

Statens vegvesen Region nord

E 8 Halsebakkan Reguleringsplan med konsekvensutredning

Temarapport landskapsbilde

Januar 2011



Statens vegvesen Region nord

E8 Halsebakkan Reguleringsplan med konsekvensutredning

Temarapport landskapsbilde

Januar 2011

Dokumentnr. 1
Versjon 1.0
Utgivelsesdato 03.01.2011

Utarbeidet spaa
Kontrollert thog
Godkjent frwi

Forord

Statens vegvesen Region Nord utarbeider nå reguleringsplan for Halsebakkan, en del av E8 Riksgrensen Skibotn. I denne sammenhengen er det lagt vekt på å få utredet landskapsbildet spesielt.

Foreliggende rapport dokumenterer verdier som landskapsbildet representerer. Resultatet av denne rapporten vil senere inngå i reguleringsplandokumentene, som forventes utlagt på offentlig høring januar 2010.

Arbeidet er ledet av Statens vegvesen Region Nord, ved Anne-Mette Bjertnæs. COWI er engasjert for å utarbeide reguleringsplan med konsekvensutredning av landskapsbildet. Denne rapporten er utarbeidet av landskapsarkitekt Solrunn Paasche og kvalitetssikret av landskapsarkitekt Torunn Hognestad.

Eventuelle spørsmål til rapporten eller øvrige deler av planleggingen kan rettes til:

Statens vegvesen Region Nord
v/Anne-Mette Bjertnæs
tlf: 776 17 344
e-post:anne-mette.bjertnas@vegvesen.no

Trondheim, 03.01.2011

Innholdsfortegnelse

1	Sammendrag	4
2	Innledning	5
2.1	Mål for prosjektet	5
2.2	Dagens situasjon	6
3	Beskrivelse av alternativene	7
3.1	Vegstandard	7
3.2	Alternativ 0	8
3.3	Alternativ A, S2 80 km/t	11
3.4	Alternativ B, S3 90 km/t	11
4	Metode	12
4.1	Hva skal utredes	12
4.2	Metodikk	13
5	Registrering, områdebeskrivelse og verdivurdering	14
5.1	Influensområde	14
5.2	Kriterier for verdivurdering	15
5.3	Overordna landskapstrekk i Skibotndalen	15
5.4	Planområdet i Halsebakkan	19
6	Omfang	26
7	Reiseopplevelse	28
8	Konsekvenser av tiltaket	30
8.1	Fjernvirkning av tiltaket	30
8.2	Nærvirkning av vegtiltaket	31
8.3	Vurdering av alternativ A og B	32
8.4	Konsekvenser av massedeponi	33

8.5	Konsekvenser i anleggsfasen	33
8.6	Usikkerhet	33
8.7	Avbøtende tiltak	33
9	Referanser	35

1 Sammen drag

Foreslått veganlegg ligger i Skibotndalen. Vegstandarden skal økes for å øke trafiksikkerhet og framkommelighet. Det skal vurderes om vegen skal dimensjoneres for kjørehastighet 80 eller 90 km/t, alternativene A og B.

Til tross for eksisterende E8, massetak, kraftverk og kraftledninger vurderes Skibotndalen landskapsmessig å ha middels til stor verdi. Dette fordi dette er et storskala landskap kombinert med en stor vegetasjonsfrodighet, noe som bidrar til å dempe fjernvirkningen av inngrepene.

Foreslått veganlegg ligger i tilknytning til eksisterende vegtrasé, men høyere standard vil medføre høyere fjellskjæringer, skjæringer med større utstrekning i løsmassepartiene og større fyllinger.

Konsekvensen vil være skjæringer og fyllinger som vil stå i mange år før anlegget gror til og tilpasser seg eksisterende landskapsbilde. Hvor mange år denne tilpassingen vil ta er avhengig av utforming av og tiltak i sidearealene.

Foreslått tiltak vil bedre reiseopplevelsen med hensyn på utsikt, fordi vegen vil bli lettere kjørbare. Reiseopplevelsen vil også være avhengig av hvor mange stoppesteder/utsiktspunkter som tilrettelegges, samt utforming av disse.

De to alternativene er svært like omfang og konsekvens, sjøl om skjæringer og fyllinger vil bli betydelige større i alternativ B. Ut fra landskapsmessige hensyn anbefaler vi likevel at alternativ B velges fordi det vil:

- gi en høy standard som vil gjøre nye inngrep i landskapet unødvendig, slik at ønsket vegetasjonsetableringen kan skje.
- gi best reiseopplevelse

2 Innledning

Foreliggende Nasjonal transportplan foreslår 280 mill. kr til opprusting i av E8 mellom Riksgrensen og Skibotn. Første bevilgning er ventet å komme i 2012. Det er nå igangsatt regulering av to etapper i Storfjord kommune; nytt kryss mellom E6 og E8 i Skibotn og en strekning på 6,5 kilometer i Halsebakkan i Skibotndalen. Denne landskapsanalysen gjelder Halsebakkan.

Reguleringsplan skal omfatte vegområdet med valgte stoppeplasser, atkomster til aktuelle hytteområder og areal for massedeponi.

Vegstrekningen skal utbedres til vegnormalstandard. I utgangspunktet skal fartsgrense 80 km/t legges til grunn for planene. Siden eksisterende fartsgrense er 90 km/t på tilgrensende parseller til begge sider, skal utbedringsstrekningen fortløpende i planleggingen vurderes i forhold til fartsgrense 90 km/t.

2.1 Mål for prosjektet

Statens vegvesen har følgende mål for tiltaket:

Hovedmål

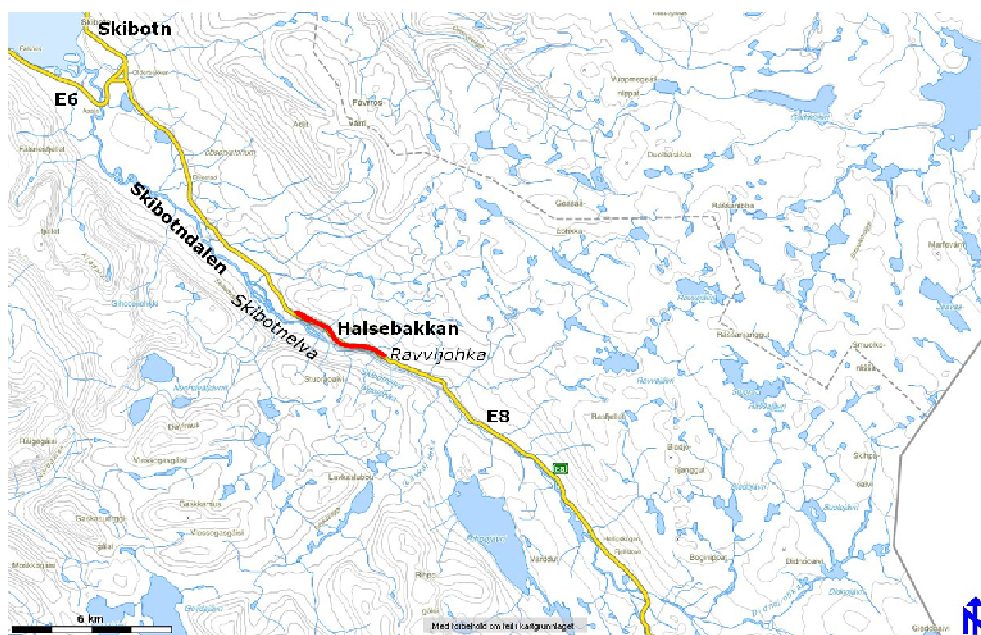
- Trafikksikker veg med god framkommelighet, spesielt for tungtrafikk

Delmål

- Skape gode miljøforhold for både dyr og mennesker som oppholder seg i influensområdet
- Begrense naturinngrep og gi vegen en god tilpassing til omgivelser og landskapsbilde
- Tilrettelegge for god reiseopplevelse

2.2 Dagens situasjon

Planområdet er merket med rødt på kart som er vist i *Fig 1*. Reguleringsplanen skal kun omfatte selve vegaanlegget, atkomster til aktuelle hytteområder og areal til massedeponi. Arealene innenfor planområdet er i dag i bruk til riksveg og massetak.



Figur 1 Halsebakken i Storjord kommune. Kartkilde: GIS/LINE WebInnsyn

Halsebakkan er en 6,5 km lang strekning av E8 i Skibotndalen, med lav geometrisk standard. Strekingen starter ca 15 km opp i dalen fra krysset med E6 i Skibotn. Den første parsellen starter nederst i Langbakken og den siste avsluttes like etter at brua over Rovvijohka er passert.

De første 5,5 km er det synlig fjell i dagen, fjellskjæring, mens langs den siste kilometeren fram til Rovvijohka er det et løsmasselag over fjell. Det er blitt utført grunnundersøkelser for å få kartlagt tykkelsen på løsmasselaget og type løsmasser.

I starten på Halsebakkan ligger E8 på kote 96. De første 4,2 km stiger vegen hele tiden opp til høyeste punkt på kote 276, det vil si en gjennomsnittlig stigning på 4,3 %. Videre er det flatt og litt nedover fram til kryssing av Rovvijohka, som ligger på kote 241.

Eksisterende massetak ligger lengst nord i planområdet mellom E8 og Skibotnelva.

3 Beskrivelse av alternativene

Dagens veg ligger i en bratt fjellside og det er derfor mest naturlig å utvide vegen på skjæringssiden. I tillegg til alternativ 0 vil to alternativ bli vurdert, alternativ A dimensjoneres for 80 km/t og alternativ B for 90 km/t.

I begge alternativene utredes mulighet for vegtekniske anlegg i forbindelse med veganlegget, kjettingplass og andre muligheter for stopp på strekningen. Det planlegges ikke noe separat tilbud gående og syklende.

3.1 Vegstandard

To alternative standarder for utbedring av E8 Halsebakken skal vurderes. Det er dimensjoneringsklassene S2 med fartsgrense 80 km/t og S3 med 90 km/t som fartsgrense. Tabellen under viser minimumskrav til geometrien for de to alternativene. Alternativene har sammen normalprofil, det vil si en total vegbredde på 8,5 meter (1,0 med skulder, kjørebane 3,25m). Der det er fjellskjæring vil det i tillegg komme en 5 meter bred grøft mellom vegbanen og skjæringsfot.

	Min. Horizontal-radius	Min. høybrekk radius	Min. lavbrekk radius	Stigning Maks
S2- 80 km/t	250 m	2800 m	1900 m	6,0 %
S3- 90 km/t	450 m	6400 m	2600 m	6,0 %

Figur 2 Minimumskrav til geometri for de to alternativene

3.2 Alternativ 0

Alternativ 0 er dagens situasjon. 0-alternativet brukes som referanse når effekter og konsekvenser av planlagt tiltak skal vurderes. 0-alternativet innebærer at dagens vegsystem innenfor planavgrensingen forblir uendret.



Figur 3 Høye, bratte, nakne fjellskjæringer gir dårlige betingelser for gjengroing

Det er flere høye fjellskjæringer og mange fyllinger som går langt ned i den bratte fjellsida. Fjellskjæringene og fyllingene som består av blokkstein har ikke blitt revegetert og står fremdeles svært synlige som nakne sår i dallandskapet. Fyllinger som har tilstrekkelig finstoff er tilvokst med stedegen vegetasjon i ulik grad.



Figur 4 Blokksteinsfylling med lite finstoff bruker svært lang tid på gjengroing



Figur 5 Vegkant med stedegen vegetasjon i tilgroingsfasen

Ved Ravvijohka er det etablert en fylling som nyttes som stoppested for reisende. Mot elva er det satt opp et enkelt rekkverk. Det er mulig å gå ned langs fossen, men bortsett fra rekkverket er det ikke tilrettelagt. Vegetasjonsdekket og humuslaget er derfor sterkt nedslitt og til dels borte på partier der folk ferdes.



Figur 6 Stoppeplassen ved Ravvijohka er tilrettelagt med rekkverk og skilt

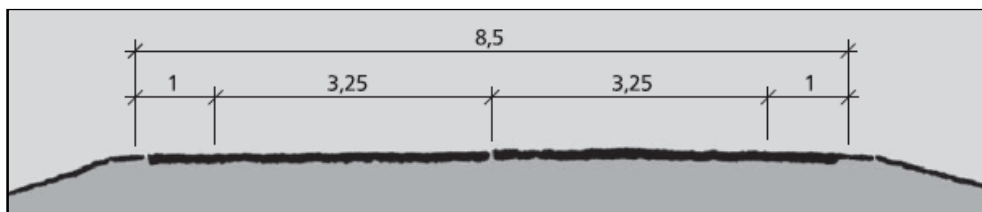
På strekningen for øvrig er det noen åpninger i rekkverket på sørsiden av vegen som reisende benytter til stoppesteder. Tråkkslitasje i tilknytning til disse plassene viser at det er stort behov for tilrettede stoppesteder langs strekningen.



Figur 7 Eksempel på tråkkskade som viser at sidearealene blir flittig brukt

3.3 Alternativ A, S2 80 km/t

Alternativ A innebærer at vegen blir utbedret til dimensjoneringsklasse S2. Vegen vil fortsatt være en tofeltsveg som skal dimensjoneres for fartsgrense 80 km/t. Dette medfører noe endret horisontal- og vertikalkurvatur.



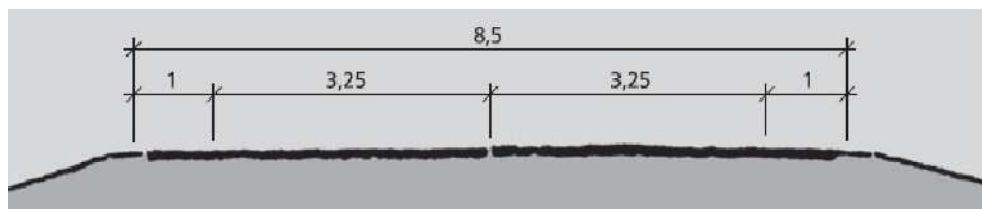
Figur 8 Tverrprofil av standardklasse S2

Alternativet gir samme stigningsforhold som i dag, men en jevnere og stivere Geometri. Det vil fortsatt være 4,2 km lang sammenhengende stigning i starten.

Ny veglinje avviker lite sidevegs fra eksisterende veg, maksimalt 15-20 m. På hele strekningen er vegen flyttet inn dalsida/fjellet, med noen unntak. Her er ny veg flyttet litt ut i dalen og ligger på en ny fylling. Ved Rovvijohka er ny veglinje lagt nordøst for eksisterende med ny bru oppstrøms eksisterende.

3.4 Alternativ B, S3 90 km/t

Alternativ B innebærer at vegen blir utbedret til dimensjoneringsklasse S3. Vegen vil fortsatt være en tofeltsveg, men vil her bli dimensjonert for fartsgrense 90 km/t. Selv om alternativet i prinsippet er likt Alternativ A, vil S3 medføre en langt stivere horisontal- og vertikalkurvatur. Ny veg vil avvike mer i forhold til eksisterende veg, opptil 30-40 meter enkelte steder. Dette vil bety at skjæringene og fyllingene vil bli betydelig større for alternativ S3 enn S2.



Figur 9 Tverrprofil av valgt løsning - standardklasse S3

4 Metode

4.1 Hva skal utredes

Konsekvensutredningen omhandler landskapsbildet, som i denne sammenhengen brukes om de visuelle omgivelsene. Landskapsbildet omfatter også de visuelle forhold knyttet til kulturlandskapet, kulturminner og kulturmiljø.

Tema landskapsbilde vil omhandle hvordan de visuelle verdiene i landskapet endres som følge av det aktuelle vegtiltaket. Temaet tar også for seg hvordan tiltaket er tilpasset landskapet sett fra omgivelsene, og hvordan landskapet oppleves sett fra vegen, såkalt reiseopplevelse.

Utredningsbehovet er å synliggjøre endringene som vil skje i landskapet som følge av to alternative standardhevinger på vegstrekningen. Konkret skal følgende gjennomføres i forbindelse med utredningen:

- Definere influensområde.
- Innsamling av grunnlagsmateriale og utarbeiding av beskrivelse av eksisterende forhold inkl. en beskrivelse av områdets karakter.
- Kartfeste og vurdere spesielle estetiske verdier. Kartfestingen suppleres med foto.
- Fastsette landskapsbildets verdi.
- Vurdere landskapets sårbarhet for planlagt vegutvidelse, og evt. midlertidige eller varige deponiområder.
- Beskrive omfang og konsekvens av den planlagte vegutvidelsen sin virkning på landskapsbildet i det berørte området. Omfanget vil være en kombinasjon av inngrep, synlighet, fjernvirkning og tilpassing av vegen til tereng og fritidsbebyggelse. Konsekvensene av tiltaket skal illustreres.
- Vurdere reiseopplevelse i forhold til hele strekningen fra Skibotn til Riksgrensen. Dette vil inkludere en vurdering av muligheter og behov for rasteplasser på strekningen.
- Mulige avbøtende tiltak skal beskrives.

- Beskrive behov for evt. nærmere undersøkelser før gjennomføring av tiltaket, og evt. etterundersøkelser for å klargjøre de faktiske virkningene av tiltaket.

4.2 Metodikk

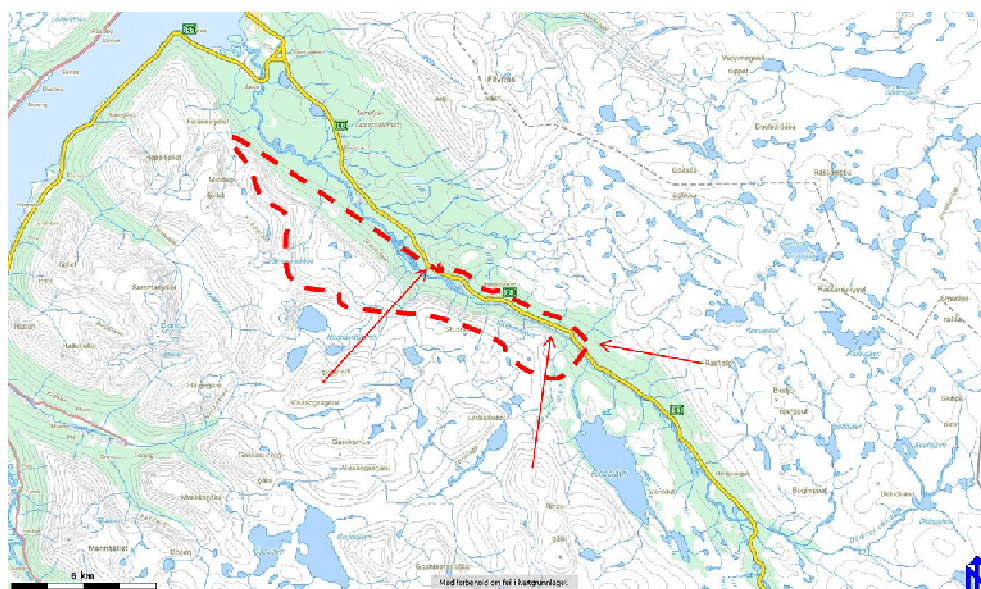
Håndbok - 140 Konsekvensanalyser, utarbeidet av Statens vegvesen, beskriver det metodiske grunnlaget for landskapsutredningen.

5 Registrering, områdebeskrivelse og verdivurdering

5.1 Influensområde

Tiltaket vil synes i store deler av Skibotndalen. Men i og med at strekningen ligger i den trange delen av dalen i ei bratt dalside, vil inngrepet være mest synlig i den sørvestre del av dalen og fra toppene som avgrenser dalen i sørvest. Den siste kilometeren opp mot Ravvijohka åpner landskapet seg noe mot øst og sørøst, noe som gir innsyn til tiltaket fra den retningen.

I tillegg til selve terrengformene vil synligheten begrenses av frodig trevegetasjon i dalbunnen og -siden.



Figur 10 Influensområdet er markert med rød stipla strek. Røde piler viser at det også innsyn fra topper utenfor dette området. Kartkilde: GIS/LINE Webinnsyn

5.2 Kriterier for verdivurdering

Verdivurdering av tiltaks- og influensområdet tar utgangspunkt i følgende kriterier:

- Mangfold/variasjon
- Helhet/kontinuitet
- Inntryksstyrke/intensitet

5.3 Overordna landskapstrekk i Skibotndalen

I Nasjonalt referansesystem for landskap er tiltaksområdet en del av landskapsregion 34, Indre bygder i Troms. Denne regionen består av fem underregioner: 34.1 Bardu-/Målselvdalen, 34.2 Signaldalen, 34.3 Skibotn, 34.4 Kåfjord og 34.5 Reisadalen. I regionen varierer landformene og landskapsinntrykkene veksler. På grunn av store høydeforskjeller er det stor spennvidde av ulike løsmasser, men morene og elveavsetninger er regionens vanligste løsmassetype. Det er først og fremst elvene som særpreger regionens vannforekomster. Vegetasjonen er mye preget av furu, men det er bjørkeskogen som strekker seg i det øverste beltet opp mot tregrensa.

Landskapets hovedform

Skibotndalen er en brei U-dal, nærmest uten forgreininger foruten et par V-daler som stikker inn fra sør og lager variasjon. Dalen munner ut i Storfjorden i nordvest med Daltinden/Gellavarri som fondmotiv. Hovedretningen i Skibotndalen går fra nordvest til sørøst, og lengden er om lag to mil. De nederste 15 km har en bredde på 6-7 km, mens den øverste delen av dalen har en bredde på 1-1,5 km. Fjellsida på sørvestsida reiser seg bratt og har mange store blankskurte flåg, bratte fjellsider med lite eller ingen vegetasjon. Fjelltoppene har en høyde på fra rundt 1250 m i nordvest ned til 850 m i sørøst.

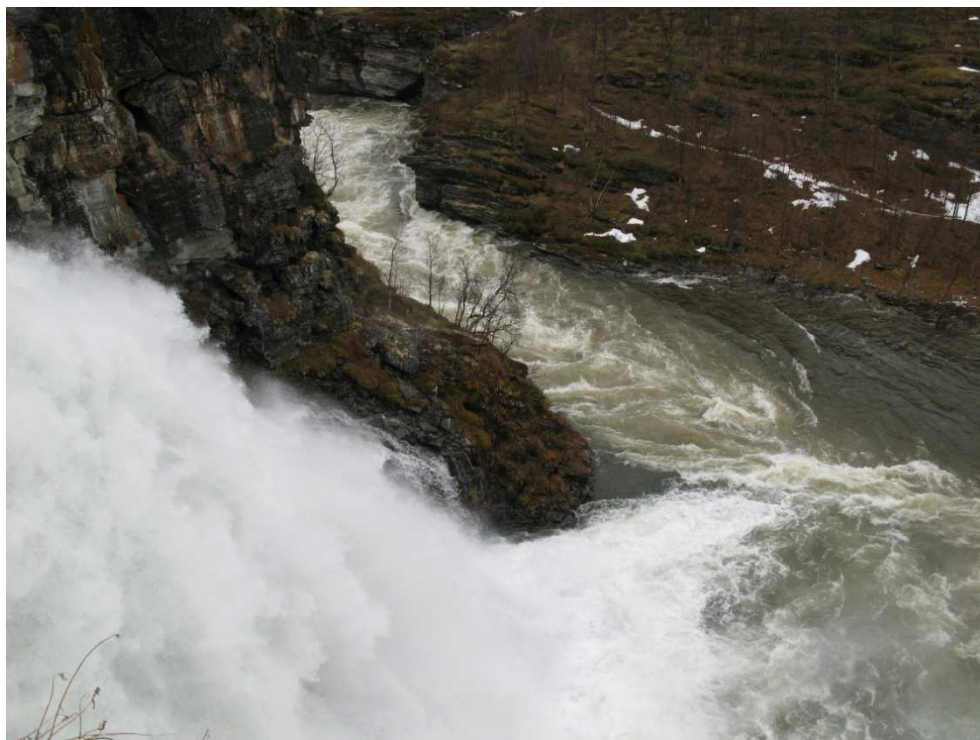


Figur 11 Parti fra fjellsiden i sørvest med bratte flåg øverst og rasmark nedenfor

Nordøstsiden reiser seg litt slakere, men ender i en tinderekke med topper på mellom 12 og 14 hundre meter. I dalen finnes flere raskjegler, skredbaner og sammenhengende felt av steinras fra de bratte fjellsidene. Bunnen av dalen har innslag av avsatter og mellomfjell. Nederst i Halsebakkan strekker et mellomfjell, Hengen, seg ut i dalen og gjør dalen smalere. Nedenfor Hengen vider dalen seg ut og elveavsetninger gjør dalbunnen flat.

Vassdrag

I bunnen av dalen går Skibotnelva, som har sitt utspring i innsjøen Gálggojávri ved grensen til Finland. Elva er smal øverst og går delvis i bratte gjel, men når den kommer ned til morene og elveavsetningene i nedre del tar den tidvis flere løp eller lager flotte meandersvinger i den brede dalbunnen før den flyter ut i Storfjorden. På sin veg gjennom dalen samler den med seg ti-tolv fjellbekker og sideelver. Noen av dem starter som fossestrenger høyt oppe i de bratte liene, særlig på sørvestsida. Ved østre plangrense buldrer Rovvijohka ned et bratt heng før den stuper ut i Skibotnelva.



Figur 12 Møtet mellom Rovvijohka og Skibotnelva

Utenom elver og bekker finnes det to mindre vatn, Øvstevatnet og Nedstevatnet, nede på den brede elvesletta.

Skibotnvassdraget er utbygd til produksjon av vannkraft gjennom Skibotn kraftverk og det noe mindre Lavkajohka kraftverk.

Laksen går opp til Hengen, et parti der elva forserer bratte avsatter, ca 2 mil fra utløpet.

Vegetasjon

Klimaet er svakt kontinentalt med kalde vintre og relativt høye sommertemperaturer. Klimaet og løsmassene har gitt betydelige furuføremster i dalen. Vegetasjonen i furuskogen preges av lyng og andre lite kravstore arter. Furuskogen er delvis blandet med lauvtrær. Øverst mot tregrensa dominerer bjørkeskogen med klynger og enkeltrær av osp, or, rogn og selje. Det finnes også eksemplarer av hegg så høyt opp som ved Ravvijohka, noe som bekrefter strøkets varme sommerdager.



Figur 13 Furuskog med innslag av bjørk med lyng i bunnen

Tekniske inngrep

Av tekniske inngrep i dalen er eksisterende veg, to kraftverk, høgspenlinjer i luftstrek og et massetak i nordlig del av tiltaksområdet, se figur 15. Av bebyggelse er det noen enkeltstående hytter og et lite hyttefelt ved Halsebakken. Ved Brennfjellet er det en campingplass. Foruten dette er bebyggelsen samlet i selve Skibotn der dalen møter Storfjorden.



Figur 14 Massetak som foreslås regulert til massedeponi

Kulturminner og kulturlandskap

Det finnes flere spor etter tidligere tiders bruk i Skibotndalen. Det er registrert en jernaldergård og rester av gammer og ildsteder, tjæremiler fra nyere tid. Flere veger og stisystemer som har vært benyttet til ferdsel finnes fremdeles.

5.3.1 Verdivurdering av Skibotndalen

Skibotndalen er en av dalene som gir karakter til regionen. Det er et storskala landskap. De bratte og høge fjellsidene i dalen og avsatsene i dalbunnen gir et dramatisk inntrykk. Dette forsterkes av Skibotnelva og alle sideelver og bekker som delvis kaster seg utover de bratte fjellsidene og hengene i dalen.

Eksisterende tekniske inngrep er godt synlige, men fjernvirkningen av dem er ikke dominerende på grunn av landskapets store dimensjoner og frodig vegetasjon. Når vi ferdes langs E8 er det skjæringer langs store deler av vegen i Halsebakkanområdet. Fyllingene er stort sett godt tilvokst av stedegeu lauvvegetasjon, men der blokkstørrelsen er stor ligger de fremdeles åpne, jf figur 5.

På grunn av stort innslag av vann og et variert terreng i en stor helhetlige dalform har området en stor inntryksstyrke. Til tross for noe tekniske inngrep vurderes landskapet i Skibotndalen til å ha **middels til stor verdi**.

Liten Middels Stor

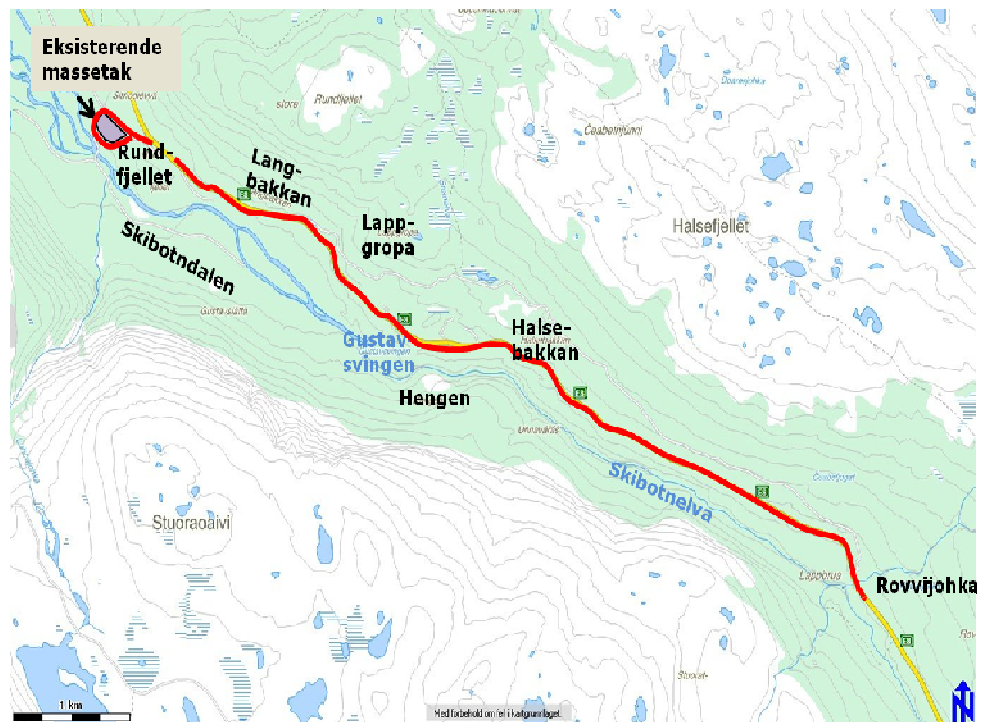
|-----|-----|



Landskapsbildet vurderes til å ha liten til middels sårbarhet for planlagt veginngrep, fordi dimensjonene i landskapet og vegetasjonstypen demper inntrykket av inngrepet.

5.4 Planområdet i Halsebakkan

Det er valgt å betrakte hele tiltaksområde som et langsgående landskapsrom. Området kan godt deles opp i flere mindre landskapsrom, fordi retningen på dalen endres noe eller fordi det er mellomfjell eller terskler i dalbunnen. Men det foreslåtte vegtiltaket vil ligge i fjellsiden og når man ferdes der har man en klar opplevelse av det store dalrommet, fordi en hele tiden forholder seg til de steile fjellveggene mot sørvest. På bakgrunn av dette behandles hele planområdet som et landskapsrom



Figur 15 Planområdet er vist med rødt og omfatter en strekning på E8 og et massetak som ønskes nytt til deponering av overskuddsmasser.
Kartkilde: GIS/LINE Webinnsyn



Figur 16 Utsikt mot sørvest med parti fra den lange fjellsiden mot sørvest

Landskapets former

Tiltaket starter like øst for Rundfjellet der V-dalen med Nordalselva/ Nuorthavatjohka munner ut i Skibotnelva. Dalen blir her smalere i bunnen, men hele den sammenhengende fjellsiden på sørvestsiden har den klare U-dalsformen. Tiltaket vil i sin helhet ligge i det smaleste partiet i dalen. Retningen på dalen peker mot øst sørøst. Ved Hengen kommer en fjellformasjon ut i dalen og skaper bratte avsatter på tvers av dalen. Dette gjentar seg der Ravvijohka munner ut i Skibotnelva lengst øst i planområdet. Mellom Hengen og Ravvijohka er det lange gjelpartier i bunnen av dalen.



Figur 17 Eksempel på mellom fjell som strekker seg ut i Skibotndalen

Vassdrag

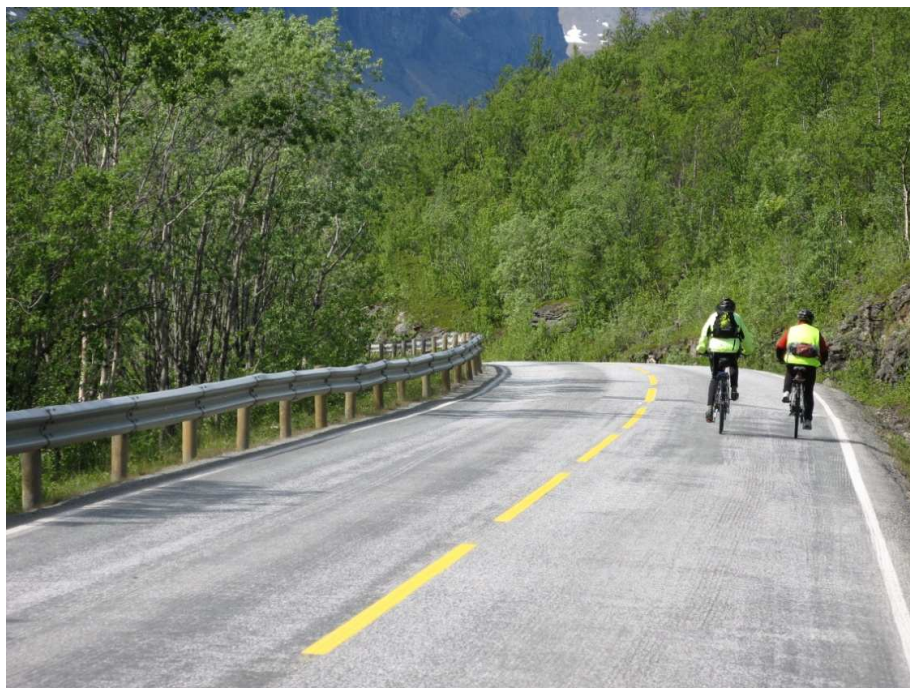
Lengst øst i planområdet kommer Skibotnelva ut av et gjel før den går gjennom et litt åpnere parti for så å forsvinne inn i gjelfformasjoner igjen. I denne enden av planområdet kommer også Rovvijohka kastende fra nord og møter Skibotnelva i dalbunnen. Ellers er det flere mindre bekker som krysser vegtraséen i rør. På sørvestsida av dalen er det seks bekker som stuper seg utfor den sammenhengende bratte fjellsiden. Det er først nedenfor Hengen at elva får løsmasser å grave i og at den får bredde.



Figur 18 Sidebekk som kaster seg nedover bratt fjellside på veg til Skibotnelva

Vegetasjon

Vegetasjonen består av lauvvegetasjon med innslag av furu og et parti med gran øverst i planområdet. Det er hovedsakelig bjørkeskog, men mellom finnes det klynger og enkeltrær av osp, or, rogn og varmekjær hegg. Der skogbunnen har nok løsmasser og det er tilstrekkelig fuktighet finnes fioler, skogstjerne, skogstorknebb, kjerringskrubb, ormetegl, ballblom m.m. I de bratteste sidene og tørreste skrentene er det forskjellige lyngarter som dominerer. Det er registrert to truede naturtyper; "Bekkekløft og bergvegg" og "Sørvendt berg og rasmark" og flere rødlistearter i plan- og influensområdet, jf NINA-rapport 160, 2010.



Figur 19 Frodig løvskog kan tidvis hindre utsyn mot dalen

Tekniske inngrep

Like nord for planområdet ligger et mindre hyttefelt. Atkomst til disse hyttene er lagt til to direkte atkomster fra E8, samt fra en atkomstveg nord for E8 som går parallelt med denne fra øverst i Langbakken til Rovvijohka. Nederst i planområdet er det avkjøring til to hytter som ligger mellom E8 og Skibotnelva.



Figur 20 Hytta ligger 12-15 m fra eksisterende veg

En høyspentlinje krysser over vegen i planområdet. Veganlegget ligger i svært sidebratt terreng noe som gir fjellskjæring på nordsiden og fylling på sørsiden langs store deler av eksisterende vegstrekning. Fyllingene er stort sett tilgrodd med stedegen vegetasjon. I østre ende av planområdet er det nylig opprusta et stoppested ved Ravvijohka. Stedegen vegetasjon har ikke klart å etablere seg i de nylagte fyllingene og de er utsatt for både vind- og vannerosjon.



Figur 21 Linjestrekk som krysser vegtraséen

Kulturminner og kulturmiljø

Det er registrert fire kulturminner av typen bosetting og aktivitetsområde i hytteområdet i Halsebakkan. Det vises til Riksantikvarens kulturminnesøk og Troms fylkes kulturavdeling. Ingen av de registrerte kulturminnene ligger innenfor planområdet.

Utsikt

I tiltaksområdet kan man knapt snakke om definerte utsiktspunkt, men heller om utsiktsstrekninger. Ved noen av eksisterende mulige stoppestedene langs ruten har reisende tråkket stier fram til flotte utsiktspunkter. På alle får man opplevelse av den store hoveddalen, men hvert enkelt sted har sin spesielle utsikt.



Figur 22 Utsikt mot vest fra dagens vegtrasé

5.4.1 Verdivurdering av Halsebakkan

De bratte og høye fjellside og skredområdene gir en sterk dramatik til området. Den sammenhengende fjellsiden i sørvest og den frodige og kontinuerlige vegetasjonen gir området et helhetlig preg. Det rike innslaget av vann tilfører stor variasjon til landskapet. Både landskapsform, vannelementene og den frodige vegetasjonen med innslag av truede naturtyper og rødlistearter, gir området en svært høy grad av inntryksstyrke. Et opplevelsesrikt landskap som bygger opp under landskapets uttrykk i denne regionen. Landskapsbildets verdi reduseres noe av tekniske inngrep.

På bakgrunn av dette vurderes området å ha **middels til stor verdi**.

Liten Middels Stor

|-----|-----|



Tiltaket vil bli liggende i et svært storskala landskap som allerede innehar dagens vegtrasé og andre tekniske inngrep og vurderes derfor til å ha **middels sårbarhet** for utvidelse av E8.

6 Omfang

Ny veg vil i stor grad følge dagens vegtrasé på strekningen. Begge alternativene vil følge terrengets hovedform langs fjellsida, men økt vegbredde og stivere horisontal- og vertikalkurvatur vil forsterke eksisterende inngrep. Det vil si større eksponerte fyllinger og skjæringer.

Skjæringene vil bli høye og fyllingene høye og lange. I begge alternativene vil en stor del av foten på de nye fyllingene stoppe innenfor eksisterende vegareal. Men på noen strekk blant annet ved Lappgropa og i den siste svingen før Rovvijohka vil det komme ny fylling ut i dalen, slik vegen nå er skissert.

Når det gjelder både skjæringer og fyllinger, er det en formildende omstendighet at bratte fjellskrenter og rasområder med blokkstein er velkjente elementer i eksisterende landskap. Dette vil bidra til at tiltakets fjellskjæringer og fyllinger ikke vil framstå som totalt fremmede element. Skjæringene vil også kunne mildnes noe av vegetasjonsdekke som vil etablere seg i grøfta mellom vegbane og skjæringer, og fyllingene vil på sikt avdempes.

Den nye brukonstruksjon over Rovvijohka vil være et nytt teknisk inngrep som kommer i tillegg til den eksisterende brua som vil bli en del av stoppeplassen ved Rovvijohka.

Et av målene i prosjektet er å begrense naturinngrep og gi vegen en god tilpassing til omgivelser og landskapsbilde. Derfor er det ikke ønskelig å innføre fremmede vegetasjonsarter. Det vil da være mest aktuelt å la stedegen vegetasjon invadere de berørte sidearealene. Det er begrenset jordsmonn i tilknytning til arealet som berøres, og dermed lite som kan tilbakeføres på skråningene. Det kan være aktuelt å tilføre tilstrekkelig finstilt materiale i fyllingene fra massetak i Skibotndalen slik at stedegen vegetasjon kan etablere seg raskere. Uansett vil det være snakk om mange år før veganlegget dempes noe av vegetasjon.

Fordi vegen legges inn i fjellskråningen vil det bli stort masseoverskudd av sprengstein i begge alternativene. I dette storslåtte landskapet er det viktig å minimere inngrepet og det anbefales ikke å deponere i tilknytning til planlagt veganlegg så fremt dette ikke fører til en positiv terrengtilpassing. Vi tilrår at overskuddsmasser føres ut av området til godkjent massedeponi eller og nyttes i andre aktuelle anlegg. Fordi det er mangel på løsmasser som vekstmedium vil det også være aktuelt å benytte mobilt knuseverk og produsere steinstøv/løsmasser som kan tilføres berørt sideterreng.

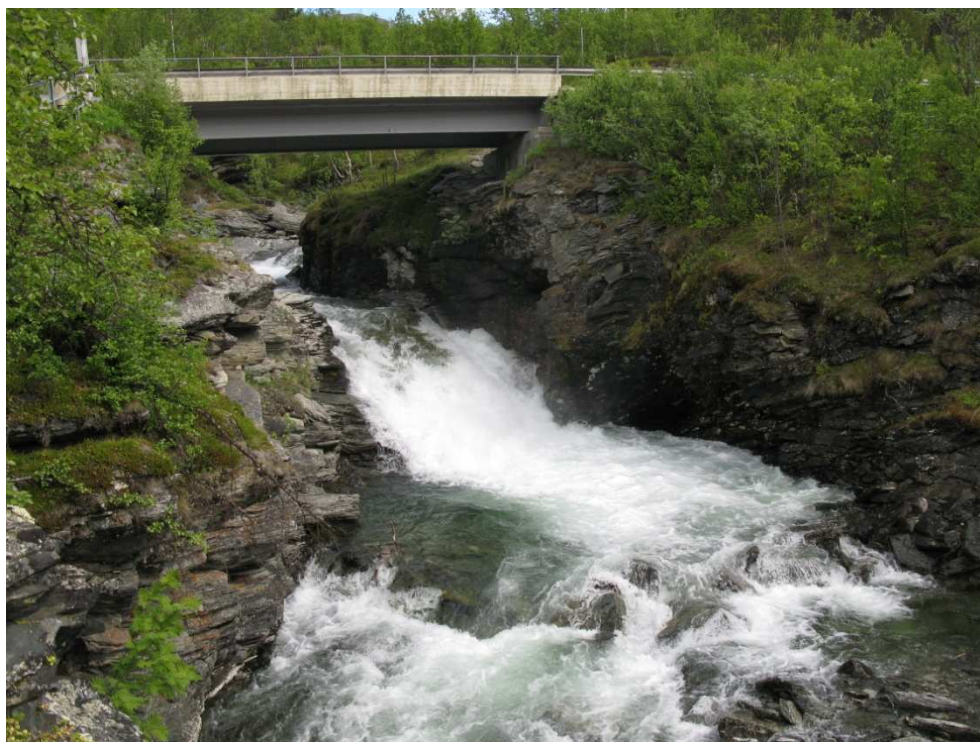
På bakgrunn av dette vurderes veganleggets omfang til å være middels negativt, fordi det stort sett ligger i eksisterende vegtrasé og er forankret i landskapets hovedform. De nye løsmassefyllingene vil med riktige tiltak gro til i løpet av, 10-20 år, men de bratte fjellskjæringene og blokksteinfyllingene vil bli stående mange tiår før naturens langsomme arbeid vil tilpasse dem til det eksisterende landskapet. I sum vurderes veganlegget å ha et middels negativt omfang.

<i>Stor</i>	<i>Middels</i>	<i>Lite</i>	<i>Lite</i>	<i>Middels</i>	<i>Stor</i>
<i>negativt</i>	<i>negativt</i>	<i>neg.</i>	<i>pos.</i>	<i>positivt</i>	<i>positivt</i>
-----	-----	-----	-----	-----	-----
	▲				

7 Reiseopplevelse

Reiseopplevelsen defineres som den reisendes opplevelse sett fra vegen, og vurderes her for hele strekningen samlet. Halsebakkan oppfattes som en sekvens på E8, fordi strekningen hovedsakelig består av en lang sammenhengende stigning fra den slake dalbunnen i vest til at vegen flater ut mot Rovvijohka og man aner det vide fjell-landskapet lengst i øst. I tillegg ligger hele strekningen i den trangeste delen av Skibotndalen, og det meste av dagens vegtrasé ligger i en bratt fjellskråning, med utsyn over et storslått landskap som ramme. Til sammen gir dette en intens visuell landskapsopplevelse.

Dagens reiseopplevelse blir redusert av lav vegstandard som krever at all oppmerksomheten konsentreres om vegen og trafikken. I tillegg er strekningen delvis tilgrodd med trevegetasjon som hindrer sikten ut mot dalen. Bortsett fra ved Ravvijohka er avkjøringsmuligheter manglende eller dårlig tilrettelagte langs strekningen. Det er få muligheter til å ta pauser og nyte det intense landskapet.



Figur 23 Brua over Ravvijohka med avkjøringsmulighet er en milepel på vegen

Referansepunktene i området er de bratte fjellskråningen på sørsida av dalen og Skibotnelva. Milepelene finnes i begge ender av strekningen, overgangen i vest fra flat dalbunn til bratt stigning og Ravvijohka med bru og avkjøringsmulighet i østenden. Referansepunkter og milepeler vil opprettholdes når vegstandarden økes. Hvis det utvikles flere avkjøringsmuligheter på strekningen, vil dette bli nye milepeler langs vegen. Utformingen av og utsikten fra disse plassene vil kunne gi hver plass sin særegne karakter.

Begge alternativene vil vegstrekningen gi høy stimulans og opplevelseskvalitet. Med bedre vegstandard vil det være mulig å ha utsyn utover store deler av Skibotndalen på lengre strekk. Nye fyllinger vil gi bedre utsyn enn det dagens situasjon gir, fordi sikthindrende trevegetasjon vil fjernes.

Fordi svingene på vegen gjøres slakere og vegen utvides i hovedsak inn i fjellsiden oppstår det en del korte tosidige skjæringer hvor utsikten mot dalen forsvinner for den reisende. For å bedre denne situasjonen foreslås en slakere skjæring på yttersiden av vegen, slik at etappene med sikthindring reduseres.

Fra Skibotn til Halsebakkan er landskapsbildet preget av den brede, slake dalbunnen, det store, åpne dalrommet omrammet av fjell og frodig furuskog. Strekningen fra Halsebakkan og østover preges av et mer åpent fjellandskap, som grunnet høyde over havet og breddegrad ikke er skogbevokst. Med bratt stigning, trang dal og unike utsiktsmuligheter byr planområdet Halsebakkan på en spesiell reiseopplevelse.

8 Konsekvenser av tiltaket

8.1 Fjernvirkning av tiltaket

Nye veganlegg påvirker landskapet på ulike nivåer. I åpent landskap kan fjernvirkningen av nye veganlegg være meget iøynefallende. Dette fordi vegen framstår som et nytt element i terrenget, og i tillegg er eksponert fra mange hold.

Fjernvirkningen vil være tilnærmet like uansett valg av alternativ, fordi størrelsene på nye skjæringer og fyllinger vil øke betraktelig i begge alternativene. **På kort sikt**, i denne sammenhengen 10-20 år, før tilgroing av lav, mose og annen vegetasjon skjer, vil både skjæringer og fyllinger være godt synlige fra store avstander i influensområdet.



Figur 24 På store partier langs vegen vil det komme nye skjæringer og fyllinger

Studier i terrenget med tanke på innsyn/fjernvirkning viser imidlertid at tiltaket **på lang sikt** (20-50 år) vil gi beskjeden endret fjernvirkning av landskapet. Dette skyldes følgende forhold:

- Tiltaket ligger i storskala landskap, som medfører at når du ser tiltaket så er avstanden stor, for eksempel fra dalsiden vis-a-vis eller fjelltoppene i sørvest. Få ser tiltaket på nært hold fordi mye av terrenget i tilknytning til vegen er krevende å ferdes i.
- Landskapet inneholder bratte flåg (fjellsider) og rastereng, slik at skjæringene og fyllingene vil ligne på naturlige innslag i influensområdet.
- Nytt veganlegg bygges i tilknytning til eksisterende veg, og representerer dermed ikke et nytt inngrep i urørt natur.
- Med riktige behandling av sidearealet vil skjæringene som går gjennom løsmasser revegeteres og inngrepet dempes. De bratte steinfyllingene vil dempes noe av trevegetasjon som vokser opp i bunnen av fyllingen, men det vil ta lang tid før de dempes fargemessig.

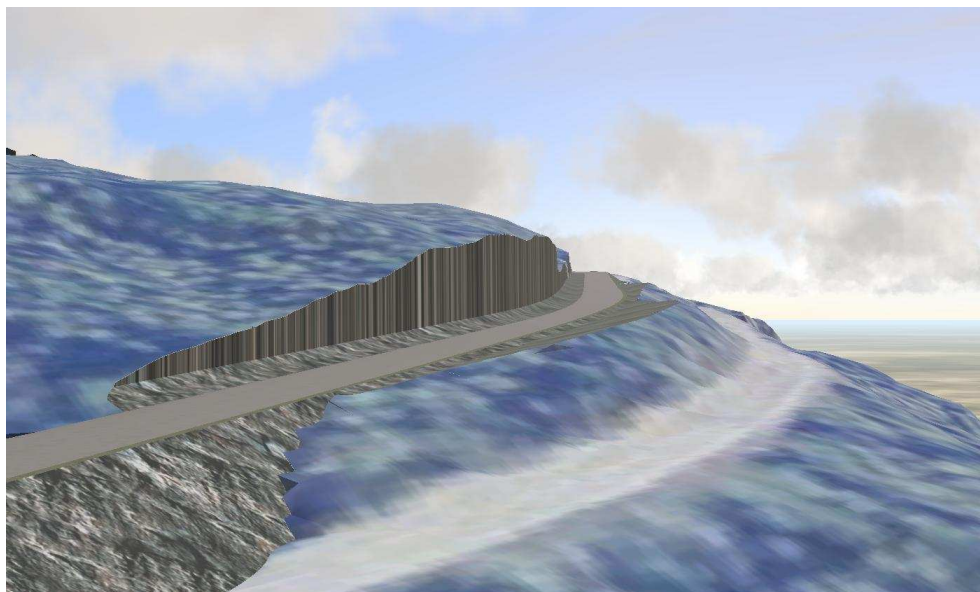
8.2 Nærvirkning av vegtiltaket

Opplevelsen av tiltakets nærvirkning vil påvirkes av et samspill mellom ulike faktorer. Følgende faktorer være sentrale:

- Tiltakets virkning i forhold eksisterende terrengformer
- Behandling av nytt sideterreng
- Uforming av stoppesteder

8.2.1 Felles konsekvenser for alternativ A og B

Nytt veganlegg med større bredde og strammere veggeometri vil være mindre tilpasset terrengformasjonene, og få flere strekk som ikke sammenfaller med eksisterende vegtrasé. Selv om tiltaket følger eksisterende vegtrasé og landskapets hovedform vil planlagt vegutvidelse forsterke eksisterende tekniske inngrep i form av større eksponerte fyllinger og skjæringer. Det vil også medføre mindre strekk med tosidige skjæringer, men det anbefales at berget ut mot dalen blir sprengt bort slik at utsikten i all hovedsak opprettholdes.



Figur 25 Tosidig skjæring sett fra profil 1570. Skjæringen ut mot dalen er delvis fjernet for å få en bedre terrengtilpassing og beholde utsikten mot dalen. Ny fyllingsfot ligger her innenfor eksisterende vegareal.

Vegetasjon som i dag vokser inntil eksisterende veg vil bli fjernet når nye skjæringer og fyllinger etableres. For vegfarende vil dette medføre økt sikt utover dalen. Langs de planlagte steinfyllingene med stigning 1:1,5 vil dette bli en varig virkning. For øvrig avhenger det av hvordan det tilrettelegges for revegetering av sideterrenget.

Økt standard og flere stoppesteder vil kunne gi bedre muligheter til å nyte utsikten over Skibotndalen. Med riktig utforming vil tilrettelagte avkjøringsmuligheter kunne bidra til understøtte strekningens unike karakterer.

I forhold til nærliggende hytter vurderes alternativene like.

Alternativ B vil i noe mindre grad følge dagens vegtrasé, og skjærings- og fyllingsutslaget vil bli noe større enn i alternativ A, men når det gjelder landskapsbildet vurderes dette å være av mindre betydning.

Konsekvensen vurderes å være middels negativ konsekvens (--) for både alternativ A og alternativ B.

8.3 Vurdering av alternativ A og B

I det storskala landskapsbilde som vi her har med å gjøre, er det ikke stor forskjell på alternativ A og B når veganlegget er nyanlagt.

Ved vurderingen legger vi bl.a. vekt på hvor lang tid det tar før et nyetablert veganlegg i Halsebakkkan tilpasses landskapet omkring. P.g.a. at det vil ta såpass lang tid før tilgroing av lav, mose og annen vegetasjon skjer, vil det å vel-

ge den utbyggingsstandarden som har antatt lengst levetid være å foretrekke. Dermed vil den høyeste standarden gi best mulighet for at vegskjæringene som går gjennom løsmasser får gro til med vegetasjon, og at de bratte fjellskjæringene og steinfyllingen får tilpasse seg omgivelsene.

På bakgrunn av dette anbefales alternativ B med fartsgrense 90 km/t. Selv om alternativ B på kort sikt vil gi størst landskapsinngrep vil det sikre at veganlegget får lang nok tid til at det får tilpasset seg eksisterende landskap.

I tillegg vil alternativ B med sin "mykere og roligere" kurvatur gi en mer avslappet og mindre anstrengende kjøretur for trafikantene, noe som vil bedre reiseopplevelsen og inntrykket av de flotte omgivelsene.

8.4 Konsekvenser av massedeponi

Planlagt massedeponi i eksisterende massetak vil med riktig avslutning bidra til å reparere terreng som er ødelagt i forbindelse med dagens massetak.

8.5 Konsekvenser i anleggsfasen

Anlegg av større vegprosjekter gir generelt store virkninger på landskapet i anleggsperioden. Massearbeider vil sette sitt preg på landskapet lokalt så lenge arbeidene pågår og frem til at nytt terreng er ferdigstilt og ny vegetasjon er etablert. Videre vil riggområder, anleggsveger, byggekraner osv representere midlertidige inngrep.

8.6 Usikkerhet

Usikkerhet knyttet til landskapsbildet vil være avhengig av hvilke tekniske løsninger som er teknisk og økonomisk mulig å gjennomføre. Dette vil for eksempel gjelde bruk av støttemurer og andre nødvendige konstruksjoner, valg av utstyr og utforming av ny bru og planlagte stoppesteder.

8.7 Avbøtende tiltak

Uheldige virkninger av landskapsinngrep kan i mange tilfeller dempes/avbøtes gjennom landskapsbearbeiding/ - reparasjoner. Det meste av de avbøtende tiltakene som er nevnt under må ivaretas ved detaljprosjektering og i anleggsperioden.

- De deler av eksisterende E 8 som tas ut av bruk må tilpasses eksisterende terreng og det må tilrettelegges for revegetering der det er naturlig.
- Alt eksisterende jorddekke (biologisk materiale) og fingraderte masser må tas vare på og brukes som grunnlag for revegetering for ferdigstilling av anlegget.

- Det bør tilføres tilstrekkelig med løsmasser i fyllingene, slik at stedegen vegetasjonen kan etablere seg så raskt som mulig etter at anlegget er avsluttet.
- Vegetasjon i grøft vil dempe skjæringene noe.
- Masser som blir liggende åpne i anlegget må kun være tilsvarende stedegen kvalitet, slik at det ikke innføres fremmede planter som kan endre det visuelle uttrykket i tilknytning til anlegget. (Grustaket i dalen benyttes som mellomlager for fremmede masser. Det er viktig at disse ikke benyttes i veganlegget.)
- Det bør utarbeides en rigg- og marksikringsplan i byggeplanfasen, for å bidra til optimal behandling av vegens sideterreng.
- I anleggsperioden må det settes en klar og synlig grense i terrenget for hvor stort anleggsområdet skal være. Blant annet vil det være avgjørende at fyllingene er kontrollerte og at de i størst mulig grad holdes innenfor dagens vegbane.
- Etablering av gode stopplasser med trygge av- og påkjøringer vil gi bedre mulighet til å oppleve landskapet i ro og mak, og ikke bare som korte glimt. I dag er det fristende å senke farten for å få med seg utsikten, og dette skaper en del farlige situasjoner på strekningen. Dette gjelder særlig trafikk på veg ned dalen.
- Det anbefales at overskuddsmasse av stein deponeres i planområdet i den grad dette kan bidra til bedre terrengetilpassing av anlegget. Det kan dreie seg om fylling av masse mellom gammelt og nytt veganlegg, eller fylling av knust stein i blokksteinsfyllingene for å sikre bedre revegeteringsmuligheter. Øvrig overskuddsmasse bør nyttes i andre anlegg eller deponeres i massetak like vest for tiltaksområdet.
- Utarbeide plan for istandsetting av massedeponi.

9 Referanser

- Håndbok 140, Konsekvensanalyser, Statens vegvesen Vegdirektoratet 2006
- Håndbok 017, Veg- og gateutforming, Statens vegvesen Vegdirektoratet 2008
- Nasjonalt referansesystem for landskap. Beskrivelse av Norges 45 landskapsregioner, Oskar Puschmann, NIJOS rapport 10/2005
- Riksantikvarens kulturminnesøk
- Troms fylkeskommune, kulturavdeling
- Vegutbedring i Skibotndalen, Konsekvensutredning, deltema naturmiljø- NINA rapport 610, 2010
- Storfjord kommunes nettsider
- Egen befaring med fotoregistrering vår og sommer 2010