter, har god balanse mellom helhet og variasjon, og gir et spesielt godt totalinntrykk. Oppnår verdigrad <b>Stor</b></p>					
Tiltakets påvirkning					
Utbyggingsalternativ	Forbedret	Ubetydelig endring	Noe forringet	Forringet	Sterkt forringet
RL_o	<p>Begrunnelse: Tiltaket kommer ut av <i>Aspenesfjelltunnelen</i> i sør, og følger strandsonen i Ytre og Indre Kalvika videre nordover i en strekning på 2535 meter fram til den nye <i>Hesjeberg tunnelen</i>.</p>  <p>Ny portal ved <i>Aspenesfjelltunnelen</i> og eksisterende portal ligger i ulik høyde. Sett fra øst vil ny veg oppleves som en visuell barriere sett mot sjøen. Den ligger høyere på innsiden av dagens veg med omfattende fyllinger. Et teknisk bygg lokaliseres ved dagens tunnel.</p> 				

Ytre Kalvik består av to gårder lokalisert i definerte landskapsrom. Krav til veg-geometrien medfører at det blir tre parallelle veier, to kryss med E6, og ny *undergang Ytre Kalvika* over en relativt kort strekning.



Fra det sørligste dalrommet føres i dag et vassdrag gjennom en eksisterende fjelltunnel fra 2.verdenskrig. Grunnet kvikkleire legges motfyllinger på utside veg ned mot fjorden.





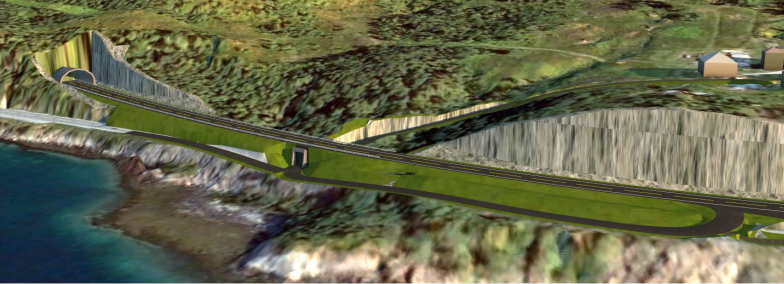
Hele strekningen mellom Ytre og Indre Kalvika vil preges av sammenhengende bergskjæringer på innside veg.



Sør i Indre Kalvika er det kulturmark på begge sider av dagens veg. Det har fortsatt en åpen karakter med trær og vektasjonsbelter, denne sonen vil inngå i nytt veganlegg. En hytte må rives. Dagens direkte avkjørsler erstattes, blant annet med en kortere parallell veg. Her legges også stopplommer i begge retninger.







	<p>Videre fra Indre Kalvika og fram til tunnel blir det lengre strekninger med bergskjæringer. Høyeste skjæring trappes av i permanent hylle.</p>  <p>Adkomst opp til gården Haugen og et hyttefelt snus og legges langs vestsiden av dagens E6 og videre i <i>Ungang Indre Kalvika</i>. Den nye avkjørselen har også funksjon som påkobling av gammel E6 forbi Hesjeberget til nytt vegsystem.</p>  <p>Vegen går videre inn i <i>Hesjeberg tunnelen</i>, med en lengde på 2340 meter, i nord. Gammel E6 overtar ny funksjon som statlig beredskapsveg.</p>  <p>Tiltak mot lysforurensning vektlegges, slik at ny veg med lokalvegssystem og portalområder ikke lyssettes.</p> <p>Vurdering: Tiltaket følger i stor grad dagens E6 horisontalt og er lokalisert i østre fjordside innen delområdet. Men det medfører omfattende vertikale inngrep. Tiltaket er dårlig forankret og medfører uheldig visuell fragmentering. Tiltaket medfører skjemmende inngrep, men er til en viss grad tilpasset det storskala fjordrommet.</p> <p>Oppnår påvirkningsgrad <b>Forringet</b></p>							
RL_a	Begrunnelse og vurdering: Går i tunnel gjennom delområdet og gir dermed <b>ingen påvirkning</b> .							
<b>Tiltakets konsekvens</b>								
Utbyggings-alternativ	<table border="1"> <tr> <td style="background-color: #4CAF50; color: white; text-align: center;">+++ / +++ +</td> <td style="background-color: #8BC34A; color: white; text-align: center;">+ / ++</td> <td style="background-color: #FFF9C4; color: black; text-align: center;">0</td> <td style="background-color: #BBDEFB; color: black; text-align: center;">-</td> <td style="background-color: #2196F3; color: white; text-align: center;">--</td> <td style="background-color: #0070C0; color: white; text-align: center;">---</td> <td style="background-color: #004A99; color: white; text-align: center;">----</td> </tr> </table>	+++ / +++ +	+ / ++	0	-	--	---	----
+++ / +++ +	+ / ++	0	-	--	---	----		
RL_o	<p style="text-align: center;">▲</p> <p>Oppnår konsekvensgrad <b>to minus ( - - )</b></p>							
RL_a	<p style="text-align: center;">▲</p> <p>Går i tunnel gjennom delområdet og dermed settes konsekvensgraden til ( <b>0</b> )</p>							

## 5.9. Delområde L9 Sommerset/Moan

Det storskala landskapet der Leirfjorden dominerer karakteren og danner et definert rom. Berrfloget utgjør et karakteristisk element. Små grender med variert bebyggelse danner kontraster.

Tabell 5–8 oppsummerer tiltakets verdi, påvirkning og konsekvens innen delområdet.

Tabell 5-8: Vurdering av verdi, påvirkning og konsekvens delområde L9 Sommerset/Moan

Verdivurdering: Delområde L9 Sommerset/Moan					
Uten betydning	Noe verdi	Middels verdi	Stor verdi	Svært stor verdi	
▲					
<p>Aspekt som er utslagsgivende: Delområdet har gode visuelle kvaliteter, med god balanse mellom helhet og variasjon. Har stor innrykksstyrke og gir et godt totalinntrykk. Oppnår verdigrad <b>Middels</b></p>					
Tiltakets påvirkning					
Utbyggingsalternativ	Forbedret	Ubetydelig endring	Noe forringet	Forringet	Sterkt forringet
RL_o	▲				
	<p>Begrunnelse: Tiltaket kommer ut av <i>Hesjeberg tunnelen</i> og følger strandsonen et stykke før vegen gradvis stiger opp mot den nye <i>Sommerset tunnelen</i> ved Trollhola. Veglinjen flyttes noe østover sammenlignet med dagens E6, noe som medfører lengre strekk med bergskjæringer.</p>  <p>Dagens veg og ny veg har portaler som er forskjøvet i forhold til hverandre. Rett nord for portalen blir det en stopplomme med teknisk bygg. Nødkiosk er plassert ved dagens tunnelportal. Her er munner også en sykkelsti ut som forbinder gammel E6 med ny E6.</p> 				

For Innerflogelva er det lagt opp til basseng mot sørpeskred og voll mot veg for å unngå rekkverk. I tillegg kreves lengre kulverter under vegkonstruksjon.

Krigsminnet som ligger ned mot fjorden har i dag en lite tilgjengelig tilkomst. Det er planlagt en ny stiforbindelse fra ny parkeringsplass på Lisj-Sommerset forbi krigsminnet og med en utstikker med infotavle. Utstikkeren kan utkrages for å minske terrenginngrepet. Det kan legges til rette for trapp ned til selve krigsminnet. Stien får en bredde på 1,5 meter, stigningsforhold på 8% og med grusdekke og oppnår standard som *Godt tilgjengelig*. Stien fungerer også som sykkelsti fram til dagens E6 ved tunnelene. Behov for sikringsgjerde på utside vurderes.



Hyttefeltet på Lisj-Sommerset får ny tilkomst og felles parkering for besøkende til krigsminnet. Ved å flytte tilkomsten forsterkes den sikt-/ og støyreduerende effekten av dagens terrengformasjon mot veg.



Avkjørsel til tidligere ferjeleie ved Sommerset blir lagt noe om. Flytting av veglinjen fører til høye bergskjæringer. Også videre opp mot Sommerset blir bergskjæringer omfattende.







*Sommerset* rasteplass blir oppgradert til hovedrasteplass. En lengre strekning av dagens veg legges ned. Noe av dagens veg vil inngå i rasteplassen, øvrig del av vegkropp og grøfter fjernes. I tilknytning til rasteplass etableres nytt T-kryss for påkobling til dagens veg via *Undergang Moan*.



Ny utforming er gjort med utgangspunkt i endrede krav blant annet til kapasitet og ladepunkt. Teknisk bygg for radioanlegg plasseres på rasteplassen.

Viktige grep når det gjelder opplevelsesverdi:

- rasteplassen strekkes i lengderetningen
- rast- og hvileareal lokaliseres på sletta mellom p-plassen og utsiktsskollen
- det legges opp til å kunne gå fram på pynten og oppdage wow-effekten
- granskogen sør for rasteplassen hogges slik at det åpnes for en flott utsikt sørvestover fra rasteplassens publikumsareal



Ved utgangen av dalføret Trollhola lokaliseres det permanente masselageret *Moan*. Vegkroppen til ny lokalveg bygges opp på fyllmassene slik at fyllområdet har samtidig funksjon som vegfundament. Her legges det også opp til omforming av vassdraget *Vegen* går videre i daglinje fram til *Sommersettunnelen*. Nødkiosk plasseres i havarilomme ved tunnelportalen.



Tiltak mot lysforurensning vektlegges, slik at ny veg med lokalvegssystem og portalområder ikke lyssettes.

## E6 Megården–Sommerset Konsekvensutredning Fagrapport Landskapsbilde

	<p>Vurdering: Tiltaket følger i stor grad dagens E6 (horisontalt) og er lokalisert i østre fjordside innen delområdet. Tiltaket er dårlig forankret og medfører uheldig visuell fragmentering. Tiltaket medfører skjemmende inngrep, men er til en viss grad tilpasset landskapets skala.</p> <p>Oppnår påvirkningsgrad <b>Forringet</b></p>
RL_a	<p>Begrunnelse: Tiltaket kommer ut av <i>Rismålsheitunnelen</i>, ellers tilsvarende som for RL_o.</p>
RL_b	<p style="text-align: center;">▲</p> <p>Begrunnelse: Tiltaket kommer ut av <i>Kalviktvtunnelen</i>, ved <i>Sommerset Rasteplass</i> ved Moan. Påhugget har tosidig bergskjæring. Tiltaket medfører omfattende fyllinger som påvirker vannvegens plassering under veg. InfraWorksmodell omfatter ikke dette alternativet.</p> <p>Lokalvegen legges her over ny E6, og blir mer framtrødende visuelt. Omlegging av lokalvegen, sammen med ny kryss- og vegløsning mot rasteplassen kan danne en visuell barriere. Sumvirkningen dominerer over hovedvegens linjeføring.</p> <p>Også her legges dagens veg over masselageret <i>Moan</i>. Utformingen blir noe ulik, men følger samme prinsipp. Rasteplassen vil ikke være synlig fra veg, uansett retning. Ny veg går videre i kort daglinje fram til <i>Sommersetunnelen</i>.</p> <p>Vurdering: Tiltaket er lokalisert i nordre del av delområdet. Tiltaket er noe forankret og medfører noe visuell fragmentering. Tiltaket medfører skjemmende inngrep, men er til en viss grad tilpasset landskapets skala.</p> <p>Oppnår påvirkningsgrad <b>Noe forringet</b></p>
Tiltakets konsekvens	
Utbyggingsalternativ	<div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="background-color: #4CAF50; color: white; padding: 5px;">+++ / +++ +</div> <div style="background-color: #8BC34A; color: white; padding: 5px;">+ / ++</div> <div style="padding: 5px;">0</div> <div style="background-color: #BBDEFB; color: white; padding: 5px;">-</div> <div style="background-color: #2196F3; color: white; padding: 5px;">--</div> <div style="background-color: #395468; color: white; padding: 5px;">---</div> <div style="background-color: #19354D; color: white; padding: 5px;">----</div> </div>
RL_o	<p style="text-align: center;">▲</p> <p>Oppnår konsekvensgrad <b>to minus ( - - )</b></p>
RL_a	<p>Samme som for RL_o</p>
RL_b	<p style="text-align: center;">▲</p> <p>Oppnår konsekvensgrad <b>en minus ( - )</b></p>



## 6.Trinn 2: Konsekvens av vegalternativer

Trinn 2 av analysen omhandler konsekvensvurdering av temaet for hele utbyggingsalternativer. Se kap. 2.2.2. Utbyggingsalternativene som konsekvensutredes er beskrevet i kap. 3.

### 6.1. Sammenstilling av konsekvenser

Tabell 6–1 viser konsekvenser for de ulike delområdene – overført fra trinn 1 i analysen (kap. 5). Her blir det gitt en samlet vurdering av konsekvenser for hvert utbyggingsalternativ.

Tabell 6–1: Sammenstilling av konsekvens for alle utbyggingsalternativer, fagtema landskapsbilde.

Delområder	Alt. 0	RL_o	RL_a	RL_b
L1 Megården	0	(--)	(--)	(--)
L3 Tørrfjorden	0	(-)	(-)	(-)
L4 Sørfolda	0	Går utenom	Går utenom	Går utenom
L5 Gyltvikvatnet	0	Går utenom	Går utenom	Går utenom
L6 Gyltvika/Kvarv	0	(-)	(-)	(-)
L7 Aspfjorden	0	Tunnel	Tunnel	Tunnel
L8 Kalvika	0	(--)	Tunnel	Går utenom
L9 Sommerset/Moan	0	(--)	(--)	(-)
Avveining		Noe høyere grad av konsekvens enn Alt RL_a. En på tre minus, to på to minus	Noe lavere grad av konsekvens enn Alt RL_o. En på tre minus, en på to minus	Noe lavere grad av konsekvens enn Alt RL_a. En på tre minus
Samlet vurdering		Middels negativ konsekvens	Middels negativ konsekvens	Noe negativ konsekvens
Rangering	<b>1</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>2</b>
Forklaring til rangering		Kommer dårligst ut, og er verre enn 3	Noe verre enn 2, og noe bedre enn 4	Kommer best ut, og er noe bedre enn 3

#### 6.1.1. Oppsummering

I Utredningsområdet inngår i alt 7 ulike landskapstyper i NiN landskap (Artsdatabanken), se tabell 4–1. Vegalternativene er lokalisert til delområder som i all hovedsak ligger i hovedlandskapstypen *Fjordlandskap*:

- Delområdet L1 Megården inngår i landskapstypen *Åpent fjordlandskap med bebygde områder* (LA-TI-K-F-2).

- Delområdene L3 Tørrfjorden, størstedelen av L8 Kalvika, og L9 Sommerset/Moan inngår i landskapstypen *Relativt åpent fjordlandskap* (LA-TI-K-F-8).
- Delområde L6 Gyltvika/Kvarv inngår i landskapstypen *Relativt åpent fjordlandskap med bebygde områder* (LA-TI-K-F-9).

Landskapstypen er en indikasjon på delområdenes tåleevne for påvirkning, og kan underbygge ulik tilnærming når det gjelder skadereduserende tiltak.

Delområde L1 Megården oppnår konsekvensgrad (– – –), delområdene L8 Kalvika og L9 Sommerset/Moan oppnår konsekvensgrad (– –). De andre delområdene som ligger i dagsoner, har konsekvensgrad (–).

Ved fastsettelse av samlet konsekvens for alternativ kan en vurdere hvilke av delområdene som skal vektas særlig, og sette kriterier for avveining mellom alternativene. I dette prosjektet er det tre delområder som er gitt særlig utslag i den samlede vurderingen grunnet visuell virkning, disse er vist med grå markering i tabell 6-1. Det er ikke satt kriterier for avveining.

Alternativ RL\_b kommer best ut med rangering 2 og har noe lavere samlet konsekvensgrad enn alternativ RL\_a som har rangering 3. Det er delområde L9 Sommerset/Moan som er utslagsgivende for disse, da RL\_a har mer veg i dagen enn RL\_b i store deler av dette delområdet.

Alternativ RL\_0 kommer dårligst ut med rangering 4. Det har høyest samlet konsekvensgrad og det er delområde L8 Kalvika som er utslagsgivende sett i forhold til RL\_a.

## 6.2. Konsekvenser i anleggsperioden

Påvirkning i anleggsperioden som kan gi langvarig eller varig skade inngår i vurderingen av tiltakets påvirkning som er utredet i kapittel 5.

I kap. 6.2 beskrives miljøskade som kun gjelder anleggsperioden, og som dermed er av midlertidig karakter. Dette kan være anleggsveger, rigg- og anleggsområder, eller områder for mellomagring av masse. Slike areal skal kunne tilbakeføres, formes og restaureres slik at de oppnår en god landskapskvalitet når tiltaket er ferdig bygd. Aktuelle tiltak er omtalt i prosjektets Premissdokument utforming.

### *Vurdering av masselager*

Aktuelle masselager er vurdert til å være uavhengig av valg av vegalternativ. Masselager er derfor konsekvensutredet i kapittel 7 og 8. Skadereduserende tiltak inngår sammen med vegtiltak i kapittel 9.

## 6.3. Usikkerhet

Det skilles mellom usikkerhet knyttet til tiltaket og usikkerhet knyttet til datagrunnlaget.

### 6.3.1. Usikkerhet knyttet til tiltaket

Usikkerhet er generelt først og fremst knyttet til detaljeringsnivået. I en reguleringsplan er grad av usikkerhet lavere enn i en kommunedelplan. I dette prosjektet har aktiv bruk av modell blitt vektlagt. Prosjektgruppa har diskutert tema og utfordringer underveis, der tverrfaglige samhandling har vært sentral.

### 6.3.2. Usikkerhet knytt til datagrunnlaget

NiN landskapstyper 2.0 utgjør en sentral del av kunnskapsinnhenting og inngår som et grunnlag for analysen. Det nasjonalt heldekkende kartleggingssystemet er med på å gjøre det etterfølgende analysearbeidet mer konsistent.

## 6.4. Vurderinger etter særlovverk, retningslinjer etc.

Det er et overordnet politisk mål å sikre estetiske hensyn til landskapet i all planlegging. Offentlige dokumenter som underbygger argumentasjonen, finnes i følgende:

#### *Den europeiske landskapskonvensjonen (ELK)*

ELK forplikter Norge, i artikkel 6, til å bedre kunnskapen om egne landskap. I dette ligger det å kartlegge landskapet heldekkende og analysere landskapets karakter for å få fram hvilke krefter og trusler som fører til endring. En skal også merke seg de endringene som skjer. Videre defineres, i artikkel 1, landskapsplanlegging som «sterke framtidsrettede tiltak som tar sikte på å forbedre, istandsette og skape landskap».

Transportetatene skal ivareta hensynet til landskapsverdiene gjennom prosjektering, planlegging og vedlikehold i tråd med konvensjonens intensjoner.

#### *Plan- og bygningsloven*

Plan- og bygningsloven har med landskap som et eget ansvar under § 3.1 «Oppgaver og hensyn i planlegging». Her står det blant annet at planer innenfor rammen av § 1-1 skal sikre kvaliteter i landskap og vern av verdifulle landskap.

#### *Forskrift om konsekvensutredninger for planer etter plan- og bygningsloven*

Forskrift om konsekvensutredninger omtaler «verdifulle landskap» under «Kriterier for vurderingen av om en plan eller et tiltak kan få vesentlige virkninger for miljø eller samfunn» (§ 10 tredje ledd bokstav b). I tilhørende veileder (Klima- og miljødepartementet og Kommunal- og moderniseringsdepartementet 2017) er det nærmere konkretisert hvilke landskap som inngår i «verdifulle landskap».

I forskriftens kapittel 5, som omhandler innholdet i konsekvensutredninger, er landskap omtalt under «Beskrivelse av faktorer som kan bli påvirket og vurdering av vesentlige virkninger for miljø og samfunn», § 21 pkt. 6.

#### *Naturmangfoldloven*

Naturmangfoldlovens §3 i) definerer naturmangfold som «biologisk mangfold, landskapsmessig mangfold og geologisk mangfold, som ikke i det alt vesentlige er et

resultat av menneskers påvirkning». Virkninger for landskapsmessig mangfold behandles under tema landskapsbilde.

## 7. Masselager Trinn 1 Verdi, påvirkning og konsekvens for delområder

Trinn 1 av analysen omhandler temaets delområder med beskrivelse av verdien samt vurdering av påvirkning og konsekvens i de ulike masselageralternativene. Se metodebeskrivelse i kap. 2.2.1.

Vurderingen avviker fra påvirknings- og konsekvensvurderingen for vegalternativene siden det ikke finnes noe referansealternativ masselagrene kan vektas opp mot, bare en 0-situasjon.

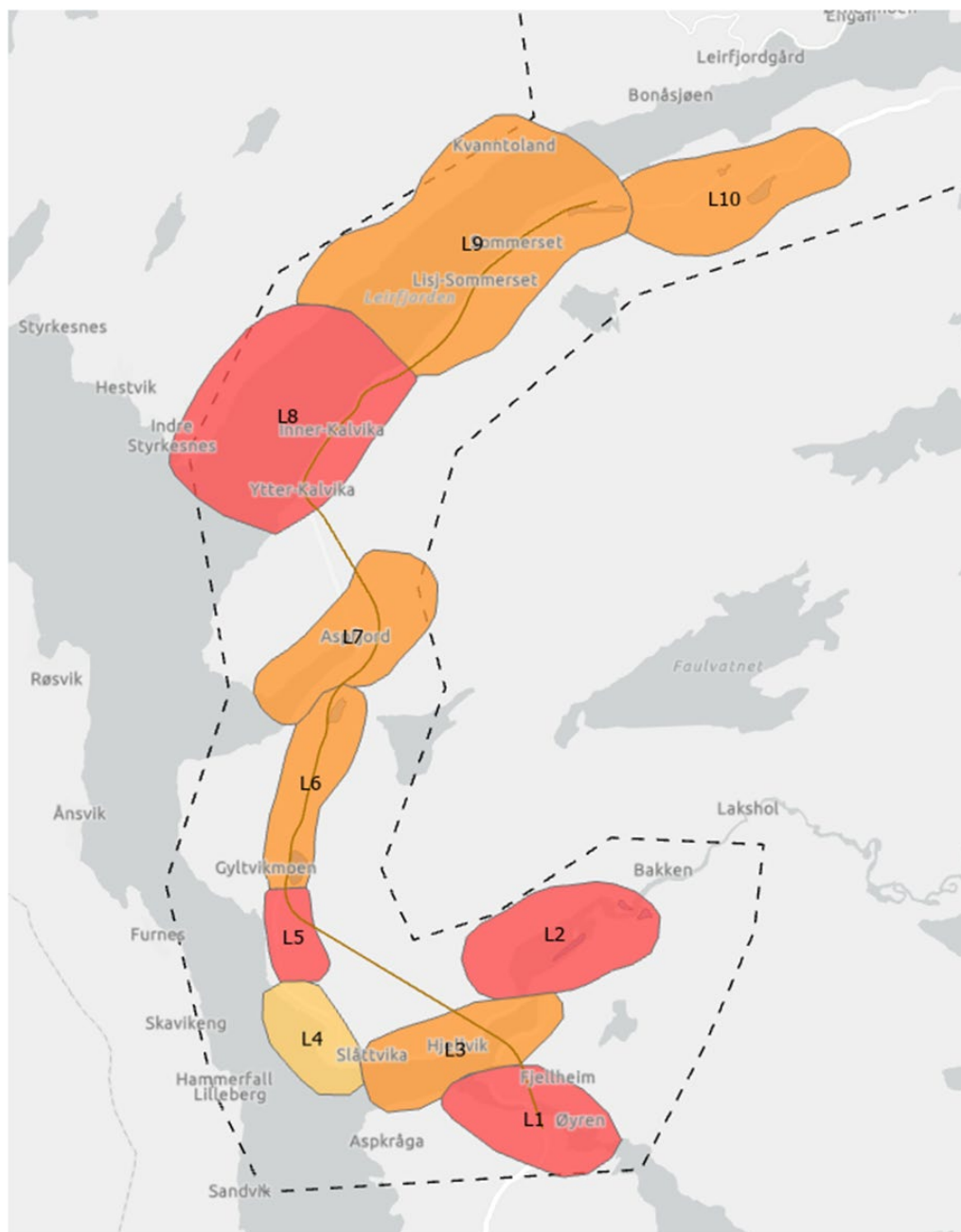
Masselagrene har ulike reguleringsformål:

- Masselager regulert som permanente (LNFR):
  - Nordfjorden, Memaurkråga og Glefloget
- Masselager regulert til senere uttak, masseuttak:
  - Stormoen og Krovollan
- Masselager som inngår som del av vegtiltaket:
  - Moan

Illustrasjoner for å vise påvirkning er hentet fra tverrfaglige modell i InfraWorks (Autodesk).

## 7.1. Verdikart

Delområdene på verdikartet er vist med nummerreferanse som tilsvarer nummer i tabell for vurdering av verdi, påvirkning og konsekvens av det enkelte delområde.



Figur 7-1 Viser verdikart med masselageralternativer for fagtema landskapsbilde. Nummerering tilsvarer tabell 4-2.




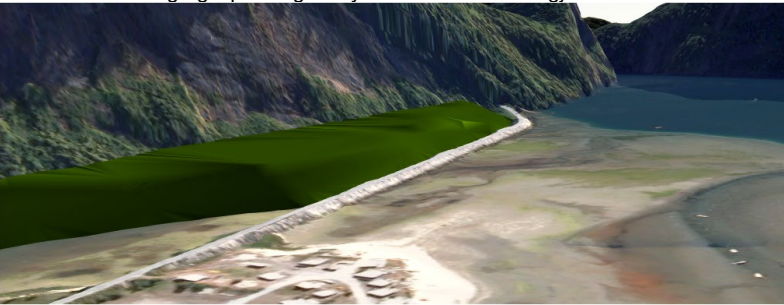

## 7.2. Delområde L2 Nordfjorden

De romlige egenskapene er sentral for delområdet karakter, dannet av åssider og den definerte fjordflaten. Nordfjordelvas utløp og Nordfjordens løp mot Tørrfjorden understreker den definerte avgrensingen, og forsterkes av den frodige skogen.

Tabell 7-1 oppsummerer tiltakets verdi, påvirkning og konsekvens innen delområdet.

Tabell 7-1: Vurdering av verdi, påvirkning og konsekvens delområde L2 Nordfjorden

Verdivurdering: Delområde L2 Nordfjorden					
Uten betydning	Noe verdi	Middels verdi	Stor verdi	Svært stor verdi	
▲					
Aspekt som er utslagsgivende: Delområdet har svært gode visuelle kvaliteter, med et stort særpreg og gir et godt totalinntrykk. Oppnår verdigrad <b>Stor</b>					
Tiltakets påvirkning					
Utbyggingsalternativ	Forbedret	Ubetydelig endring	Noe forringet	Forringet	Sterkt forringet
Nordfjorden	▲ Masselagringsområdet dekker et areal på ca. 46,4 daa og gir plass for 460 000 m <sup>3</sup> overskuddsmasser. Området ligger ved fv. 7504 som er innfartsvegen til Rago nasjonalpark.  Begrunnelse: Tiltaket er lokalisert sentralt i delområdet, og medfører negativ visuell fjernvirkning i det klart definerte fjordrommet. Den etablerte campingplassen på Øyra vil påvirkes av negativ visuell nærvirkning. 				


	<p>Masselageret ligger i et brakkvannsområde inntil og langs et lengre strekk av dagens veg. Prinsipp for utforming av overgangssonen mellom veg og fylling er ikke vist. Utforming og tilpasning av ny strandsone er ikke gjort i denne fasen.</p>  <p>Masselageret ligger inntil den bratte fjellsiden av Høgbakken som har et helt annet uttrykk enn fjordsidene ellers. Optimal terrengmessig og visuell tilpassing er ikke gjort i denne fasen. På grunn av geoteknikk kan det være begrenset mulighet til å variere høyden ved senere arbeid for landskapstilpassning.</p>  <p>Vurdering: Tiltaket er dårlig forankret og bryter med landskapsbildets karakter. Det medfører et svært skjemmende inngrep, og dominerer noe over landskapsbildets skala. Oppnår påvirkningsgrad <b>Forringet</b></p>							
<b>Tiltakets konsekvens</b>								
Utbyggingsalternativ	<table border="1"> <tr> <td>+++ / +++ +</td> <td>+ / ++</td> <td>0</td> <td>-</td> <td>--</td> <td>---</td> <td>----</td> </tr> </table>	+++ / +++ +	+ / ++	0	-	--	---	----
+++ / +++ +	+ / ++	0	-	--	---	----		
Nordfjorden	<p style="text-align: center;">▲</p> <p>Oppnår konsekvensgrad <b>to minus ( - - )</b></p>							

### 7.3. Delområde L6 Gyltvika/Kvarv

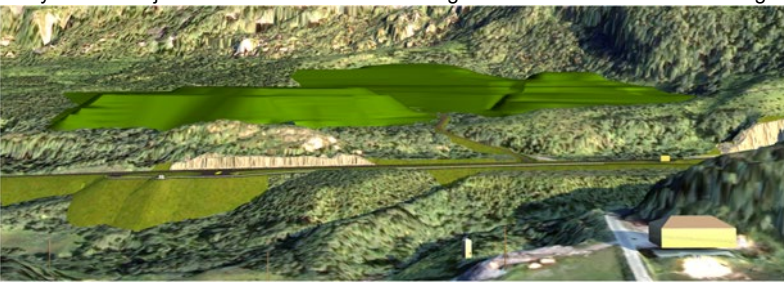



Delområdet utgjør et langt og bredt daldrag i retningen nord–sør og har i liten grad kontakt med fjorden. Dalbunnen med de slake åsene danner et relativt åpent landskapsrom, særlig i sør. Den tette blandingsskogen har betydning for landskapskarakteren. Bebyggelsen ligger samlet i grendene Gyltvikmoen og Kvarv.



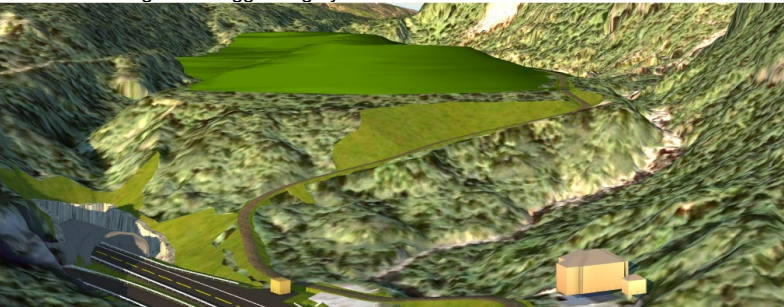
Tabell 7–2 oppsummerer tiltakets verdi, påvirkning og konsekvens innen delområdet.

Tabell 7-2: Vurdering av verdi, påvirkning og konsekvens delområde L6 Gyltvika/Kvarv

Verdivurdering: Delområde L6 Gyltvika/Kvarv					
Uten betydning	Noe verdi	Middels verdi	Stor verdi	Svært stor verdi	
▲					
<p>Aspekt som er utslagsgivende: Delområdet har gode visuelle kvaliteter, med god balanse mellom helhet og variasjon, og gir et godt totalinntrykk. Oppnår verdigrad <b>Middels</b></p>					
Tiltakets påvirkning					
Utbyggingsalternativ	Forbedret	Ubetydelig endring	Noe forringet	Forringet	Sterkt forringet
Memaurkråga	▲				
	<p>Masselagringsområdet legger beslag på ca. 73,6 daa areal og gir plass for 675 000 m<sup>3</sup> overskuddsmasser. Området ligger øst for Gyltvik.</p> <p>Begrunnelse: Masseslaget er lokalisert sentralt i delområdet, i østre side av dalrommet inn mot stigende terreng i bakkant.</p>				
					



	<p>Masselageret er delt i to deler med felles tilkomst. Den fremre delen vil ligge svært eksponert ut mot dalrommet og mot ny veg. Sett fra veg, vil topp masselager danne en ny horisontlinje. Det bakre delen av masselageret er bedre forankret til terreng.</p>  <p>Masselageret er vist med jevn toppflate uten terrengmessig utforming eller tilpasning. Tiltaket har negativ fjernvirkning sett fra bebyggelsen i vest og sør i dalrommet.</p>   <p>Tilkomstveg til masselageret er lagt opp mellom de to formasjonene. Anleggsvegen vil bli permanent skogsveg, og det legges til rette for lunneplass på toppen av det nordlige masselageret. Påhugg til ny tunnel vises til høyre.</p>  <p>Vurdering: Tiltaket er dårlig forankret, særlig i nordre del, og bryter med landskapsbildets karakter. Det medfører et skjemmende inngrep, og dominerer noe over landskapsbildets skala.</p> <p>Oppnår påvirkningsgrad <b>Foringet</b></p>
<p>Stormoen</p>	<p style="text-align: center;">▲</p> <p>Masselagringsområdet har et areal på ca. 60,2 daa og gir plass til 695 000 m<sup>3</sup> overskuddsmasser. Masselageret ligger nord for tettstedet Karv, ved foten av Innerfjellet og strekker seg østover mot Skarelva.</p> <p>Begrunnelse: Masselageret ligger lokalisert nord i delområdet. Plassering og utforming er til dels er tilpasset omkringliggende terreng. Det legges til grunn at dette avsettes til uttak i etterkant.</p>

	 <p>Masselageret medfører i liten grad negativ visuell nærvirkning, men noe negativ fjernvirkning.</p>  <p>I forkant er det berg og løsmasser. Dages traktorveg legges om til ny tilkomstveg og bygges med omfattende murer/skjæring på innside veg. Tilkost videre til indre del av masselageret vil ligge langs ytterkanten møt øst.</p>  <p>Vurdering: Tiltaket er noe forankret og bryter i en viss grad med landskapsbildets karakter. Det medfører et noe skjemmende inngrep, og dominerer noe over landskapsbildets skala.</p> <p>Oppnår påvirkningsgrad <b>Noe forringet</b></p>							
<b>Tiltakets konsekvens</b>								
Utbyggings-alternativ	<table border="1"> <tr> <td>+++ / +++ +</td> <td>+ / ++</td> <td>0</td> <td>-</td> <td>--</td> <td>---</td> <td>----</td> </tr> </table>	+++ / +++ +	+ / ++	0	-	--	---	----
+++ / +++ +	+ / ++	0	-	--	---	----		
Memaurkråga	<p style="text-align: center;">▲</p> <p>Oppnår konsekvensgrad <b>to minus ( - - )</b></p>							
Stormoen	<p style="text-align: center;">▲</p> <p>Oppnår konsekvensgrad <b>en minus ( - )</b></p>							





## 7.4. Delområde L9 Sommerset/Moan

Det storskala landskapet der Leirfjorden dominerer karakteren og danner et definert rom. Berrfloget utgjør et karakteristisk element. Små grender med variert bebyggelse danner kontraster.

Tabell 7-3 oppsummerer tiltakets verdi, påvirkning og konsekvens innen delområdet.

Tabell 7-3: Vurdering av verdi, påvirkning og konsekvens delområde L9 Sommerset/Moan

Verdivurdering: Delområde L9 Sommerset/Moan					
Uten betydning	Noe verdi	Middels verdi	Stor verdi	Svært stor verdi	
▲					
Aspekt som er utslagsgivende: Delområdet har gode visuelle kvaliteter, med god balanse mellom helhet og variasjon. Har stor innrykksstyrke og gir et godt totalinntrykk. Oppnår verdigrad <b>Middels eller stor</b>					
Tiltakets påvirkning					
Utbyggingsalternativ	Forbedret	Ubetydelig endring	Noe forringet	Forringet	Sterkt forringet
Moan	<p style="text-align: center;">▲</p> <p>Masselagringsområdet er delt i Moan nord som har en kapasitet på ca.38 000m<sup>3</sup>, og Moan vest med en kapasitet på ca.23 000m<sup>3</sup>. Totalt utgjør området et areal på ca.17,5daa.Moan nord ligger mellom ny E6 og ny lokalveg mellom tunnelpåhuggene.</p> <p>Begrunnelse: Masselageret er lokalisert nord i delområdet ved utgangen av den trange elvedalen Trollhola. Det ligger mellom to høydedrag der landskapet åpner seg mot vest, noe som gjør det mulig å få en god terrengtilpassning.</p>  <p>Masselageret tilpasses det nye vegsystemet. Vegkroppen til den nye lokalvegen bygges oppå fyllmassene slik at fyllområdet har samtidig funksjon som vegfundament.</p> 				



Masselageret vil få noe ulik utforming knyttet til linjeføringen av henholdsvis vegalternativene RL\_o/RL\_a og RL\_b, men påvirkningen vurderes som den samme.



Masselageret vil gi noe visuell nærvirkning sett fra rasteplassen.



Vurdering: Tiltaket er forankret og bryter i liten grad med landskapsbildets karakter. Det medfører et noe skjæmmende inngrep, og er tilpasset skalaen i landskapet.

Oppnår påvirkningsgrad **Noe forringet**

**Tiltakets konsekvens**


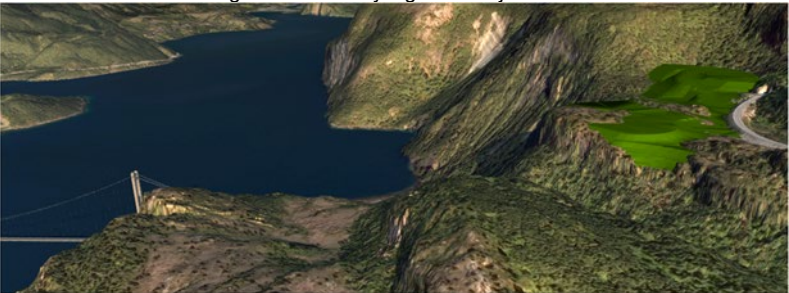
Utbyggings-alternativ	+++ / +++ +	+ / ++	0	-	--	---	----
Moan				▲			
	Oppnår konsekvensgrad <b>en minus (-)</b>						

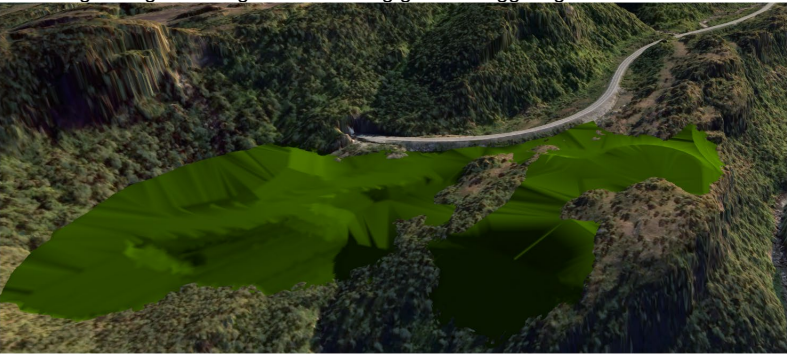
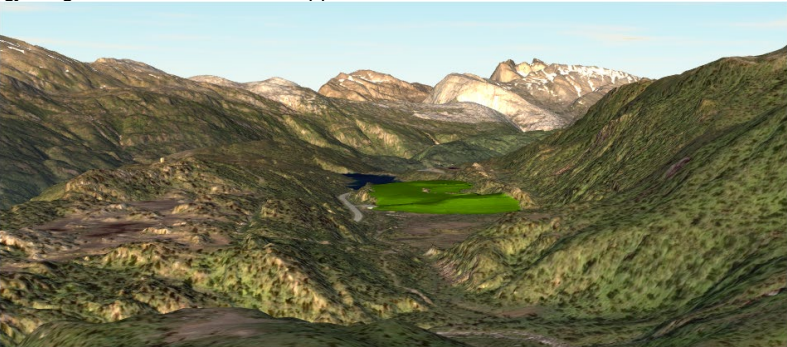

## 7.5. Delområde L10 Trollhola/Gleflog

Delområdet omfatter en kort elvedal hvor en mister den visuelle kontakten med fjorden. Den trange elvedalen gir karakter, sammen med den tettvokste blandingskogen. Dagens E6 påvirker delområdet med til dels høye skjæringer.

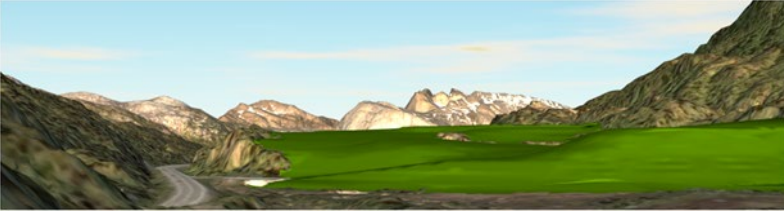

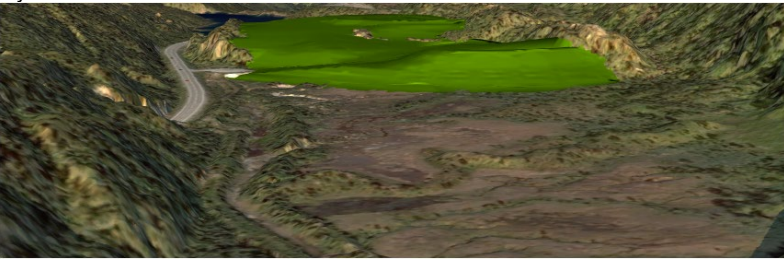
Tabell 7-4 oppsummerer tiltakets verdi, påvirkning og konsekvens innen delområdet.

Tabell 7-4: Vurdering av verdi, påvirkning og konsekvens delområde Trollhola/Gleflog

Verdivurdering: Delområde L10 Trollhola/Gleflog					
Uten betydning	Noe verdi	Middels verdi	Stor verdi	Svært stor verdi	
▲					
Aspekt som er utslagsgivende: Delområdet har gode visuelle kvaliteter, og gir et godt totalintrykk. Oppnår verdigrad <b>Middels</b>					
Tiltakets påvirkning					
Utbyggingsalternativ	Forbedret	Ubetydelig endring	Noe forringet	Forringet	Sterkt forringet
Glefloget	▲				
	<p>Masselagringsområdet er på ca. 78,8 daa og gir plass til 535 000 m<sup>3</sup> overskuddsmasser. Masselageret ligger øst for brutårnet til Leirfjordbrua og ved den sørlige tunnelportalen til Gleflågtunnelen.</p> <p>Begrunnelse: Masselageret er lokalisert nord i delområdet fordelt på to lokaliteter langs dagens E6.</p>  <p>Mulig fjernvirkning av deponi sett fra Leirfjordbrua. Det er viktig at fronten av den bakerste del av masselageret ikke blir synlig sett fra fjorden.</p> 				

	<p>Utformingen følger terrenget i størst mulig grad. Anleggsveg er ikke vist.</p>  <p>Vurdering: Tiltaket er noe forankret og bryter i en viss grad med landskapsbildets karakter. Det medfører et noe skjemmende inngrep, og dominerer noe over landskapets skala.</p> <p>Oppnår påvirkningsgrad <b>Noe forringet</b></p>
<p>Krokvollan</p>	<p style="text-align: center;">▲</p> <p>Masselagringsområdet er på ca. 58,8 daa og gir plass til 493 000 m<sup>3</sup> overskuddsmasser.</p> <p>Begrunnelse: To markante høydedrag i nord begrenser det området som skal fylles igjen og danner en dal mellom toppunktene.</p>  <p>Dalen åpner seg mot sørvest der landskapet er mer småkupert. Masselageret vil ha visuell nærvirkning sett fra vegen, men vil ikke medføre noen visuell fjernvirkning sett fra fjordrommet.</p> 



	<p>Masselageret vil gi området en endret horisontlinje sett fra veg i kjøreretning nordover.</p>  <p>Adkomst til masselageret reguleres fra nord. Kun den nordlige delen av masselageret åpnes for fremtidig uttak av masser</p>  <p>Avgrensning i uttak av masser gjør at den permanente fyllingsfronten mot sør ikke vil påvirkes. Foran fronten ligger et myrområde som bærer preg av menneskelige inngrep etter at området ble grøftet for noen tiår siden. Det legges til grunn at myrområde mot sør kan restaureres som et skadereuserende tiltak.</p>  <p>Vurdering: Tiltaket er noe forankret og bryter i en viss grad med landskapsbildets karakter. Det medfører et noe skjemmende inngrep, og dominerer noe over landskapets skala.</p> <p>Oppnår påvirkningsgrad <b>Noe forringet</b></p>							
<b>Tiltakets konsekvens</b>								
Utbyggings-alternativ	<table border="1"> <tr> <td>+++ / +++ +</td> <td>+ / ++</td> <td>0</td> <td>-</td> <td>--</td> <td>---</td> <td>----</td> </tr> </table>	+++ / +++ +	+ / ++	0	-	--	---	----
+++ / +++ +	+ / ++	0	-	--	---	----		
Glefloget	<p style="text-align: center;">▲</p> <p>Oppnår konsekvensgrad <b>en minus (-)</b></p>							
Krokvollan	<p style="text-align: center;">▲</p> <p>Oppnår konsekvensgrad <b>en minus (-)</b></p>							

## 8.Trinn 2: Konsekvens av masselager

Trinn 2 av analysen omhandler konsekvensvurdering av aktuelle masselager. Se kap. 2.2.2. Alternativene som konsekvensutredes er beskrevet i kap. 3.3.

### 8.1. Sammenstilling av konsekvenser

Tabell 6–1 viser konsekvenser for de ulike delområdene – overført fra trinn 1 i analysen (kap. 5). Her er det gitt en samlet vurdering av konsekvenser for hvert alternativ.

Tabell 6–1: Sammenstilling av konsekvens for alle masselageralternativer, fagtema landskapsbilde

Delområder	Alt 0	Nordfjorden	Mema ur-kråga	Stormoen	Moan	Glefloget	Krokvo llan
L2 Nordfjorden	0	(--)					
L6 Gyltvika/Kvarv	0		(--)	(-)			
L9 Sommerset/Moan	0				(-)		
L10 Trollhola/Gleflog	0					(-)	(-)
Avveining			Begge inngår i delområde L6 Ulik konsekvensgrad			Begge Inngår I delområde L10 Lik konsekvensgrad	
Samlet vurdering		Middels negativ konsekvens	Middels negativ konsekvens	Noe negativ konsekvens	Noe negativ konsekvens	Noe negativ konsekvens	Noe negativ konsekvens
Rangering	1	7	6	3	2	4	4
Forklaring til rangering		Kommer dårligst ut, og er verre enn 6			Kommer best ut. Er knyttet opp mot vegtiltak		

#### 8.1.1. Oppsummering

I Utredningsområdet inngår i alt 7 ulike landskapstyper i NiN landskap (Artsdatabanken), se tabell 4–1. Alternativer for masselager er lokalisert til delområder som ligger i hovedlandskapstypene *Fjordlandskap* og *Innlandsdallandskap*.

Landskapstypen er en indikasjon på delområdenes tåleevne for påvirkning, og kan underbygge ulik tilnærming når det gjelder skadereduserende tiltak.

- Delområdet L2 Nordfjorden og delområde L9 Sommerset/Moan inngår i landskapstypen *Relativt åpent fjordlandskap* (LA-TI-K-F-8).
- Delområde L6 Gyltvika/Kvarv inngår i landskapstypen *Relativt åpent fjordlandskap med bebygde områder* (LA-TI-K-F-9).



- Delområde L10 Trollhola/Gleflog inngår for det meste i landskapstypen *Relativt åpent dallandskap under skoggrensen* (LA-TI-I-D-32).

Delområde L2 Nordfjorden oppnår konsekvensgrad (– –), og delområde L6 Gyltvika/Kvarv oppnår konsekvensgrad (– –)/(-). De øvrige delområdene har konsekvensgrad (-).

Ved fastsettelse av konsekvens for alternativ kan en vurdere hvilke av delområdene som skal vektas særlig, og sette kriterier for avveining mellom alternativene. I dette prosjektet er det ett delområde (L2 Nordfjorden) som er gitt særlig utslag i den samlede vurderingen grunnet visuell virkning, og som er vist med grå markering i tabell 6-1. Det er satt to kriterier for avveining:

- Visuell virkning
- Forankring i landskapet

Alternativ Moan kommer best ut med rangering 2. Det ligger skjermet for visuell virkning og er forankret i landskap og veganlegg. Alternativ Stormoan har rangering 3. Det er skjermet for visuell virkning og er forankret i landskapet. Alternativ Glefloget og Krokvollan er begge rangering 4. De medfører i noe grad visuell nærvirkning og er til en viss grad forankret i landskapet. Alternativ Memaurkråga kommer ut med rangering 6. Det medfører negativ visuell nær- og fjernvirkning og er i mindre grad forankret i landskapet. Alternativ Nordfjorden kommer dårligst ut med rangering 7. Det medfører negativ visuell nærvirkning i et landskap der tiltaket er krevende å tilpasse.

## 8.2. Konsekvenser i anleggsperioden

Påvirkning i anleggsperioden som kan gi langvarig eller varig skade inngår i vurderingen av tiltakets påvirkning som er utredet i kapittel 5.

I kap. 6.2 beskrives miljøskade som kun gjelder anleggsperioden, og som dermed er av midlertidig karakter. Dette kan være anleggsveger, rigg- og anleggsområder, eller områder for mellomlagring av masse. Slike areal skal kunne tilbakeføres, formes og restaureres slik at de oppnår en god landskapskvalitet når tiltaket er ferdig bygd. Aktuelle tiltak vil omtales i prosjektets Premissdokument utforming.

## 8.3. Usikkerhet

Det skilles mellom usikkerhet knyttet til tiltaket og usikkerhet knyttet til datagrunnlaget.

### 8.3.1. Usikkerhet knyttet til tiltaket

Usikkerhet er generelt først og fremst knyttet til detaljeringsnivået. I en reguleringsplan er grad av usikkerhet lavere enn i en kommunedelplan. I dette prosjektet har aktiv bruk av modell blitt vektlagt. Prosjektgruppa har diskutert tema og utfordringer underveis, der den tverrfaglige samhandlingen har vært sentral.

### 8.3.2. Usikkerhet knyttet til datagrunnlaget

NiN landskapstyper 2.0 utgjør en sentral del av kunnskapsinnhenting og inngår som et grunnlag for analysen. Det nasjonalt heldekkende kartleggingssystemet er med på å gjøre det etterfølgende analysearbeidet mer konsistent.

### 8.4. Vurderinger etter særlovverk, retningslinjer etc.

Det er et overordnet politisk mål å sikre estetiske hensyn til landskapet i all planlegging. Offentlige dokumenter som underbygger argumentasjonen, er omtalt i kapittel 6.4.

## 9. Skadereduserende tiltak

KU-forskriften setter krav til hvordan forebygge skadevirkninger av et tiltak. Jmfør § 23 skal KU «beskrive de tiltakene som er planlagt for å unngå, begrense, istandsette og hvis mulig kompensere for vesentlige skadevirkninger for miljø og samfunn både i bygge- og driftsfasen».

Skadereduserende tiltak blir delt i to grupper:

1. Skadereduserende tiltak som inngår i kostnadsoverslaget for det aktuelle alternativet og som er en del av grunnlaget for konsekvensutredningen, kapittel 5 og 7.
2. Skadereduserende tiltak som kan være aktuelt å gjennomføre i tillegg, og som kan redusere negative virkninger ytterligere. Dette er da tiltak som ikke er inkludert i investeringskostnaden.

I dette kapitlet omtales skadereduserende tiltak som inngår i gruppe 2, og som er forankret i Premissdokument utforming. Tiltakene kan redusere negative virkninger i prosjektet, men vil ikke endre konsekvensen for det enkelte alternativ veg/masselager. Kostnader knyttet til foreslåtte skadereduserende tiltak er ikke angitt.

### 9.1. Premissdokument utforming

I premissdokumentets Del B er det pekt ut særlige fokusområder for prosjektet.

### 9.2. Vegalternativ Skadereduserende tiltak

Viser til særlige fokusområder i Premissdokumentet.

### 9.3. Permanente masselager Skadereduserende tiltak

Viser til særlige fokusområder i Premissdokumentet.

### 9.4. Rigg- og marksikringsplan

Krav til entreprenør/tilbyder. Viser til særlige fokusområder i Premissdokumentet.

Kobling mot aktuelle kapitler/poster i konkurransegrunnlaget.

## 10. Tabell- og figurliste

Figur 1–1 Utredningskrav for fagtema landskapsbilde, hentet fra vedtatt planprogram.....	13
Figur 2–1: Tre-trinns metode for konsekvensutredning av ikke-prissatte tema (V712) .....	15
Figur 2–2: «Konsekvensvifta». Skalaene for verdi og påvirkning utgjør hhv. X-akse og Y-akse i figuren.....	17
Figur 3–1 Viser de tre vegalternativene RL_o, RL_a og RL_b.....	20
Figur 3–2 Viser de aktuelle lokalitetene for masselager markert med blått.....	21
Figur 4–1 Viser fordeling av grunntyper(NiN Landskap) innen utredningsområdet (Artsdatabanken,2019). .....	25
Figur 4–2 Viser helhetlige delområder innen utredningsområdet. Nummerering viser til tabell 4–2.....	26
Figur 5–1 Viser verdikart med vegalternativ for fagtema landskapsbilde. Nummerering tilsvarer tabell 4–2.....	28
Figur 7–1 Viser verdikart med masselageralternativer for fagtema landskapsbilde. Nummerering tilsvarer tabell 4–2. ....	53

## 11. Referanser

- Asplan Viak, 2016: E6 Megården–Mørsvik. Temarapport landskap. Kommunedelplan med KU. Utgave 1 24.2.2016, 67sider.
- Forskrift om konsekvensutredning for planer etter plan- og bygningsloven  
<https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2017-06-21-854>
- Plan og bygningsloven (PBL):  
<https://lovdata.no/dokument/NL/lov/2008-06-27-71?q=plan+og+byggningsloven>





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**