



NYE VEIER AS

4608 KRISTIANSAND S

Deres ref.	Vår ref.	Saksbehandler	Dato
2019/1165	20/12555-30	Anne Øvrejorde Rødven	11.12.2020

Fylkeskommunens uttalelse til høring og offentlig ettersyn av planforslag - Detaljregulering for E6 over Kvænangsfjellet

Troms og Finnmark fylkeskommune skal som regional planmyndighet veilede og bistå kommunene i deres planleggingsoppgaver. Ved utarbeidelse av kommuneplaner og reguleringsplaner skal fylkeskommunen ivareta interesser som berører kulturminne-, kulturmiljø- og landskapshensyn, friluftsliv, samordnet bolig- areal- og transportplanlegging, kjøpesenter, regional plan eller planstrategi, barn og unges interesser, universell utforming, fylkesveger, havbruksinteresser og akvakultur. Etter folkehelseloven har fylkeskommunen også et ansvar for å ivareta folkehelse i planleggingen og samfunnsutviklingen. FNs bærekraftsmål og klimaloven legges til grunn for fylkeskommunens vurdering av plansaker.

Troms og Finnmark Fylkeskommune viser til deres oversendelse, datert 29.10.2020 med høringsfrist 11. desember 2020. I medhold av plan- og bygningsloven §§ 3-7 og 12-10 kunngjøres det at Nye Veier AS legger forslag til detaljregulering for E6 Kvænangsfjellet ut på høring og offentlig ettersyn. Rambøll Norge AS er engasjert som planfaglig rådgiver.

Seksjon for areal- og samfunnsplanlegging har samordnet uttalelsen fra Troms og Finnmark fylkeskommune på vegne av våre ulike fagområder med følgende merknader:

Kulturminnevernet

Innenfor det varslede planområdet finnes flere krigsminner og vei-historiske kulturminner. Disse er omtalt i foreløpig oversendt rapport før offentlig ettersyn, men er i svært liten grad omtalt i selve utredningen. Rapporten har innledningsvis et kortfattet sammendrag av de viktigste funnene i en historisk kontekst, fra den opprinnelige RV 50 ferdigstilt på slutten av 1930-tallet til to senere faser med skredsikringsarbeid; under 2. verdenskrig og gjennom den foreliggende planen. Selv om kulturminnene ikke blir nevneverdig berørt av planen utgjør de interessante bindeledd mellom det foreliggende planarbeidet og tidligere planer for å sikre en stabilt farbar helårsveg over fjellet. De synes derfor naturlig at de omtales bedre og grundigere i planbeskrivelsen, samt at de synliggjøres gjennom plan og i andre sammenhenger. Vi viser i denne forbindelse til endelig rapport vedlagt som kan benyttes til dette.

De påviste krigsminnene skriver seg fra den tyske okkupasjonsmaktens tiltak for å holde vegen over fjellet stabilt vinteråpen (bracketufter) og forsvar (dekningsrom) under 2. verdenskrig. Vegbyggingen over fjellet var på det meste utført av Statens Vegvesen i løpet av 1930-tallet, før okkupasjonen fant sted. Vegtekniske anlegg (tørrmurte stikkrenner og eldre brokar) er også tatt med som del av den samlede veghistorien.

Det finnes mange spor etter et omfattende system for snøskjermer på Kvæangsfjellet. Disse består som rekker med hull med små steinsettinger rundt for å støtte opp stolpene. Det er et stort antall. Det er også vanskelig å skille eldre fra nyere og tyske fra norske. De er derfor ikke kartfestet.

Dekningsrom

Dekningsrommene skriver seg nok fra en senere fase av krigen, da okkupasjonsmakten var på vikende front, og kan være anlagt under tilbaketrekkingen av de tyske styrkene fra Østfronten høsten 1944. Hovedmengden er lokalisert rundt høyde 434 ved Gildetun. Noen ligger som forposter øst og sør for demningen med god utsikt mot fjord og fjell i øst. Tilknyttet dekningsrommene finnes små runde og rektangulære hauger med torv som trolig har blitt brukt til brensel. Ved profil 12550 øst for Storsvingen ligger ytterligere 4 dekningsrom i rekke i nord-sør retning. Disse er oppdaget ved hjelp av Lidar kart. Ved profil 14959 i Sandnesdalen synes forsenninger i terrenget på Lidar kart som minner om tufter og/eller skyttergroper/våpenstillinger.

To dekningsrom ligger innenfor planområdet øst for Demningen, ett tangerer plangrensen (se figur 25 i rapport). Området bør tegnes inn som hensynssone c) i plankartet.

Veidal fangeleir

Deponiområdet på Storbukteidet er lokalisert til området der Veidal fangeleir lå. Det er sterkt preget av masseuttak, trolig etter siste oppgradering av nåværende E6. Avhengig av om det er permanent eller midlertidig kan deponimassene vurderes bruktil tilbakeføring / restaurering av landskapet. På motsatt side av vegen ligger tufter etter mindre bygninger, såkalte Finlandstelt, som trolig har vært tilknyttet leiren. Her anbefaler vi at planområdet utvides og at tuftene inkluderes i en hensynssone c) for bevaring av krigsminner.

Veidal stasjon

Ved nåværende Veidal stasjon var det under 2. verdenskrig en tysk brakkeleir. Det skal ha stått er par brakkebygninger som var oppført av norske vegmyndigheter tidligere, men den tyske okkupasjonsmakten førte opp flere bygninger. Øst for dagen stasjonsbygninger finnes to brakketufter etter denne leiren. Det kan ikke utelukkes at de er etter bygninger som ble oppført av Statens vegvesen, men de har likevel blitt bruk av okkupasjonsmakten, og er slik en del av leiområdet. Begge tuftene framgår i den tyske leirplanen for området. Sommeren 1942 fantes det 17 bygninger av forskjellig størrelse i området ved Veidal brøytestasjon og Gildetun. Tatt i betraktning det store antallet dekningsrom ved og rundt Gildetun, har det trolig vært behov for forsyninger til soldatene, oppholdsrom og verkstedfunksjoner på Veidal. Det har trolig vært brøytemannskap her også. I plankartet er det lagt inn en hensynssone H570 som ser ut til å bare dekke en mindre del av brakketuftene. Vi ber om at planområdet utvides til å omfatte en hensynssone der begge brakketuftene, tilhørende veg og de mest nærliggende dekningsrommene inngår.

Gamle RV50

Store deler av den gamle riksvegen er synlig og ligger dels utenfor dels innenfor planområdet. Sør for Storsvingen gjør den en fin bue og forsetter langs nåværende E6 på vestsiden opp mot Gildetun. Det finnes fem oppmurte stikkrenner under vegen. Fire har stått godt imot flom- og smeltevann i snart hundre år, som eksempler på godt håndverk fra en annen veibyggingstradisjon. Tilsvarende gjelder for de gamle brukarene ved Sandneselva. Både stikkrenner og brukar framstår som hensynssone 570 i planen. Stikkrennene ligger innenfor § 12-6, hensynssoner for ras og- skredfare, flomfare og annen veigrunn/grøntareal under § 12-5, samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur. Over denne veibiten var det også bygd tretuneller. Stolpefundamenteringen synes fortsatt langs etter vegen. Den gamle riksvegen med stikkrenner og spor etter stolpefundamentering til tretunnelene fra Storsvingen opp mot Gildetun har stor verdi som dokumentasjon av eldre veibygging så vel som en høy opplevelsesverdi. Vi

vi ber derfor om at denne delen av den den gamle riksvegen med stikkrennene inngår i hensynssone c), f.eks. veghistorisk kulturminne.

Formidling av veihistorie

Vegen over Kvæangsfjellet er en hovedfartsåre som trafikkeres av mange som stopper og nyter utsikten fra vegens høyeste punkt ved Gildetun. Færre kjenner nok til hendelsene her under 2. verdenskrig og bestrebelsene for å gjøre fjellovergangen til en stabilt framkommelig helårsveg. Den finnes heller ingen informasjon om dette på fjellet. Informasjon om hendelsene på Kvæangsfjellet høsten 1942 og den betydning fjellovergangen har hatt og fortsatt har, vil også kunne bidra til å berike reiseopplevelsen. Aktuelle informasjonspunkter kan være ved Veidal fangeleir og Veidal stasjon. Den gamle Riksvegen og dekningsrommene kan være et lite turmål med utgangspunkt fra Gildetun eller Veidal stasjon.

Planavgrensningen ved offentlig ettersyn er betydelig mindre enn det varslede området. De registrerte kulturminnene er ikke i direkte konflikt med planen, men ligger nært inntil på de nevnte stedene. Dette er en fin anledning til å synliggjøre denne historien, og vi anbefaler at planen utvides til også å omfatte de kulturminnene som ligger like utenfor området, og at hensynssonene justeres slik at alle kulturminnene kommer innenfor. kulturminner uten formelt vern i plan. Hvilke kulturminner det gjelder fremgår av rapporten, og vi samarbeide gjerne om disse endringene i planen.

Samferdsel

Planområdet berører fylkesveg 7954, Storengvegen i Oksfjordhamn, fylkesveg 7956 ved Oksfjordvannet (Mettevollia) og fylkesveg 7968 som går til Kvæangsbøtn.

Ut ifra planbeskrivelse, plankart og planbestemmelser ser det ut til at det kun er fylkesveg 7956 som er noe berørt, uten at det fremkommer i hvilken grad.

Planbeskrivelsen:

4.4.5 Kryss

Kryss til fylkesveg 7956 etableres slik at påkobling til ny E6 vil være minst 250 m fra Mettevolltunnelens vestre portalåpning. Dette tilsvarer 2 ganger stoppsikt for H1-veg. Krysset vil også fungere som omkjøringsrute når det kreves stenging av tunnel.

Vi ber Nye veier om å presisere i hvilken grad kryss fv.7956 blir berørt, og ber om en redegjørelse oversendes fylkeskommunen.

Planbestemmelser

6. Rekkefølgebestemmelser

d) Plan for trafikkavvikling i anleggsperioden: Før anleggsstart skal det utarbeides en plan for trafikkavvikling under anleggsperioden.

Her må det tilføyes at Troms og Finnmark fylkeskommune skal se og godkjenne trafikkavviklingsplanen før anleggsstart.

Friluftsliv

Fylkeskommunen mener konsekvensutredningen for friluftsliv i all hovedsak er tilstrekkelig. De oppdaterte friluftslivskartleggingene fra Nordreisa og Kvæangen kommuner er lagt til grunn for arbeidet, samt at tall fra Ut i NORD, 5 turer med Turbo o.l. er inkludert i vurderingene. Det er også positivt at friluftslivsverdier utenfor de kartlagte friluftslivsområdene er synliggjort, slik som for eksempel Kjølén ved Oksfjordhamn.

Fylkeskommunen er enig i fremstillingen i KU`en om at delområde 3 «Sandneset – Valan» blir forringet ved etablering av massedeponi i Myrdalen. Dette gjelder i hovedsak østsiden hvor plataået er lett tilgjengelig og landskapsopplevelsen vil endres. I de foreslåtte avbøtende tiltakene knyttet til massetaket er det avgjørende å følge opp, demping av landskapseffekter, så vel som hindring av avrenning til Sandneselva.

Planlagt massetak ved delområde 8 «Kjølen» synes å få størst konsekvens for friluftslivet, særlig knyttet opp mot utfartsparkering og nærmiljøturen til Kjølen. Sistnevnte er også en «barnas turlagstur» som er mye besøkt. Fylkeskommunen mener det er avgjørende med avbøtende tiltak og tilstrekkelig buffer knyttet til støy- og støypåvirkning av turløypa til Kjølen, samt begrensninger i når anleggsvirksomheten kan foregå. I planbeskrivelsen er det uklart hvilket avbøtende tiltak som er knyttet til ivaretagelse av eksisterende parkeringsareal i anleggsfasen. Det nevnes både muligheter for nytt areal til parkering, så vel som reduksjon av deponiområdet. Fylkeskommunen anbefaler sistnevnte.

I bestemmelsen 6.3.2 er parkeringsarealet SPP1 kun knyttet opp mot parkeringsmuligheter for snøscootertrafikk. I planbeskrivelsen indikeres det at området også benyttes til annen utfartsparkering. Det bør fremkomme i bestemmelsene at alternativt parkeringsareal må sikres for utfartsparkering.

I forbindelse med delområde 4 «Kvænangsfjellet» merker fylkeskommunen seg at det må etableres et nytt startpunkt for toppturen til Store Naika. Det kommenteres at dette ikke vil ha særlig betydning for lengden eller kvaliteten på turen. Fylkeskommunen etterlyser nærmere informasjon om Nye Veiers planer og ansvar for denne nyetableringen. En ny etablering krever skilt, merking, evt. klopping og infotavle o.l. Vi oppfordrer til nær dialog med Nord-Troms friluftsråd om denne etableringen, og at tiltakshaver setter av midler til å bekoste nødvendig tilrettelegging. Den samme problemstillingen gjelder adkomsten til Malingsfjellet og Isvatnet.

Fra Tverrelva går det en merket Ut i NORD tur opp til Nouvagaisa. Turen er kommentert i konsekvensutredningen med at det var få besøkende registrert sommer 2020. Turen er relativt lang, men gir spektakulær utsikt. Fylkeskommunen etterlyser en presisering av hvordan parkeringsmulighetene til denne turen ivaretas.

Forvaltning av vilt og innlandsfisk

Fylkeskommunen minner om at fysiske tiltak i vassdrag som kan påvirke produksjonsmulighetene for innlandsfisk og andre ferskvannsorganismer krever tillatelse fra fylkeskommunen etter forskrift om fysiske tiltak i vassdrag. Søknadsskjema er tilgjengelig på [Troms og Finnmark fylkeskommune sine nettsider](#).

Fylkeskommunen merker seg at det hverken i konsekvensutredningen om naturmangfold, eller i plandokumentet for øvrig, står noe om elg og forebyggende tiltak knyttet til påkjørsler. Dette finner vi overraskende. Det er ikke registrert mange påkjørsler på det aktuelle veistrekket i Hjorteviltregisteret de siste ti årene, men noen er det, særlig rundt Oksfjordvatnet. Elgbestanden i Nord-Troms har hatt en betydelig vekst, og det vil være naturlig å vurdere forebyggende tiltak ved planlegging av nye veier.

I bestemmelsene nevnes viltfaglig kompetanse i punkt 2.1.7 b), står det blant annet: «*Vilt-/fuglefaglig kompetanse skal konsulteres under prosjektering og utførelse av anleggstiltak som berører viktige regionale og lokale vilttrekk. Avbøtende tiltak, som viltgjerder, beplantning ol. skal vurderes.*» Fylkeskommunen oppfatter dette som en relativt svak bestemmelse, særlig da det ikke er definert hva som er viktige regionale og lokale vilttrekk. Dette burde fremkomme i kunnskapsgrunnlaget slik at en kunne utforme mer presise bestemmelser for å sikre trekkrutene og redusere påkjørsler. Fylkeskommunen oppfordrer til innhenting av mer kunnskap, både fra Hjorteviltregisteret og gjennom dialog med kommunen, jeger- og fiskeforeninger o.l. Deretter bør bestemmelsene konkretiseres.

Klima

Fylkeskommunen viser til statlig planretningslinje for klima- og energiplanlegging og klimatilpassing (28.09.18) jfr § 1 skal *Klimatilpasning og utslippsreduksjoner sees i sammenheng der det er relevant. Det er viktig å planlegge for løsninger som både reduserer utslippene og reduserer risiko og sårbarhet som følge av klimaendringer.*

§4.3 Ved planlegging av nye områder for utbygging, fortetting eller transformasjon, skal det vurderes hvordan hensynet til et endret klima kan ivaretas. Det bør legges vekt på gode helhetlige løsninger og ivaretagelse av økosystemer og arealbruk med betydning for klimatilpassing, som også kan bidra til økt kvalitet i uteområder. Planer skal ta hensyn til behovet for åpne vannveier, overordnede blågrønne strukturer, og forsvarlig overvannshåndtering. Bevaring, restaurering eller etablering av naturbaserte løsninger (slik som eksisterende våtmarker og naturlige bekker eller nye grønne tak og vegger, kunstige bekker og basseng mv.) bør vurderes. Dersom andre løsninger velges, skal det begrunnes hvorfor naturbaserte løsninger er valgt bort.

Troms og Finnmark fylkeskommune anmoder tiltakshaver om å ta inn en bestemmelse som sikrer at tiltaket ikke medfører klimagassutslipp fra myr eller forringelse av myr som resipient. Dette gjelder alle områder avsatt til LNFR, og spesielt viktig i områder avsatt til midlertidig rigg/anleggsareal og i LNFR-områder der det skal tillates permanent deponering av masser. Bestemmelsen må følges opp i plan for ytre miljø eller miljøoppfølgingsplan.

Med hilsen

Charles Petterson
Ass. avd.leder plan, folkehelse og kulturarv

Anne Øvrejorde Rødven
Arealplanlegger

Dokumentet er elektronisk godkjent og har ingen signatur

Vedlegg:
Rapport krigsminner, E6 kvænanngsfjellet

Mottakere:
NYE VEIER AS

Kopi til:
STATENS VEGVESEN
NORDREISA KOMMUNE
KVÆNANGEN KOMMUNE
FYLKESMANNEN I TROMS OG FINNMARK
SAMEDIGGI / SAMETINGET



Troms og Finnmark fylkeskommune
Romssa ja Finnmarkku fylkkagielda
Tromssan ja Finmarkun fylkinkomuuni

UTBEDRING AV E6 OVER KVÆNANGSFJELLET

Kvæningen kommune, Troms og Finnmark fylke
Registrering av krigsminner i planområdet



Harald G. Johnsen

Divisjon for kultur og levekår

Avdeling for Plan, folkehelse og kulturminne

Seksjon for kulturarv

Desember 2020



Bygging av snøtunnel

Fotoarkiv: Nord-Troms museum

Innhold

Sammendrag	1
Veiskaret og Veidalen fangeleir.....	2
Finlandstelt.....	9
Mannskapsbrakker /- forlegninger.....	14
Dekningsrom og torvdeponi.....	18
Tørrmurte stikkrenner og brokar	21
Oppsummering.....	22

Figurliste

Figur 1: Plantegning for snøtunnel 1 på Baddereidet:	3
Figur 2: Tunnel 1 slynger seg over Baddereidet.	3
Figur 3: Plantegning for tunnel 4 i stigningen opp fra Myrdal. Arkiv: Narviksenteret	4
Figur 4: Plantegning for tunnel 3 og 4 mellom Storsvingen og Veidal.	5
Figur 5: Fangebrakkene på Veiskaret fangeleir kom fra gruvene på Middas gruver. I forgrunnen ligger ei torvisolert fangebrakke. I bakgrunnen skimtes vaskehuset.	6
Figur 6: Veidal fangeleir.	7
Figur 7: Veidal fangeleir, fangene kommanderes til arbeid.	7
Figur 8: Rester etter leiren i 1987,	8
Figur 9: Snøtunell på Kvænangsfjellet.	8
Figur 10: Den gamle riksvegen opp mot Gildetun. Stolpefundamenteringen for snøtunellen er fortsatt tydelig på hver side av vegen. Denne delen av riksvegen med stikkrenner bør være en hensynssone.	9
Figur 11: Tuft, trolig etter torvisolert vaktbygning rett overfor fangeleirsområdet på Storbukteidet. 10 Den bør inngå i hensynssone med Finlandstelt på samme sted.	
Figur 12: Tuft etter Finlandstelt rett overfor fangeleirsområdet på Storbukteidet	11
Figur 13: Finlandstelt i leiren for russiske krigsfanger i Øverbygd, Målselv	11
Figur 14: Fra tysk manual for oppsetting av Finlandstelt	12
Figur 15: Tuft etter mindre torvisolert Finlandstelt ved Gildetun?	12
Figur 16: Hva finnes igjen? Fangeleirsområdet besøkes etter krigens slutt.	13
Figur 17: Krigsminner på Storbukteidet	14
Figur 18: Brakketuft nærmest vegstasjonen. Ovnsrester i ene enden og mulig brønn	15
Figur 19: Brakketuft lengst øst ved vegstasjonen	15
Figur 20: RL IV/3, trolig den mest utbredte brakketypen i de okkuperte områdene som også var på Veidal fangeleir .	16
Figur 21: Krigsminner ved Gildetun	17
Figur 22: Dekningsrom med rester av ovn i Veidalen	18
Figur 23: Torvdeponi	19
Figur 24: Bevart dekningsrom i Norddalen, Storfjord kommune. Foto: Anders Hesjedal	19
Figur 25: Oversikt over registrerte dekningsdom..	20
Figur 26: Tørrmurt stikkrenne	21
Figur 27: Brukar. Gjenværende del og gjenbruk av stein i brokar i Sandneselvbua.	22

Sammendrag

Rapporten er kommet til som følge av avtale med Nye Veger A/S om registrering av krigsminner fra 2. verdenskrig i forbindelse med varsel om revidert planområde for utbedring av E6 over Kvæangsfjellet. Feltarbeidet ble utført i august og september 2020 av Harald G. Johnsen og Dag-Magnus Andreassen. Utgangspunktet for registreringene vært LIDAR – data. I tillegg er det benyttet publiserte og upubliserte kilder, samt muntlig informasjon. I sist nevnte forbindelse vil vi spesielt nevne forsker Michael Stokke ved Narviksenteret og formidler Lise Beate Brekmoe ved Nord-Troms museum.

De påviste krigsminnene skriver seg fra den tyske okkupasjonsmaktens tiltak for å holde vegen over fjellet stabilt vinteråpen (brakketufter) og forsvar (dekningsrom). Vegbyggingen over Kvæangsfjellet (RV50) var på det meste utført av Statens Vegvesen før okkupasjonen fant sted. Vegtekniske anlegg som tørrmurte stikkrenner og eldre brokar ved Sandneselva tilhører denne utbyggingen som ble sluttført sist på 1930-tallet. De er likevel tatt med fordi de er tilknyttet den samlede veghistorien, også okkupasjonstiden. En del av riksvegen med stikkrenner fra Storsvingen opp mot Gildetun har stor verdi som dokumentasjon av eldre veibygging så vel som høy opplevelsverdi. De bør vurderes en hensynssone c). for dette veistykket med stikkrenner i plan.

Dekningsrommene skriver seg trolig fra en senere fase av krigen under tilbaketrekkingen av de tyske styrkene fra Østfronten høsten 1944. Hovedmengden av dekningsrom er lokalisert rundt høyde 434 ved Gildetun. Noen ligger som forposter øst og sør for Demningen med god utsikt mot fiendtlige styrker dersom de fulgte etter under tilbaketrekkingen. Tilknyttet dekningsrommene finnes små runde og rektangulære hauger med oppsamlet torv som har blitt brukt til brensel. Ved profil 12550 øst for Storsvingen ligger ytterligere 4 dekningsrom i rekke i nord-sør retning. Disse er oppdaget ved hjelp av Lidar kart. Ved profil 14950 i Sandnesdalen synes forsøkninger i terrenget på Lidar kart som minner om tufter og/eller skyttergroper/våpenstillinger.

Det finnes mange spor etter et omfattende system for snøskjermer på Kvæangsfjellet. Disse består som rekker med hull med små steinsettinger rundt som har støttet stolpefundamenteringen av snøskjermene. Det er et stort antall. Det er også vanskelig å skille eldre fra nyere og tyske fra norske. De er derfor ikke kartfestet.

Konsekvensene for de registrerte krigsminnene er liten. I den nye veglinja inngår en 3,35 kilometer lang tunell med tunellpånågg i god avstand fra de to største konsentrasjonene av krigsminner. I planen inngår et deponiområde på Storbukteidet der Veidal fangeleir lå. Området preges av masseuttak, trolig til siste oppgradering av nåværende E6. Avhengig av om det er permanent eller midlertidig deponi, kan massene vurderes brukt til tilbakeføring / restaurering av landskapet. På motsatt side av vegen ligger tufter etter mindre bygninger som trolig har vært tilknyttet leiren. I planen foreslås disse regulert til hensynssone c). for bevaring av krigsminner.

Covid 19 og den seige vinteren gjorde sitt til at feltsesongen totalt sett ble kortere. I ettertid har vi på bakgrunn av LIDAR data oppdaget flere strukturer som virker å være krigsminner innenfor planområdet. Vi mener å ha oppdaget de fleste, men ideelt sett burde det ha vært anledning til flere dager i felt. Dersom det ikke er til hinder for gjennomføringen av planarbeidet ville det være fordelaktig med supplerende registreringer i 2021.

Alle de registrerte kulturminnene er ikke omtalt hver for seg, men er fotodokumentert med referanse knyttet til shapefil.

Veiskaret og Veidalen fangeleir

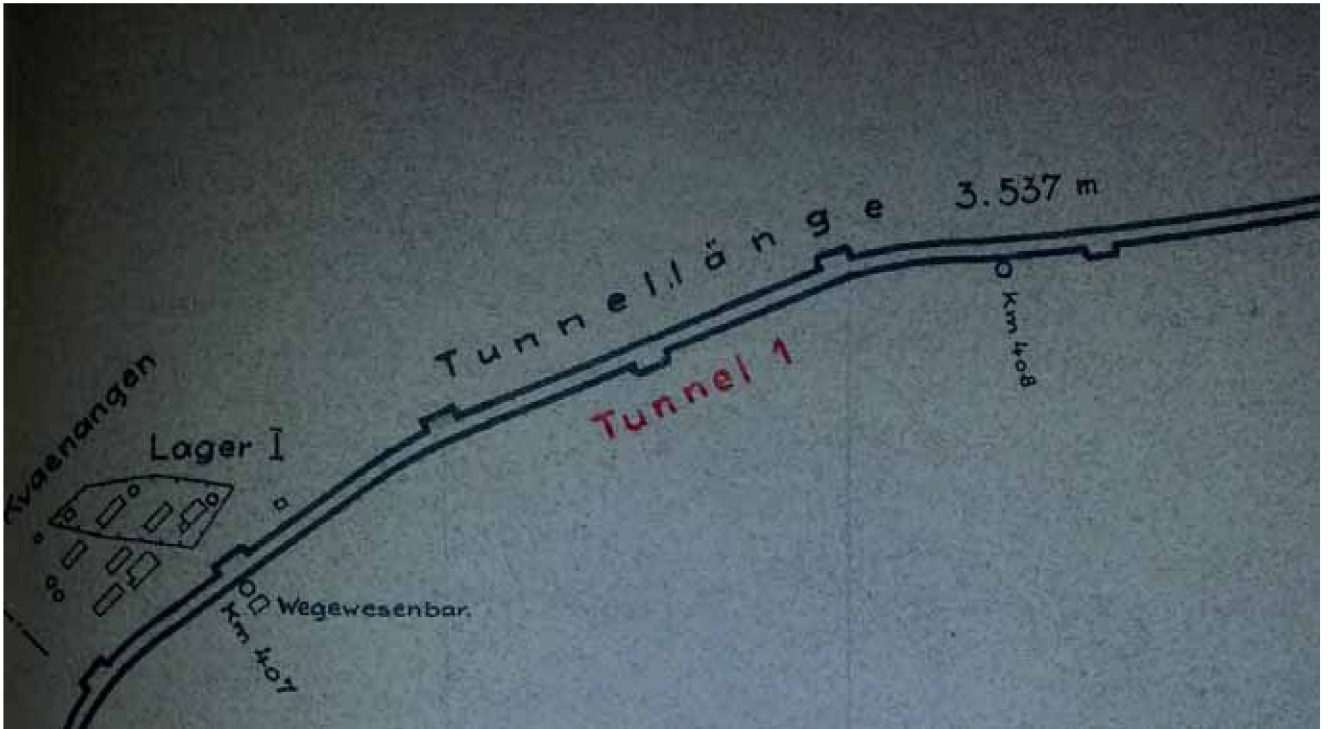
Sommeren 1939 var RV 50 over Kvæangsfjellet ferdigstilt av de norske vegmyndighetene, men kun som sommerveg. Det fantes ingen forhåpninger om at fjellovergangen kunne holdes åpen vinterstid. Vintrene 1940/41 og 1941/42 prøvde likevel vegvesenet å holde vegen åpen ved hjelp av eget brøytemateriell. De viste seg at bilene de disponerte var for små. Heller ikke den tyske okkupasjonsmakten hadde tilstrekkelig maskinpark for å hankses med snømassene på sitt verste. Ved slike forhold ble det rekvirert store mannskapsstyrker fra Nordreisa og Skjervøy, men det var likevel et svært tidkrevende prosjekt å fjerne snø for hånd. Riksveien over Badderen og Kvæangsfjellet militærstrategisk viktig for okkupasjonsmakten og viktig å holde åpen for ferdsel på helårlig basis. Når krigen også rettet seg mot Sovjetunionen ble det særdeles viktig å holde forsyningslinjene til Murmanskfronten åpen over land og redusere omfanget av den mer sårbare sjøtransporten. I 1942 ble det beordret bygging av snøskjermer og tunneller av tømmer på de mest utsatte strekningene over Baddereidet og Kvæangsfjellet. 14. august 1942 ankom 400 fanger fra Grini fangeleir. 160 ble sendt til Veiskaret på Baddereidet og 240 ble sendt til Veidalen ved kommunegrensa mellom Kvæningen og Nordreisa. Veiskaret og Veidalen var de nordligste av Grinis såkalte utekommandoer. Arbeidet med snøsikring foregikk over en tremåneders periode fra 14. august til 11. november 1942. Med i arbeidsstokken var også snekkerkyndige nordmenn.

Organisasjonen Todt fikk i oppdrag å styre oppdraget og arbeidskraften. Todt var en tysk arbeidsorganisasjon bestående av litt eldre menn som var uegnet til ordinær krigstjeneste og utførte arbeid i alle de okkuperte områdene. Polakker og tsjekkere var også med i arbeidsledelsen. Leirene ble forøvrig bevoktet av Wehrmacht.

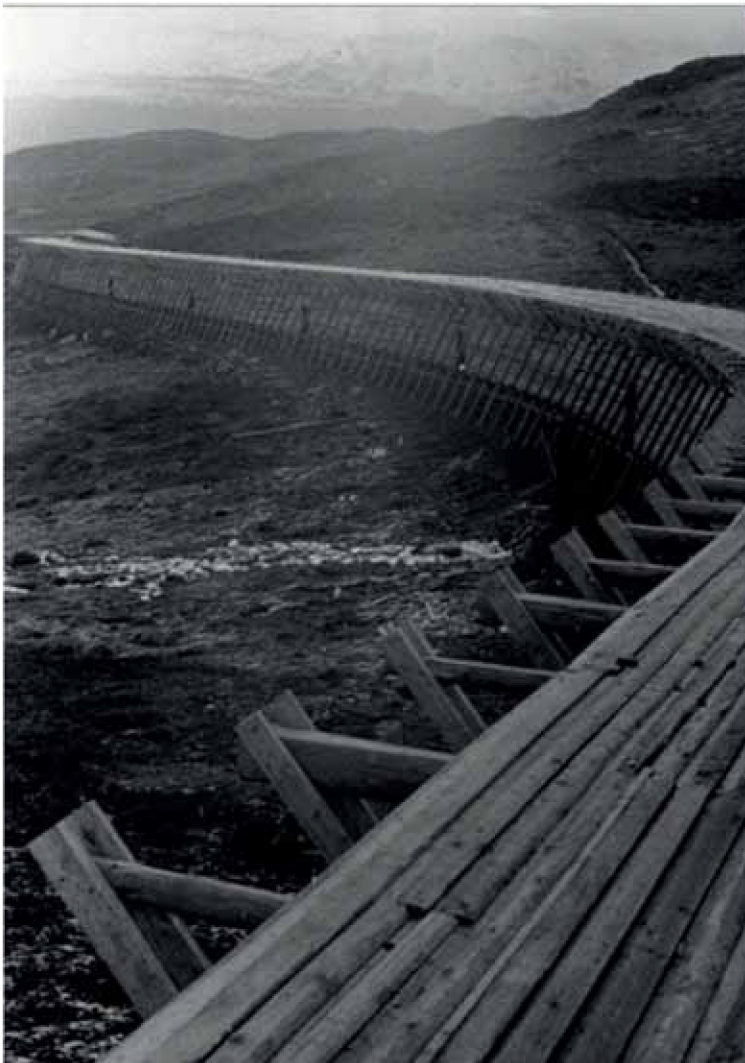
Flere av fangene var lærere som hadde blitt arrestert fordi de nektet å melde seg inn i Quislings «Norsk Lærersamband». Fangene tilhørte også andre yrkesgrupper som journalister, avisredaktører, leger, politifolk og tannleger som var arrestert på grunn av mistanke om politisk mostandsaktivisme eller at de hadde nektet å melde seg inn i Nasjonal Samling. Etter at de norske fangene ble sendt tilbake til Grini, ble tyske straffefanger som hadde jobbet med RV50 i Kvæangsbotten overført fra en fangeleir i Perten i Kjækan til Veiskaret.

Tunnelen i tre hadde høyde og bredde på 3,8 meter. Den samlede lengden ble hvert 5,4 kilometer, forlenget med 17 møteplasser på ca. 900 meter. Ved åpningene fantes 8 meter høye snøskjermer. På mindre utsatte steder ble det satt opp vanlige snøskjermer som utgjorde en total lengde på 7,4 kilometer. Tunnelen gjorde alt i alt god nytte for seg, men utgjorde ingen garanti for vinteråpen veg. De tre første månedene av 1943 var vegen over fjellet sperret så mye som 22 dager. Om våren reduserte teleløsningen framkommeligheten en periode. Tunnelen ble aldri helt ferdigstilt og ble tilslutt brent under tilbaketrekkningen av de tyske styrkene i øst. 10 februar 1945 ble brakkeleirene brent og 4 dager senere tunnelen. Antagelig ble leiren og tunnelen på Baddereidet brent i samme tidsrom.

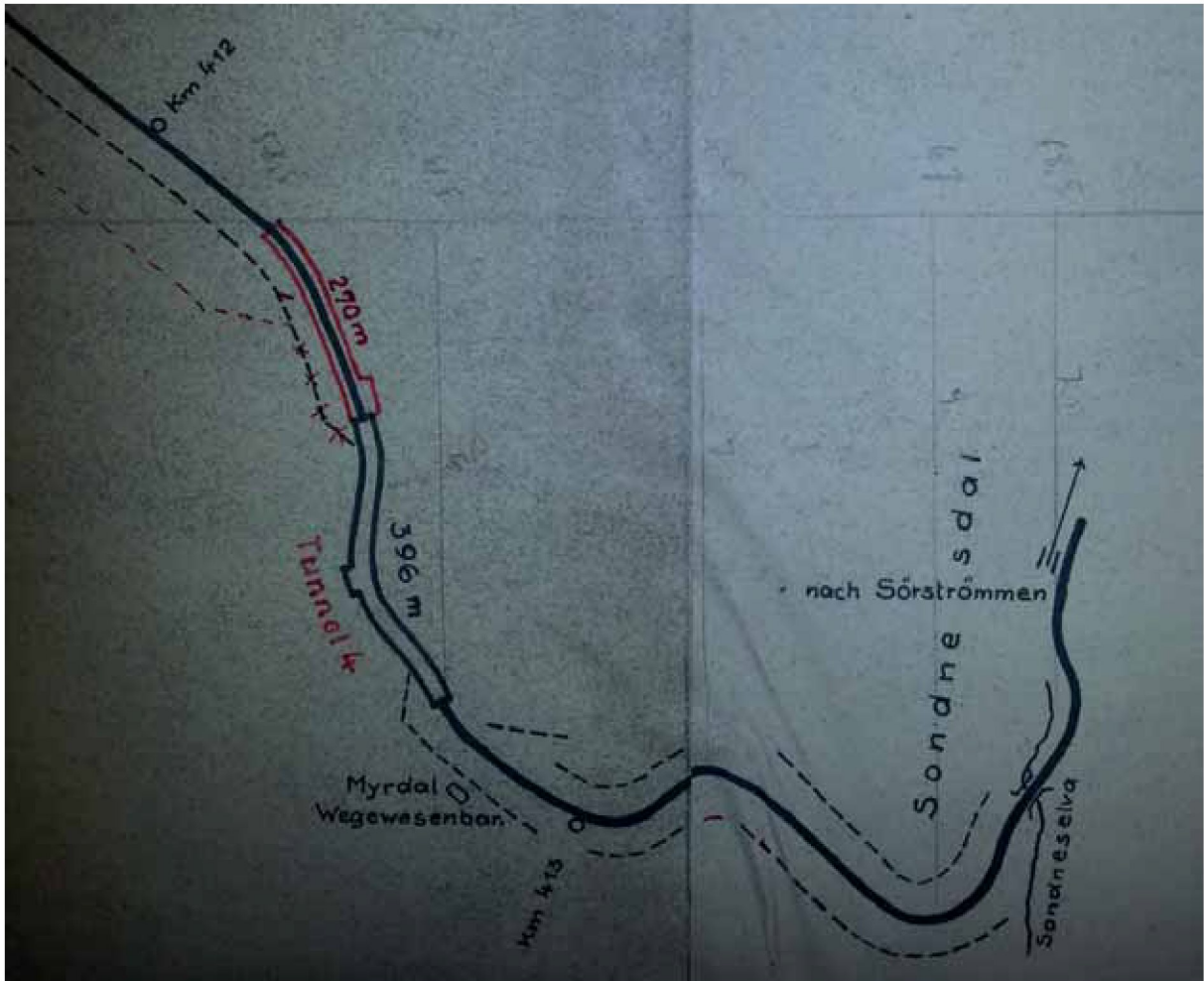
Arbeidet med å gjøre vegen over Kvæangsfjellet til helårsveg ble gjenopptatt opp de norske vegmyndighetene på midten av 1960-tallet.



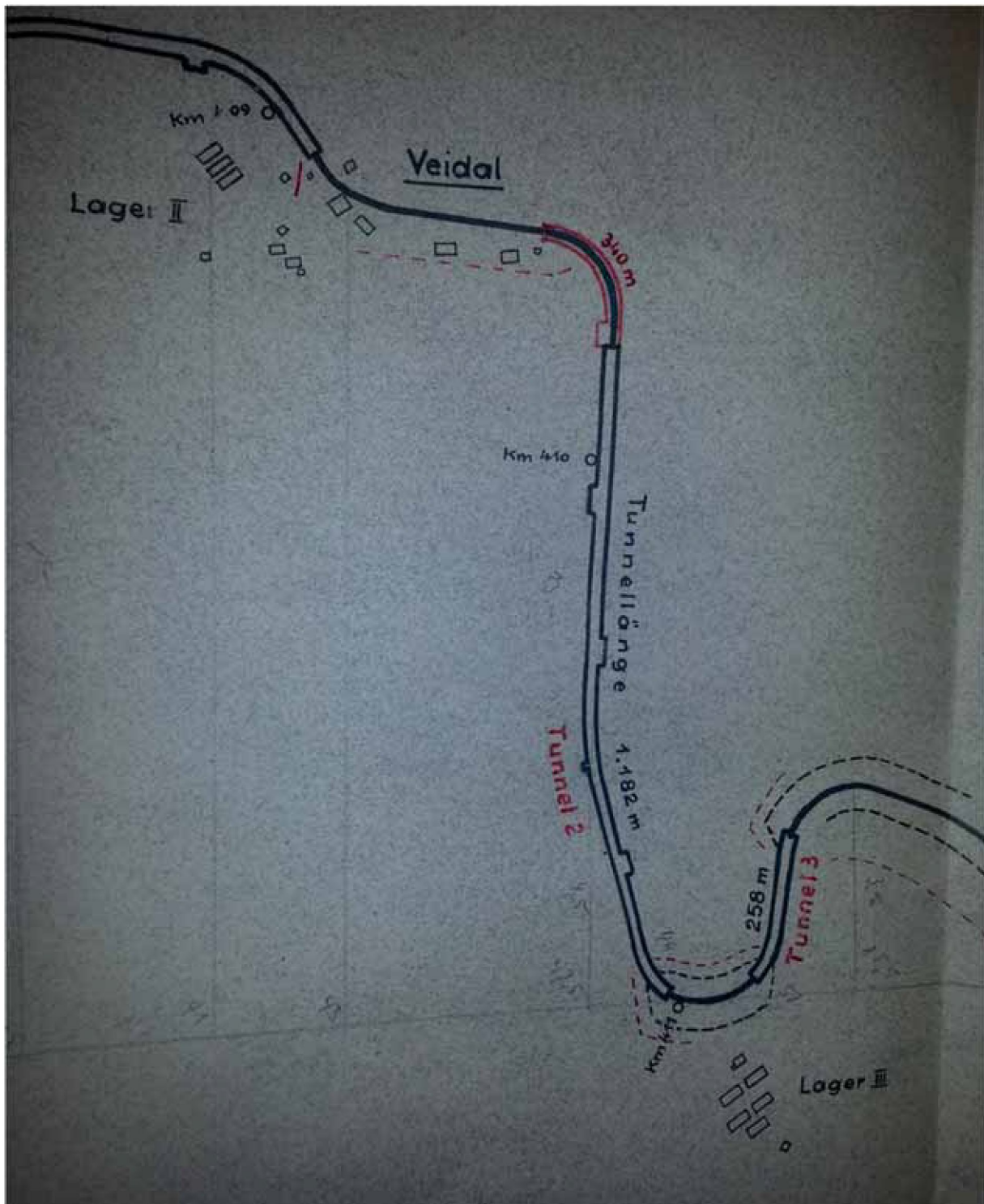
Figur 1: Plantegning for snøtunnel 1 på Baddereidet: Arkiv: Narvisenteret



Figur 2: Tunnel 1 slynger seg over Baddereidet. Fotoarkiv: Nord-Troms museum



Figur 3: Plantegning for tunnel 4 i stigningen opp fra Myrdal. Arkiv: Narviksenteret



Figur 4: Plantegning for tunnel 3 og 4 mellom Storsvingen og Veidal. Arkiv: Narviksenteret



Figur 5: Fangebrakkene på Veiskaret fangeleir kom fra gruvene på Middas gruver. I forgrunnen ligger ei torvisolert fangebrakke. I bakgrunnen skimtes vaskehuset. Fotoarkiv: Nord-Toms museum.

Leiren på Baddereidet var uferdig da fangene ankom i august 1942. Det var på forhånd oppført brakker fra Middavarre gruver som ble tatt i bruk som fangebrakker. Brakkene var uisolerte og trekkfulle. Mange var underernærte allerede ved ankomsten til Veiskaret. Til å begynne med var også kosten svært dårlig for fangene som ble satt til å utføre hardt fysisk arbeid elleve timer om dagen. Fra fortellingene til de som satt i fangenskap her, får man imidlertid inntrykk av at det bedret seg etter hvert. Lokalbefolkningen bidro med fisk og mat til fangene og var til stor hjelp. De fikk også motta pakker fra pårørende og Røde Kors i Troms forsynte dem blant annet med mat og klær. Leiren har etterlatt seg tydelige spor i marka der fange- og mannskapsbrakkene har stått. De er tilrettelagt med skilt og sti for publikum

Veidal fangeleir er den mest kjente av fangeleirene i Kvæningen, blant annet fordi maleren Per Krogh og arkitekten Odd Nansen satt i fangenskap her og dokumenterte livet i leiren både gjennom memoarer og tegninger. Fangeleiren lå på Storbukteidet, i et vidåpent og klimatisk utsatt område langs riksvegen. I dag er det imidlertid ingen spor igjen etter selve fangeleiren. Området er sterkt berørt av tiltak i nyere tid. Trolig er det hentet masser i forbindelse med bygging av E6.

Enkelte av fangene levde under verre betingelser enn de andre. Blant fangene i Veiskaret var det 30 jødiske fanger. I sine memoarer forteller Odd Nansen om hvordan en av de jødiske fangene som kom fra Vegskaret til Veidalen fangeleir ble verre behandlet av de tyske fangevokterne.



Figur 6: Veidal fangeleir. Fotoarkiv: Narviksenteret



Figur 7: Veidal fangeleir, fangene kommanderes til arbeid. Fotoarkiv: Narviksenteret



Figur 8: Rester etter leiren i 1987, tatt av fange nr 3183 Per A. Hansen fra Oslo



Figur 9: Snøtunell på Kvænangsfjellet. Fotoarkiv: Nord-Troms museum



Figur 10: Den gamle riksvegen opp mot Gildetun. Stolpefundamenteringen for snøtunellen er fortsatt tydelig på hver side av veien. Denne delen av riksvegen med stikkrenner bør være en hensynssone.

Finlandstelt

Selv om sporene etter hovedleiren med brakker er borte, finnes det andre minner som trolig er tilknyttet leiren. På en liten høyde på motsatt side av E6 og rett overfor fangeleirsområdet finnes tuftene etter fire små bygninger. En har trolig vært etter en torvisolert vaktbrakke lik den som er avbildet på bildet fra i Veiskaret (figur 5). Det finnes også tre mindre tufter, trolig etter såkalte Finlandstelt. Dette er åttekantede hytter som finnes i ulike størrelser og er satt sammen av finerplatemoduler. De hadde ovn, men isolasjonsevnen har vært begrenset og de har trolig blitt dekt med torv nederst på veggen. De hadde trolig flere funksjoner i et leirområde, innkvartering av militært personell, lager, verksted og kjøkken. De fantes i flere størrelser og de største ble brukt til staller. De ble også brukt til fangeboliger, jf figur 13.



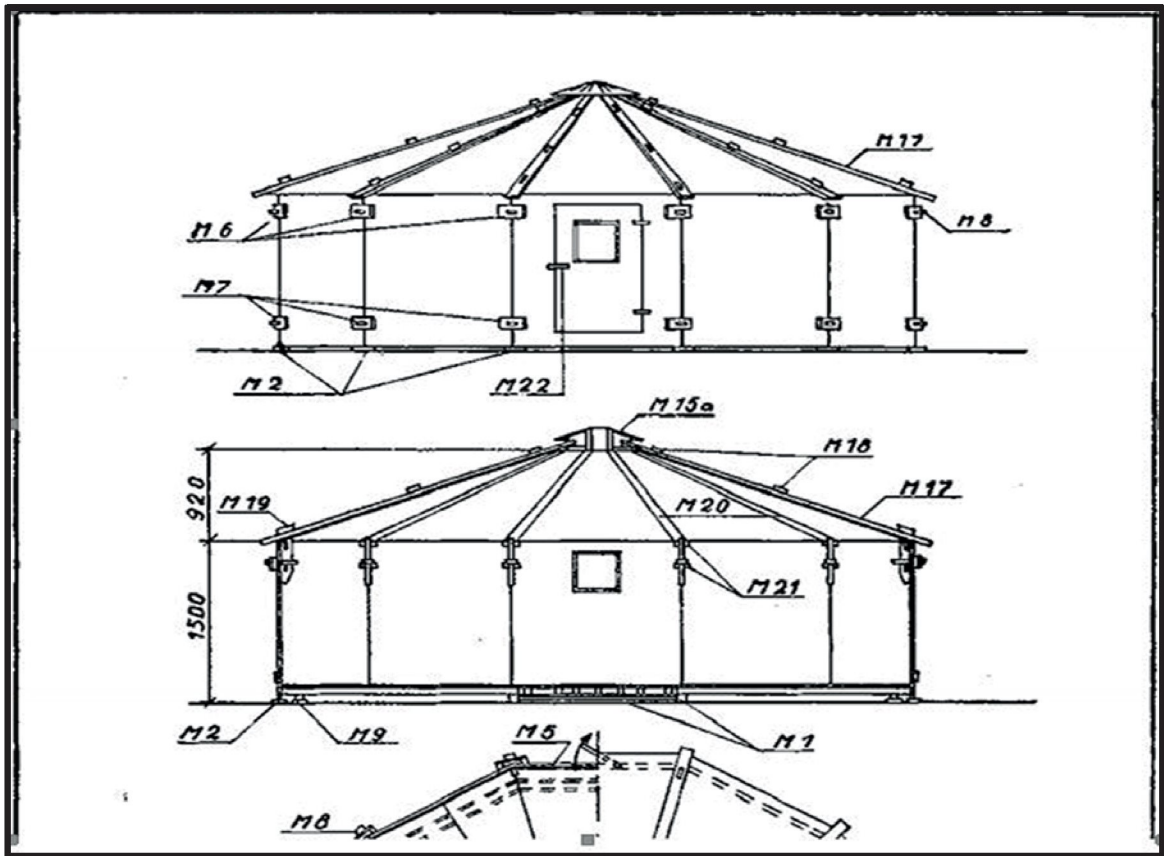
Figur 11: Tuft, trolig etter torvisolert vaktbygning rett overfor fangeleirsområdet på Storbukteidet. Den bør inngå i hensynssone med Finlandstelt på samme sted.



Figur 12: Tuft etter Finlandstelt rett overfor fangeleirsområdet på Storbukteidet.



Figur 13: Finlandstelt i leiren for russiske krigsfanger i Øverbygd, Målselv. Fotoarkiv:Midt-Troms Museum



Figur 14: Fra tysk manual for oppsetting av Finlandstelt

Arkiv: Narviksenteret



Figur 15: Tuft etter mindre torvisolert Finlandstelt ved Gildetun?



Figur 16: Hva finnes igjen? Fangeleirsområdet besøkes etter krigens slutt. Fotoarkiv: Nord-Troms museum





Figur 17: Krigsminner på Storbukteidet

Mannskapsbrakker /- forlegninger

På Kvæangsfjellet og Baddereidet fantes det vegvesenstasjoner som okkupasjonsmakten overtok, blant annet ved eksisterende Veidal stasjon stasjonen ved siden av Gildetun. I den tyske plantegningen over brakkeleiren finnes 14 bygninger (Lager II, se figur 4). De er usikkert om de to brakketuftene som ble påvist under befaringen skal knyttes til eksisterende bygninger etter den norske vegstasjonen eller nyoppførte tyske brakker. På planen er det en rød stiplet linje som delvis samsvarer med plasseringen av en hellelagt vei bak brakketuftene. Bortsett fra et par teglstein ble det ikke funnet spor etter Lager III ved tunell 3 i Storsvingen (se figur 4). Området er sterkt omrotet og påvirket av terrenginngrep i etterkant, i likhet med Veidal fangeleir. Odd Nansen opplyser i sine memoarer at det i løpet av høsten 1942 ble satt opp en leir for norske arbeidere som hadde som oppgave å holde vegen over fjellet åpen i området ved Storsvingen. Dette er nok Lager III. I juni 44 var det 31 mann i et slikt kompani såkalt Schneeräum-truppe på Veidal, Lager II.

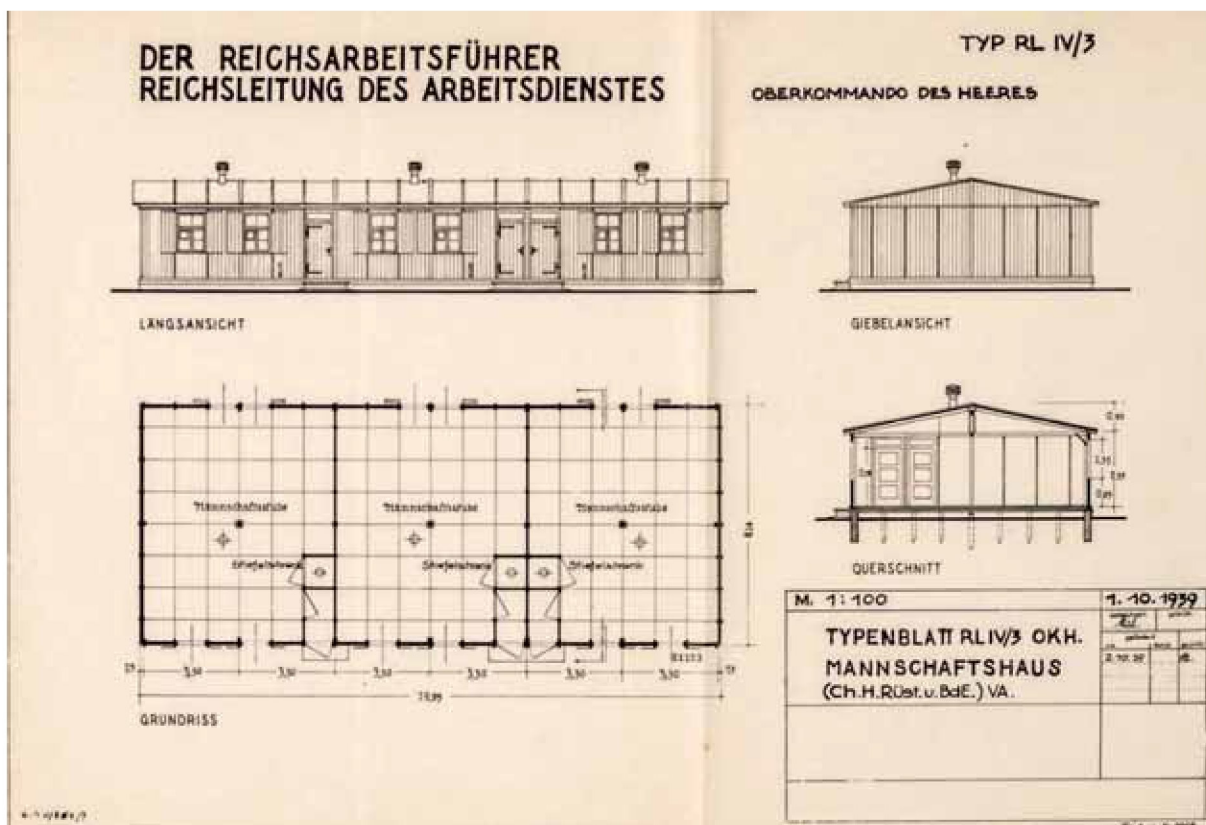
Mannskapsstyrkene som krevdes for å holde vegen åpen og bygge tunellene var satt sammen av både fanger og sivile. I en tysk rapport fra 1942 framgår det at det var stasjonert 450 fanger og 350 «frie norske arbeidere» i «Kvæangspasset».



Figur 18: Brakketuft nærmest vegstasjonen. Ovnsrester i ene enden og mulig brønn.



Figur 19: Brakketuft lengst øst ved vegstasjonen.



Figur 20: RL IV/3, trolig den mest utbredte brakketypen i de okkuperte områdene som også var på Veidal fangeleir . Arkiv: Narviksenteret



Figur 21:Krigsminner ved Gildetun

Dekningsrom og torvdeponi

Det mest tallrike krigsminner er et stort antall dekningsrom. De ligger på rekke langs begge sider av Demningen i selve Veidalen bak Gildetun. Demningen er trolig anlagt i forbindelse med drikkevannsforsyning til Gildetun på 1960 tallet, ved hjelp av jordvoller i begge ender. Det skal også ha vært planer om å sette ut fisk i det oppdemmede bassenget. Det ligger også ei rekke med dekningsrom bak vegstasjonen. Deres funksjon har trolig vært som dekning under angrep og/eller som opphold for vaktstyrker. De fleste er sprengt inn i fjell og utsprengte massene er brukt til tørrmurer i inngangspartiet. Rester av trevirke kan i noen tilfelle være igjen, ovnsrester og i ett tilfelle takdekke. Etter krigens slutt var det mangel på det meste, også bygningsmaterialer. Brukbar trevirke ble ofte fjernet fra dekningsrommene. Det finnes også flere små hauger av oppspadd torv ved dekningsrommene. Dette har nok vært til brensel i dekningsrommene. To dekningsrom ligger innenfor planområdet øst for Demningen, ett tangerer plangrensen (se figur 25). Her bør det også være en hensynssone c).



Figur 22: Dekningsrom med rester av ovn i Veidalen



Figur 23: Torvdeponi



Figur 24: Bevart dekningsrom i Norddalen, Storfjord kommune. Foto: Anders Hesjedal



Figur 25: Oversikt over registrerte dekningsrom

Tørrmurte stikkrenner og brokar

Den gamle riksvegen var så godt som ferdigstilt ved okkupasjonen. På flere steder er den også godt synlig ved siden av E6. De tørrmurte stikkrennene fra Storsvingen opp mot Veidal er fint utført håndverk. Det samme gjelder de tørrmurte brukarene på begge sider av Sandneselva. På østsiden står det igjen i full høyde. Mot motsatt side er bare en steinrekke synlig over vannet. Resten av steinen som tilhørte dette brokaret virker å være stablet inn til det moderne karet i betong.



Figur 26: Tørrmurt stikkrenne



Figur 27: Brukar. Gjenværende del og gjenbruk av stein i brokar ved Sandneselvbrua.

Oppsummering

Det finnes mange spor igjen etter den tyske okkupasjonsmakten på Kvæangsfjellet. Sporene etter de som en gang var de mest tydelige i landskapet, fangeleirene, mannskapsleirene og snøtunellene er imidlertid borte. De ble brent under tilbaketrekkingen av de tyske styrkene i krigens siste fase vinteren 1944-45. Etter dette ble de gjenværende sporene fjernet av norske myndigheter. Der er også gjort store inngrep i landskapet for å forbedre veglinje og framkommelighet over fjellet. Det gjelder spesielt der Veidal fangeleir lå og Leir III i Storsvingen. Dette kan nok også tilskrives myndighetenes ønske om å fjerne sporene etter okkupasjonsmakten. Det innebærer også at de materielle sporene etter de som i stor grad bygde - og ble tvunget til å bygge infrastrukturen som var nødvendig for å befeste okkupasjonsmaktens stilling i nord er borte.

Krigsfangenes offer og betydning under 2. verdenskrig har vært lite omtalt og forsket på. De nyeste undersøkelsene er knyttet til arkeologiske registreringer i Norddalen i Storfjord der en rekke fangeleire ble oppdaget og kartfestet i forbindelse med registrering av 420 KV linje fra Hammerfest til Balsfjord. Disse leirene var av en annen karakter ettersom de russiske krigsfangene ble utsatt for grov mishandling i arbeidet med å bygge en forsvarslinje, den såkalte Lyngenlinja, knyttet til tilbaketrekkingen i 1944-45. Svært mange døde. I løpet av krigen ble om lag 100 000 krigsfanger sendt til Norge, og av disse omkom minst 13 700 som følge av sykdom, sult og straffeforfølgelser. Antall døde utgjorde det største tapet av menneskeliv på norsk jord under andre verdenskrig. Ingen døde så langt en kjenner til i Veidalen og Veiskaret. Etter ferdigstilling av tunellene ble fangene sendt sørover 10. november 1942. Kun 15 dager etterpå ble de 30 norske jødene fra Veiskaret deportert til Tyskland på veg til konsentrasjonsleirene på kontinentet. Kun to av de jødiske fangene fra Veiskaret, musikeren Leif Wolfberg og språklærer Josef Israel Berg, returnerte fra konsentrasjonsleirene med livet i behold.

Vegen over Kvæangsfjellet er en hovedfartsåre som trafikkeres av mange. Mange har også beundret utsikten fra vegens høyeste punkt ved Gildetun, men få kjenner nok til hendelsene her under 2. verdenskrig og bestrebelsene for å gjøre fjellovergangen til en stabilt framkommelig helårsveg. Det finnes heller ingen informasjon om dette på fjellet. Informasjon om hendelsene på Kvæangsfjellet høsten 1942 og den betydning vegen har hatt - og fortsatt har vil kunne berike reiseopplevelsen. Aktuelle informasjonspunkter kan være der Veidal fangeleir lå og ved Veidal stasjon. Det bør også fjernes vegetasjon fra brakketuftene slik at de framtrer tydeligere i bakken. Den gamle Riksvegen og dekningsrommene kan være et lite turmål med utgangspunkt fra Gildetun eller Veidal stasjon.

Litteratur/kilder:

Andreassen, D.M., Hesjedal, A., 2015: *Kulturminneundersøkelser i 2015, krigsminnelandskap i Troms: Registreringer langs Lyngelinja, Storfjord kommune*. Troms fylkeskommune

Grosvold, Roger: 2019: *Veiskaret fangeleir: Fangene på fjellet*. Artikkel i ABC nyheter 19/9-2019. <https://www.abcnyheter.no/reise/inspirasjon/2019/09/16/195606408/veiskaret-fangeleir-fangene-pa-fjellet>

Isaksen, Jan, 2016: *Krigsminner fra Kvæangen*. Utgitt av Skjervøy kommune.

Michelet, Marte, 2018: *Hva visste Hjemmefronten*. Gyldendal.

Reiersen, Olve, u.å.: Upublisert manuskript om norsk veghistorie. Statens vegvesen.

Solvold, Ola, 2013: *Tyskerne fant løsningen på hvordan E6 ikke skulle bli stengt*. Artikkel i Nordlys 6.12.2013. <https://www.nordlys.no/nyheter/tyskerne-fant-losningen-pa-hvordan-e6-ikke-skulle-bli-stengt/s/1-79-7030831>

Andre kilder:

Brekmo, Lise Beate. Formidler, Nord-Troms museum.

Stokke, Michael. Forsker, Narviksenteret.

Isaksen, Jan. Pensjonist, Burfjord.

Film av Bente Nordhagen

<https://digitaltmuseum.no/011085443643/hilsen-fra-veidalsfangene>

Tekst: Harald G. Johnsen med innspill fra Dag-Magnus Andreassen

Kart og lay-out: Harald G. Johnsen

Foto: Harald G. Johnsen, der annet ikke er oppgitt



Troms og Finnmark fylkeskommune

Romssa ja Finnmárkku fylkkagielda

Tromssan ja Finmarkun fylkinkomuuni

NYE VEIER AS

7037 TRONDHEIM

Deres ref.

Vår ref.

20/12555-35

Saksbehandler

Anne Øvrejorde Rødven

Dato

12.02.2021

Fylkeskommunens tilleggsuttalelse - Reguleringsplan for E6 Kvænangsfjellet - Redegjørelse for kryss - Fylkesveg 7956 og E6

Vi viser til brev fra Nye Veier Svar datert 20.1.2021, angående «Redegjørelse om tiltakets virkninger for fv. 7954 og krysset fv. 7954 * E6.

Det skal inngås en gjennomføringsavtale for tiltak som skal overtas av TFFK for fremtidig drift og vedlikehold. Eksempelvis nytt kryss, ny veg, nye kollektivholdeplasser ++.

Det må fremkomme i:

Rekkefølgebestemmelser

- adkomster fra fylkesveg skal være kontrollert og godkjent av TFFK før det kan gis byggetillatelse.
- Alle tiltak som fylkesveg skal avklares med TFFK før gjennomføring kan igangsettes.

Kryss Fv7956 x E6

1. Vegen bygges som Riksveg og omklassifiseres til fylkesveg etter ferdigstillelse i henhold til vegloven § 7, jfr. NA-RUNDSKRIV NR. 97/12.
Overtakelse skjer da etter befarig. Drift, vedlikehold og forvaltning (DVF) må godkjenne at overtakelse kan skje ved at vilkårene i NA-RUNDSKRIV NR. 97/12 er oppfylt.
2. Nye veier bygger vegen på vegne av fylkeskommunen og kvaliteten sikres ved inngåelse av en gjennomføringsavtale.

Dagens E6 øst for krysset mellom fv.7954*E6

1. Det forutsettes at denne strekningen skal være en del av riksvegen.
Dersom dette ikke er tilfelle og at strekningen er planlagt omklassifisert til fylkesveg jfr. Vegloven 7, skal overtakelse gjennomføres i henhold til vilkårene i NA-RUNDSKRIV NR. 7/12.
DVF må godkjenne overtakelsen.

Kontaktperson i fylkeskommunen er Øyvind Strømseth, oyvind.stromseth@tffk.no

Med hilsen

Postadresse

Fylkeshuset, pb 701, 9800 Vadsø

E-post

postmottak@tffk.no

Besøksadresse

Besøksadresse

Tffk.no

Telefon

77 75 50 00

Org.nr

922420866

Charles Petterson
Ass. avd.leder plan, folkehelse og kulturarv

Anne Øvrejorde Rødven
Arealplanlegger

Dokumentet er elektronisk godkjent og har ingen signatur

Mottakere:
NYE VEIER AS

Kopi til:
STATENS VEGVESEN

FYLKESMANNEN I TROMS OG FINNMARK
Statens hus
9815 VADSØ

Vår dato: 15.12.2020
Vår ref.: 202005660-13
Arkiv: 323
Deres dato: 30.10.2020
Deres ref.: Nye Veier 2019/1165

Saksbehandler:
Eva Forsgren
22959616/efor@nve.no

NVE har innsigelse- Offentlig ettersyn - Detaljreguleringsplan for E6 over Kvænangsfjellet - Kvænangen og Nordreisa kommuner, Troms og Finnmark

Vi viser til oversendelse av høringsdokumenter, NVEs innspill til varsel om oppstart datert 17.7.2020, samt ulike møter i planprosessen. Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) er nasjonal sektormyndighet med innsigelseskompetanse innenfor saksområdene flom-, erosjon- og skredfare, allmenne interesser knyttet til vassdrag og grunnvann, og anlegg for energiproduksjon og framføring av elektrisk kraft. NVE gir råd og veiledning om hvordan disse saksområdene skal tas hensyn til ved utarbeiding av arealplaner etter plan- og bygningsloven.

Generelt:

NVE oversender innsigelsen til Fylkesmannen Troms og Finnmark som en del av samordningsrutinen for innsigelser. NVEs rolle for å ivareta fare og verdier knyttet til vassdrag fremkommer i NVEs veileder 2/17 om vesentlige regionale og nasjonale interesser knyttet til NVEs ansvarsområder, Planer som åpner for tiltak som vil være i strid med vannressurslovens bestemmelser eller forskrift om rikspolitiske retningslinjer for vernede vassdrag, vil kunne gi grunnlag for innsigelse fra NVE. Det er derfor viktig at virkningene for vassdrag er godt beskrevet i planen.

Dette er nærmere omtalt i NVEs veileder 1/2017 «Veileder til vannressursloven og NVEs behandling av vassdrags- og grunnvannstiltak». På siste plannivå skal reel fare være kartlagt, dette er også nedfelt i KMDs Rundskriv H-5/18 Samfunnssikkerhet i planlegging og byggesaksbehandling : «Ved siste plannivå er det ikke mulig å skyve nærmere avklaring av reell fare til byggesaken ved å sette vilkår for å innvilge byggesøknad. Kravet til ROS-analyse i lovens § 4-3 vil da ikke være oppfylt».

NVE mener at det foreliggende planmaterialet ikke gir tilstrekkelig beskrivelse av tiltak og virkningene for vassdrag. Plandokumentene gir dermed ikke tilstrekkelig informasjon for å ta stilling for samordning etter vannressursloven § 20 og NVE har derfor innsigelse til planen.

E-post: nve@nve.no, Postboks 5091, Majorstuen, 0301 OSLO, Telefon: 22 95 95 95, Internett: www.nve.no

Org.nr.: NO 970 205 039 MVA Bankkonto: 7694 05 08971

Hovedkontor
Middelthunsgate 29
Postboks 5091, Majorstuen
0301 OSLO

Region Midt-Norge
Abels gate 9
7030 TRONDHEIM

Region Nord
Kongens gate 52-54
Capitolgården
8514 NARVIK

Region Sør
Anton Jenssensgate 7
Postboks 2124
3103 TØNSBERG

Region Vest
Naustdalsvegen. 1B
6800 FØRDE

Region Øst
Vangsvæien 73
Postboks 4223
2307 HAMAR



Formål med plan:

Formålet med planen er å utbedre E6 over Kvænangsfjellet. Vi mener at hensikten med prosjektet er viktig og at tunneler i området vil være med å øke sikkerheten mot skred i området. Men at de ulike løsningene for kryssing av vassdrag må belyses bedre for å ivareta verneverdiene i de verna vassdragene.

Bakgrunn for innsigelse - vassdrag

NVE var i sin uttalelse datert 17.7.2020 tydelig på at tiltakene ved vassdragene må beskrives for at samordning etter vannressursloven (VRL) vil kunne skje: «NVE vil nå i enda større grad ha fokus på at inngrep i og ved vassdrag er beskrevet og ivaretatt godt nok i planbeskrivelse og planbestemmelser. Vi mener det er en fordel å ta dette gjennom samordning av plan jf. vannressursloven § 20. Vi vil derfor vurdere om tiltak i vassdrag kan medføre fare eller ulemper for allmenne interesser på en slik måte at det oppstår konsesjonsplikt etter vannressursloven §8. Når reguleringsplan omfatter de hensyn som vannressursloven skal ivareta, kan reguleringsplan erstatte konsesjon etter vannressursloven § 8, jf. §§ 18 og 20. Dette forutsetter at reguleringsplanen gir en god beskrivelse av tiltakene og at konsekvensene for allmenne interesser er vurdert, beskrevet og ivaretatt». Innspill til varsel om oppstart presiserte videre hvilke tiltak som måtte beskrives.

Vi mener at kunnskapsgrunnlaget når det gjelder naturverdier ser ut å være tilfredsstillende utredet og at intensjonene i planbestemmelsene er tilstede. Men at konsekvensen av de ulike tiltakene for verneverdiene ikke er beskrevet.

I utsendte plandokument er kryssing av vassdrag ikke beskrevet og utfra plankart kan det se ut om det eksempelvis planlegges en lengre veifylling over verna vassdrag, i forkant av tunnelpåhugg ved Eidevassdraget. Utfra plantegning ser det ut som om fyllingen går ut i vassdraget, noe som sannsynligvis vil kreve flytting av vassdrag, dette er ikke beskrevet eller omtalt. Området her er i tillegg registrert som et område med regional verdi når det gjelder biologisk mangfold.

Flomfarevurdering ved ny bru over Suselva anbefaler senking av elvebunn og erosjonssikring av elvebunn/sidekanter og konstruksjoner. Dette er eksempel på tiltak som vil kunne påvirke verneverdien i vassdraget og konsekvensen for vassdragsverdiene er ikke beskrevet.

Det er usikkert om hvordan de ulike valg av kryssinger vil føre for til virkninger for flom og de verna vassdraget. Jf. planbestemmelse 4.4.4. som åpner for at kryssing av vassdrag skal utredes av entreprenør.

Planbestemmelsene omtaler også krav til massekvalitet ved fylling i vassdraget (jf. Planbestemmelser 2.2.3). Det er bra at det stilles krav til kvalitet på massene men hva innebærer utfylling i vassdrag? Hvor er de planlagt, hvor mye, når og hvordan vil det påvirke naturverdier og flom i vassdragene? Det er uklart hvordan intensjonen i planbestemmelsen § 3.5 og 4.2.1, om at det bør legges vekt på å minimere negative virkninger for vassdragsverdiene, skal ivaretas ved omtalte inngrep i vassdrag. Hvordan anleggsfasen påvirker vassdragene er ikke heller belyst og er en viktig del av å ivareta verdiene i vassdragsområdet.

Massedeponiet på fjellet er i nærkontakt med sidevassdrag til Eideelva og det er viktig at kantsonen avmerkes tydelig i anleggsfasen og ivaretas.

Utfra at tiltaket er lite beskrevet finner vi ikke å kunne samordne etter vannressursloven § 20.



Flom – merknad:

Vi finner ikke at flomfaren er utredet, annet enn for Suselva. Det er avsatt hensynssoner for flom i flere vassdrag, men at den muligens er basert på aktsomhetskart for flom eller faste avstand .

Det er svært viktig at sikringstiltakene ved Suselva ikke er med å øker faren for eksisterende bebyggelse. Sikring og innsnevring av vassdrag kan øke hastigheten på vannet og forsterke faren for nedenforliggende bebyggelse og campingplass. Sikring av bru må ses i sammenheng med sikring av bebyggelse.

Vurdering av flom er viktig for å kunne vurdere hvordan kryssing av vassdraget kan gjennomføres uten at risiko for flom økes. Det antas også at dette er en forutsetning for at entreprenøren sammen med byggherren skal kunne velge riktig løsning.

Anleggsfasen - merknad:

Vi mener også at hensyn til vassdrag og flomfare i anleggsperioden må synliggjøres bedre i planbestemmelsene. De må være tydeligere på hvordan vassdragsmiljøet skal ivaretas i anleggsperioden, eks. hvordan midlertidige kryssinger skal utføres, samt hvor det er planlagt deponiområder. Dette er spesielt viktig innenfor nedbørsområde til verna vassdrag. Det er viktig at grunnforholdene er vurdert også i riggområder og midlertidige områder.

Planbestemmelser- merknad :

Det er bra at det er stilt rekkefølgebestemmelser om dokumentasjonskrav før anleggsstart (planbestemmelse §6). Erfaringsmessig fra store prosjekt kan massehåndtering være en utfordring og det er tilfeller da masser kommer på avveier og blir brukt uten godkjenning i nærområder. Det er mulige områder med kvikkleire på begge sider om Kvæangsfjellet og det er derfor svært viktig at det er kontroll med massehåndteringen så at det ikke blir bruk av masser i områder med fare for kvikkleireskred. Det er planlagt konkrete massedeponier som skal avsluttes. Hvordan kan kontroll av anleggsmasser ivaretas i planbestemmelsene eller på annen hensiktsmessig måte?

Skredsikring av eksisterende bebyggelse:

NVE er i dialog med Nye veier om bruk av masser for skredsikring av eksisterende bebyggelse. Det er en annen prosess og omhandles ikke av denne uttalelsen.

Konklusjon:

For flom gjelder at reell fare skal være avklart på siste plannivå, og det konkrete dimensjoneringskravet og behov for tiltak for hver enkelt kryssing burde dermed være avklart allerede nå. Konsekvensene av sikringstiltakene for nedenforliggende bebyggelse ved Suselva må avklares.

NVE mener at det mangler konkrete vurderinger og beskrivelser om hvordan de ulike kryssingene skal gjennomføres og hvordan verneverdiene vil bli ivaretatt ved de ulike vassdragskryssingene. Det er skjerpede omstendigheter ved at nasjonale og regionale verneverdier kan være berørt i det verna Oksfjordvassdraget. NVE finner derfor ikke å kunne samordne etter vannressursloven § 20.

Med hjemmel i PBL § 5-4 fremmer NVE innsigelse til følgende forhold i kommuneplanens arealdel**Planen har utilstrekkelig beskrivelse av hvordan verdier knyttet til vassdrag blir ivaretatt ved kryssinger av vassdragene.**

Innsigelsen vil kunne trekkes når tiltakene er beskrevet og konsekvensen for vassdragsverdier er beskrevet og ivaretatt, jf. presisering i innspill til varsel om oppstart.

Med hilsen

Knut Aune Hoseth
regionsjef

Eva Forsgren
senioringeniør

Dokumentet sendes uten underskrift. Det er godkjent i henhold til interne rutiner.

KVÆNANGEN KOMMUNE
Nordreisa kommune
Rambøll Norge AS - Alta
Steinar Rask

STATSFORVALTEREN I TROMS OG FINNMARK
Postboks 700
9815 VADSØ

Vår dato: 05.03.2021
Vår ref.: 202005660-23
Arkiv: 323
Deres dato:
Deres ref.:

Saksbehandler:
Anders Bjordal

NVE trekke innsigelse til plan

Viser til epost fra NYE veier v/Geir Idar Foshaug datert 26.februar 2021 hvor NVE anmodes om å trekke innsigelsen til detaljreguleringsplan for E6 over Kvænangsfjellet - Kvænangen og Nordreisa kommuner i Troms og Finnmark.

NVEs vurdering

I forbindelse med offentlig ettersyn fremmet NVE den 16.12.2020 følgende innsigelse til planen:

NVE mener at det mangler konkrete vurderinger og beskrivelser om hvordan de ulike kryssingene skal gjennomføres og hvordan verneverdiene vil bli ivaretatt ved de ulike vassdragskryssingene.

I ettertid har det vært dialog mellom NVE, Norske veier og forslagsstiller konsulent Rambøll, Kvænangen og Nordreisa kommune, og Statsforvalteren. Det ble gjennomført drøftingsmøte mellom de nevnte deltakerne 12.januar 2021.

Rambøll har nå på vegne av forslagsstiller utarbeidet revidert forslag til bestemmelser for Reguleringsplan for E6 Kvænangsfjellet datert 26.februar 2021 og utarbeidet Fagrapport hydrologi versjon 2 datert 5.3.2021 som imøtekommer innsigelsene fra NVE. I fagrapporten er det gjort mer konkrete vurderinger og beskrivelser på hvordan de enkelte bekke- og elvekryssingene et tenkt utført. Etter vår vurdering er nå også beskrivelser rapporten på en god måte hvordan hensynet til verneverdiene ved de ulike vassdragskryssingene skal ivaretas.

Konklusjon

NVE anser med dette vår innsigelse som imøtekommet ved de foreslåtte endringene og trekker vår innsigelse datert 16.12.2021.

E-post: nve@nve.no, Postboks 5091, Majorstuen, 0301 OSLO, Telefon: 22 95 95 95, Internett: www.nve.no

Org.nr.: NO 970 205 039 MVA Bankkonto: 7694 05 08971

Hovedkontor
Middelthunsgate 29
Postboks 5091, Majorstuen
0301 OSLO

Region Midt-Norge
Abels gate 9
7030 TRONDHEIM

Region Nord
Kongens gate 52-54
Capitolgården
8514 NARVIK

Region Sør
Anton Jenssensgate 7
Postboks 2124
3103 TØNSBERG

Region Vest
Naustdalsvegen. 1B
6800 FØRDE

Region Øst
Vangsvæien 73
Postboks 4223
2307 HAMAR



Med hilsen

Knut Ivar Aune Hoseth
regionsjef

Anders Bjordal
senioringeniør

Dokumentet sendes uten underskrift. Det er godkjent i henhold til interne rutiner.

Kopi til:

KVÆNANGEN KOMMUNE

Nordreisa kommune

Nye Veier AS v/Geir Idar Foshaug

Nye Veier AS v/Steinar Rask

Rambøll Norge AS - Alta v/Ulla Sennesvik



Fylkesmannen i Troms og Finnmark

Romssa ja Finnmárkku fylkkamánni
Tromssan ja Finmarkun maaherra

Vår dato:

15.12.2020

Vår ref:

2020/5760

Deres dato:

29.10.2020

Deres ref:

2019/1165

RAMBØLL NORGE AS AVD ALTA

Postboks 1077

9503 ALTA

Att. Ulla Sennesvik

Saksbehandler, innvalgstelefon

Lars Smeland, 78950403

Detaljregulering for E6 Kvænangsfjellet - samordnet høringsuttalelse med innsigelse

Fylkesmannen i Troms og Finnmark viser til høring av forslag til detaljregulering for E6 Kvænangsfjellet i Kvæningen og Nordreisa kommuner, med utsatt høringsfrist til 21.12.2020. Målet med detaljreguleringen er å sikre en trygg og framkommelig veg over Kvænangsfjellet hele året.

En trygg og framkommelig E6 over Kvænangsfjellet er av svært stor samfunnsmessig betydning. Fylkesmannen og andre regionale statsetater mener det er av stor betydning at dette tiltaket blir gjennomført.

Norges Vassdrags- og energidirektorat (NVE) fremmer innsigelse til planforslaget, fordi det ikke er tilstrekkelig detaljert til å foreta en samordning etter vannressurslovens § 20.

Fylkesmannen har flere, vesentlige, faglige merknader som vi ber Nye Veier innarbeide i et revidert planforslag som sendes på ny høring når detaljprosjekteringen er gjennomført. Merknadene framgår nedenfor.

Innsigelse fra NVE

Planforslaget inneholder ikke en tilstrekkelig beskrivelse av tiltakene i vassdrag og virkningene for vassdrag. Plandokumentene gir dermed ikke tilstrekkelig informasjon for å ta stilling til en samordning etter vannressursloven § 20. Det mangler konkrete vurderinger og beskrivelser om hvordan de ulike kryssingene av vassdrag skal gjennomføres, og hvordan verneverdiene vil bli ivaretatt ved de ulike kryssingene. Tiltaket berører nasjonale og regionale verneverdier i det verna Oksfjordvassdraget. Vi viser til utfyllende informasjon i brevet fra NVE som er vedlagt.



Løsning av innsigelsen

Innsigelsen vil kunne trekkes når tiltakene i vassdrag er beskrevet og konsekvensen for vassdragsverdiene er beskrevet og ivaretatt, jf. presiseringene i NVEs innspill til varsel om oppstart.

Faglige merknader fra fylkesmannen

Nye Veier og plankonsulent Rambøll har gjort et veldig godt arbeid med å etablere kunnskapsgrunnlaget i denne saken. Utredningene som er gjennomført gir vesentlige avklaringer, og det har vært en god dialog med sektormyndighetene og berørte parter i planprosessen, sist i et digitalt møte den 14.12.20 mellom tiltakshaver med konsulent, NVE og Fylkesmannen. Medvirkningen i saken har vært god. Det er også svært positivt at Nye Veier legger vekt på reduksjon av klimagassutslipp og har fått utarbeidet et klimagassbudsjett for tiltaket.

Planforslaget har imidlertid noen mangler slik det nå foreligger. Fylkesmannen anbefaler derfor at Nye Veier starter arbeidet med detaljprosjekteringen, foretar de nødvendige detaljeringene i plankartet og plandokumentene, og sender planen på ny høring etter at detaljprosjekteringen er gjennomført. Om det er nødvendig for å sikre framdriften i prosjektet, kan det reviderte planforslaget sendes på en begrenset høring til de instansene som har reist innsigelse til planen, samt til fylkesmannen.

Saksgang og mangler ved plandokumentene

I forslag til planprogram ved varsel om oppstart skrev Rambøll at det er «*ønske om å ha en relativt grov detaljeringsgrad i reguleringsplanen.*» Årsaken er at kan det bli behov for justeringer underveis i arbeidet, og at en ikke ønsker at «*arbeidet må stoppe opp i påvente av tidkrevende endringsprosesser. Dette mulighetsrommet avklares i planprosessen, slik at det er forutsigbarhet knyttet til hvilke tiltak og tilpasninger som er tillatt, og hvilke som utløser egne endringsprosesser.*»

I uttalelsen vår til dette varselet skrev vi at vi

«forstår behovet for å sette en romslig planavgrensning ved varsel om planoppstart, og ønsket om rom for justeringer også i anleggsfasen. Det siste kan være problematisk. Det kan derfor være hensiktsmessig med en relativt grov detaljeringsgrad. Men siden SAK § 4-3 unntar offentlige veganlegg fra byggesaksbehandling, må planen være tilstrekkelig detaljert til å ivareta berørte hensyn.

(...)

Vi oppfordrer Nye Veier til å gjennomføre alle nødvendige utredninger og analyser i planprosessen, slik at detaljreguleringen kan bli et reelt styringsdokument.»

Vi registrerer at store deler av veganlegget har fått formålskategori kombinerte samferdselsformål (SKF). Bakgrunnen for dette er ifølge planbeskrivelsen å sikre fleksibilitet i planleggings- og utbyggingsfasen og gjøre justeringer mellom vegformålene i senere plan- og anleggsarbeid. Fylkesmannen ser fordelene for tiltakshaver ved en slik framgangsmåte. Utfordringen er at planforslaget som foreligger, ikke gir den nødvendige forutsigbarheten om hvilke tiltak og tilpasninger som er tillatt, og hvilke som utløser egne endringsprosesser.



I praksis er planforslaget en områderegeringsplan og tilfredsstillende ikke kravene til en detaljregulering. Byggingen av den nye E6 vil derfor ikke være detaljert avklart i reguleringsplan etter plan- og bygningsloven og ikke være omfattet av unntaket fra byggesaksbehandling i byggesaksforskriften § 4-3.

Fylkesmannen anbefaler derfor at Nye Veier starter arbeidet med detaljprosjekteringen, foretar de nødvendige detaljeringene i plankartet og plandokumentene, og sender planen på ny høring etter at detaljprosjekteringen er gjennomført. Se utfyllende informasjon nedenfor under *Plandokumentene - Plankartet*.

Reindrift

Virkningene for reindriften i området er grundig utredet, men vi savner en vurdering av planforslaget sammenliknet med eksisterende veiløsning i planbeskrivelsen. Vi savner også en begrunnelse for at tunellinnslaget på østsiden av fjellet er plassert midt i eksisterende flyttlei, og en beskrivelse av konsekvensene av dette valget. Vi har i møter i planfasen anbefalt at det vurderes å flytte tunellinnslaget på østsiden av fjellet ned til området ved avstandsmål 14100 etter Storsvingen. Dette er et skadereduserende tiltak som ville hatt stor betydning for reindriften.

De skadereduserende tiltakene i form av rørferister, gjerde mellom ferist og tunnelåpning, og redusert bruk av rekkverk og åpninger for reinen i rekkverkene, er positive. Det samme er samarbeidsordningen mellom Nye veier (byggherre), entreprenør og RBD35. Dette vil sikre dialog og hensynet til reindriften i forkant av, og gjennom, anleggsperioden.

Den største negative effekten av tiltaket for reindriften, sammenliknet med referansealternativet, skyldes kortere tunneler og massedeponi. Dette er tiltak som også har negativ virkning for naturmangfoldet i området. Sammenliknet med eksisterende situasjon vil imidlertid tiltaket være positivt for reindriften ved at det gir mindre trafikk og forstyrrelser for reinen. Samlet sett mener fylkesmannen at planforslaget ivaretar reindriftshensynene.

Naturmangfold og verna vassdrag

Det er bra at vurderingene etter naturmangfoldlovens §§ 8 – 12 er gjennomført og er en del av konsekvensutredningen om naturmangfold. Vi anbefaler at disse vurderingene integreres i planbeskrivelsen, slik at disse lovpålagte vurderingene blir en del av de vedtatte plandokumentene.

I naturmangfoldvurderingene står det at

«Det mangler likevel tilfredsstillende kunnskapsgrunnlag på beliggenhet av rovfuglterritorier innenfor planområdet. Dette kan fanges opp gjennom kartlegging vår 2021. Eventuell forekomst av rovfuglterritorier kan påvirke tidspunktet for gjennomføring av tiltak, men vil ikke ha konsekvenser for trasévalg. Det er også ønskelig med mer kunnskap på hvordan sjørøye og laksefisk bruker Oksfjordvannet. Dette er viktig i forbindelse med endelig valg av plassering av utslippspunkt.»



Disse manglene ved kunnskapsgrunnlaget gjør at fylkesmannen igjen understreker at et revidert planforslag bør sendes på ny høring etter at detaljprosjekteringen er gjennomført.

Vi kan ikke se at planforslaget er i konflikt med nasjonale eller regionale naturmangfoldsinteresser, men kan være i konflikt med de rikspolitiske retningslinjene for verna vassdrag, jf. innsigelsen fra NVE. Vi anbefaler for øvrig en ny bestemmelse om desinifisering av anleggsmaskiner som skal benyttes i arbeidet, jf. nedenfor under *Plandokumentene – Planbestemmelsene*.

Vannmiljø

I naturmangfoldutredningen kap 7.4.10 om deponiområdet i nedbørsfeltet til Sandneselva (Myrdalen) står det at

«Nedbørsfeltet er begrenset, likevel vil det bli vanskelig å håndtere vann fra deponiområdet i perioder med mye snøsmelting. Bekken kan legges i rør gjennom fyllingen, men håndtering og rensing av overvann fra selve deponiområdet kan bli en utfordring. Dette bør utredes nærmere.»

Vi presiserer at det må være minst mulig avrenning fra deponiet, og utredningene gir ikke svar på hvordan dette skal løses. For fylkesmannen er det derfor uklart om deponiet medfører forringelse i slik grad at vannforskriften § 12 må benyttes. Dette må avklares før endelig planvedtak. Vi er derfor ikke enige i konklusjonen i KU om naturmangfold kap. 11.1 der det står:

«Eventuell forverring av tilstanden er knyttet til partikkel- og forurensningspåvirkning i anleggsfasen, og utslipp av tunnelvann og påvirkning fra deponiområder i driftsfasen. Forutsatt at det gjennomføres avbøtende tiltak, vurderes det at tilstanden i alle berørte vannforekomster kan opprettholdes eller forbedres innen 1-5 år etter anleggsperioden.»

Vi viser for øvrig til uttalelsen vår til overvåkings- og kartleggingsprogram for vannforekomstene datert 06.10.2020, der vi skriver:

«Det er gitt konsesjon til et småkraftverk i Sandneselva. Sandneselva vil få redusert vannføring dersom den bygges ut. Avrenning fra et ev. deponi i Myrdalen kan derfor gi en forsterket påvirkning av vannforekomst Sandneselva. På grunn av dette ber vi Nye Veier etablere en ny overvåkingsstasjon i nedre del av Sandneselva, nedstrøms deponiområdet.»

Støy og luftkvalitet

Fylkesmannen registrerer at hensynene til luftkvalitet og støy er godt ivaretatt i planarbeidet og i planbestemmelsene. Vi vil særlig trekke fram det positive i at retningslinjene for støy og luftkvalitet, T-1442 og T-1520, er gjort juridisk bindende gjennom bestemmelsene, § 7.

Plandokumentene

Plankartet

Plankartet har en så grov detaljering at det ikke tilfredsstillende kravene til en detaljregulering. Manglene er så store at de ligger på grensen til en innsigelse.



Det kombinerte samferdselsformålet SKF er så romslig angitt at det ikke gir noen reell styring med hvor de planlagte tiltakene vil komme. Planforslaget er dermed ikke i tråd med kart- og planforskriften § 9 som sier at «*Arealplan skal angi arealformål, hensynssoner, og bestemmelser i form av linjer og punkt*» (...) *Plankart skal vise innhold og rettslige virkninger på en klar og entydig måte*».

Ut fra det kunnskapsgrunnlaget som foreligger, kan en konkludere med at veien kan bygges innenfor arealet som er avsatt til samferdselsformål i plankartet. Detaljeringen i plankartet, bestemmelsene og beskrivelsen er imidlertid så grov at det er uklart hvilke virkninger planen reelt sett får. For å tilfredsstille kravene til en detaljregulering, må det kombinerte formålet SKF utgå og arealbruken spesifiseres i de gitte underformålene kjørevei, annen veigrunn, rasteplasser osv. Planbestemmelsene må også presiseres, jf. nedenfor.

I planbestemmelsene er det mange områder der det sies at planbestemmelser i eksisterende planer fortsatt skal gjelde. Slike områder skal angis med hensynssone i plankartet. Dette er ikke innarbeidet i planforslaget. Fylkesmannen ser at det allerede er mange hensynssoner i plankartet, og anbefaler at planbestemmelsene i eksisterende planer som fortsatt skal gjelde, tas inn i detaljregulering for E6 Kvænangsfjellet og blir en del av denne planen. Dette gjelder henvisninger i bestemmelse 3.1.1, 3.1.2, 3.1.4, 3.1.5, 3.2.7, 3.3.1 og 3.4.1, samt 5.1.2 – 5.1.4.

Planbestemmelsene

Fylkesmannen er bedt om å bidra til at reguleringsplanbestemmelser blir tilstrekkelig presise i alle planer i fylket, for å unngå uklarhet ved gjennomføring av tiltak og i klagesaker. Vi har derfor sett spesielt på planbestemmelsene i denne saken.

Vi anbefaler en ny bestemmelse i fellesbestemmelsene § 2 om desinfisering av anleggsmaskiner som skal benyttes i arbeidet. Dette er nødvendig for å hindre smitte av *gyrodactylus salaris* og spredning av svartelista arter. Vi foreslår følgende ordlyd: *Maskiner som skal benyttes i anleggsarbeidet skal være rengjort og desinfisert før bruk.*

Vi anbefaler at § 2.1.3 får et tillegg, markert i skravur nedenfor:

«De strekningene av eksisterende E6 som omreguleres til annet formål enn vegformål, skal tilbakeføres til naturlig terreng» og *revegeteres naturlig. Arealene kan tilføres et toppdekke av stedeagne masser fra anleggsområder i umiddelbar nærhet.*

Vi anbefaler at 2.1.5 revideres og får følgende utforming:

a) Hensyn ved prosjektering og utbygging: Ved prosjektering og gjennomføring av tiltak skal det tas hensyn til reindriftsinteressene, både i anleggs- og driftsfase. Veganlegget skal utformes slik at hindringer for trekk, flytting og beite minimaliseres. Anbefalingene om skadereduserende tiltak i planbeskrivelsen kapittel 5.3.8, skal gjennomføres.

b) Reindriftsfaglig kompetanse: Reindriftsfaglig kompetanse skal konsulteres i valg av løsninger, og de løsningene som best ivaretar reindriftnæringa, skal velges.



Planbestemmelse § 2.1.7 formidler gode intensjoner, men har en vag form og gir derfor liten reell styring med tiltaket. Vi anbefaler at bestemmelsen revideres.

Planbestemmelse 2.1.8 henviser til eksisterende bestemmelse i kommuneplanens arealdel. Den gjeldende bestemmelsen er ikke i tråd med de rikspolitiske retningslinjene for verna vassdrag, og fylkesmannen mener det må gis en egen bestemmelse om 100-metersbeltet langs de delene av Oksfjordvassdraget som ligger innenfor planområdet. Denne delen av vassdraget er lite påvirket av andre tiltak enn eksisterende E6. Vi anbefaler følgende formulering: *I 100-metersbeltet langs det verna Oksfjordvassdraget fra Pavelneset og østover, tillates ingen bygge- og anleggstiltak ut over bygging av ny E6, samt drift og vedlikehold av denne hovedveien.*

Vi anbefaler en liten endring i planbestemmelse § 2.2.3 Vann og vassdrag

a) Fiske- og limnologisk kompetanse: Ved tiltak i vassdrag og naturområder, skal fiske- limnologisk og *naturmangfold*-kompetanse konsulteres ved prosjektering og gjennomføring, og det skal velges løsninger som ivaretar naturverdiene.

Når det gjelder bestemmelsene til arealformål, § 3, anbefaler vi at bestemmelsene i andre planer som skal gjelde, tas inn i denne reguleringsplanen. Det vil lette den praktiske bruken av planen i ettertid. Se også kommentaren ovenfor under *Plankartet*.

Fylkesmannen anbefaler at planbestemmelse § 3.2.1 endres i et revidert planforslag utarbeidet etter detaljprosjekteringen, der kun følgende setning i del a gjenstår:

a) Arealer innenfor samferdselsformålene kan benyttes som riggområder i anleggsperioden for ny E6.

Presiseringen av eieform i bestemmelsene 3.2.2 – 3.2.8 er unødvendig når eieformen framgår av plankartet med o_ og f_. Vi viser for øvrig til det vi har skrevet under *Plankart* ovenfor, noe som innebærer at bestemmelse 3.2.8 kan utgå. Punkt c flyttes til et egnet sted under aktuelt formål.

Retningslinjene i § 4.2.1 og 4.2.2 er vagt formulerte slik at de kun uttrykker ønsker og intensjoner. Retningslinjene må få en tydeligere form, selv om det ikke er juridisk bindende bestemmelser. Nedenfor er et forslag.

a) Vassdragsmiljø

I hensynssone H560_1-4 skal det legges vekt på å minimere negative virkninger for naturmangfolds- og vassdragsverdiene. Arealer med særlige naturverdier (ideelt sett bør de listes her) skal avmerkes i felt, dersom det skal gjøres tiltak inntil disse. Tiltak skal ikke iverksettes nærmere strand-/elvekant enn

H560_1 Oksfjordvannet: 10 meter

H560_2 Sandneselva og Eidelva: 20 meter

H560_3 Suselva: 10 meter

H560_4 Sommersetelva: 5 meter

**b) Naturtyper**

I hensynssone H560_5 skal inngrep i naturtypelokalitetene minimaliseres.

c) Hekkeområder

I hensynssone H560_6 skal det i den kritiske hekke- og oppvekstperioden fra 1.februar - 1.august ikke gjennomføres anleggstiltak nærmere hekkelokaliteter enn 500-1000 meter, avhengig av art.

4.2.2 Bevaring kulturmiljø (H570)

Retningslinje: Hensynssone H570 skal i anleggsperioden gjerdes inn med midlertidig gjerde av stålnett, der det er mulig.

Vilt og viltpåkjørsler

Vi registrerer at ROS-analysen i hendelse 13b omtaler påkjørsler av elg. Vi savner vurdering av flere tiltak i analysen og en omtale av dette i planbeskrivelsen. Vi viser til vårt innspill etter gjennomgangen av ROS-analysen med sektormyndighetene i september: «*Det er mye elg i og rundt planområdet. Den oppholder seg i skogsområdene, men kan også trekke over fjellet. I planområdet er det derfor en generell fare for elgpåkjørsler på vei*»

Vi viser for øvrig til faglige merknader i uttalelsene fra NVE og Statens Vegvesen, og ber Nye Veier ta hensyn til disse merknadene i det videre planarbeidet. Vi er tilgjengelige for spørsmål og drøftinger om Nye Veier eller kommunene ønsker det. Ved skriftlige henvendelser, vennligst oppgi saksnummeret, jf. vår ref.

Med hilsen

Per Elvestad (e.f.)
assisterende justis- og kommunaldirektør

Hans Kristian Rønningen
leder for planseksjonen

Dokumentet er elektronisk godkjent

Kopi til:

Kvæningen kommune	Rådhuset, Gárgu 8	9161	BURFJORD
Nordreisa kommune	Postboks 174	9156	STORSLETT
Avinor AS	Postboks 150	2061	GARDERMOEN
Forsvarsbygg	Postboks 405 Sentrum	0103	OSLO
Mattilsynet	Postboks 383	2381	BRUMUNDDAL
Norges vassdrags- og energidirektorat	Postboks 5091 Majorstua	0301	OSLO
Nye Veier AS	Sluppenvegen 17 B	7037	TRONDHEIM
Reinbeitedistrikt 35, Fávrrorsorda	Bredbuktnes	9520	KAUTOKEINO
Sametinget - Sámediggi	Åvjovárgeaidnu 50	9730	KARASJOK
Statens vegvesen	Postboks 1010, Nordre Ål	2605	LILLEHAMMER
Troms og Finnmark fylkeskommune	Fylkeshuset, Postboks 701	9815	VADSØ



Statens vegvesen

Nye Veier AS – Trondheim (1)
Sluppenveien 17 B
7037 TRONDHEIM

Behandlende enhet:
Transport og samfunn

Saksbehandler/telefon:
Mariann Lisbeth Larsen /
77617242

Vår referanse:
20/98312-33

Deres referanse:
2019/1165

Vår dato:
15.12.2020

Merknad til høring og offentlig ettersyn – forslag til detaljregulering for E6 Kvæningsfjellet – Nye Veier AS

Statens vegvesen viser til deres brev datert 29.10.2020, samt e-post korrespondanse om utsettelse av merknadsfrist til 15.12.2020.

Vår rolle

Statens vegvesen har ansvar for å sørge for at føringer Nasjonal transportplan (NTP), Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging, vegnormalene og andre nasjonale og regionale arealpolitiske føringer blir ivaretatt i planleggingen. Vi uttaler oss som forvalter av riksveg på vegne av staten og som statlig fagmyndighet med sektoransvar innenfor vegtransport.

Saken gjelder

E6 over Kvæningsfjellet er en høyfjellsovergang som strekker seg gjennom både Nordreisa og Kvæningen kommuner i Troms og Finnmark fylke. Fjellovergangen er meget værutsatt, og har utfordrende kurvatur, spesielt for tyngre kjøretøyer.

Statens vegvesen (SVV) utarbeidet reguleringsplaner som ble vedtatt av Nordreisa og Kvæningen kommuner i 2016. Nye Veier AS overtok strekningen på E6 over Kvæningsfjellet i 2019 og ønsker å gjøre endringer på vedtatte planer. Nye Veier AS meldte tidligere i 2020 om oppstart av ny reguleringsplan med konsekvensutredning, planprogrammet ble fastsatt i både Nordreisa og Kvæningen kommuner i september 2020. Forslag til detaljreguleringsplan er nå på høring.

Postadresse
Statens vegvesen
Transport og samfunn
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Telefon: 22 07 30 00
firmapost@vegvesen.no
Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Stakkevollvegen 35-37
9010 TROMSØ

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Regnskap
Postboks 702
9815 Vadsø

I planforslaget står det at «Formålet med reguleringsplanen er derfor å sikre en trygg og framkommelig veg over Kvænanngsfjellet hele året.»

Statens vegvesens merknader

Vi viser til innspill gitt under høring av planprogram og varsel om oppstart.

Vegbredde, dimensjoneringsklasse

Det er beskrevet at vegen skal lages som H1 i N100 (7,5 meters bredde) og at det på grunn av lav ÅDT åpnes for å benytte normalprofil gitt i dimensjoneringsklasse Hø1. På grunn av værutfordringer bygges vegen med høyfjellsprofil. Det vil si ekstra bredde til fresefelt, brede og slake grøfter og slake fyllinger.

Statens vegvesen mener det kan by på problemer med vegbredde 7,5 meter over fjellet. I og med at det er gitt fravik for stigning på nordsiden (østsiden) av Kvænanngsfjellet må man fortsatt regne med at vogntog vil kunne komme til å stå fast. Når vogntog står fast om vinteren på en veg med vegbredde 7,5 meter blir det ikke plass til at brøytebilen kan passere. Det er masseoverskudd på prosjektet, beskrevet i planbeskrivelsens kap. 4.4.14. I stedet for å kjøre masser til deponi, som anlegges i sårbart terreng, kunne overskuddsmasser vært brukt til å øke vegbredden til 9,0 meter på hele strekningen, i tillegg til nevnte høyfjellsprofiltiltak.

E6 langs Oksfjordvatnet

Det er uheldig at vegen langs Oksfjordvatnet blir uendret med unntak av ny bru over Suselva. Vegen er smal og svingete og ellers i dårlig stand. Prosjektet burde vært utvidet slik at hele strekninga fra sjøen og langs Oksfjordvatnet ble utbedret.

Stigning mellom Mettevolltunnelen og Kvænanngsfjelltunnelen

På ei relativ kort strekning på stigninga opp mellom tunnelene er det et problemområde, et parti der vegen blir brattere enn ellers, med stigning opp til 8,8 % på eksisterende veg. Her er det ikke planlagt utbedring, men i planbeskrivelsen står det at det kan bli aktuelt å etablere krabbefelt mellom Mettevolltunnelen og Kvænanngsfjelltunnelen. Partiet er mellom skredvoll på tegning B003 og der ny veg tar av ved profil 8400, på eksisterende veg ca. mellom meter 7700 og 7900. På denne strekninga har det stått fast vogntog også i høst, og strekninga bør utbedres slik at stigninga jevnes ut og problemene blir borte.

Oppdatere oversiktskart med endringer

Vi registrerer at tunnelpåkuggene for Kvænanngsfjelltunnelen på begge sider av fjellet er flyttet til tilnærmet de stedene SVV hadde i gjeldende reguleringsplan. Dette er bra. Alle oversiktskart i plandokumentene må oppdateres med disse endringene.

Rakkenesura

Den sikringa av Rakkenesura som ble gjennomført i 2016 var en midlertidig løsning som gjorde strekninga sikrere, men det var ikke ei fullgod sikring.

Det er laget skredfaglig rapport som viser hvilke skredsikringstiltak som må gjennomføres på de ulike strekningene for å få akseptabel restrisiko. Det er i rapporten sagt at sikringen må detaljeres nærmere. For Rakkenesura vest er det vist til ulike former for sikring, fra rensk og flere fanggjerder til rasoverbygg i betong. Rapporten konkluderer med at *«Sikring av vestre delen av Rakkenesura må detaljeres nærmere. Det bør utføres nye steinsprangsimuleringer som grunnlag for energikapasitet og høyde på et eventuelt supplerende fanggjerde. Det bør også utføres detaljert geologisk inspeksjon av fjellsiden både med drone og tau.»*

Vi kan ut fra det som framgår av plandokumenter på nåværende tidspunkt ikke vite at Rakkenesura blir sikret med godt nok sikringsnivå. I skredfaglig rapport forutsettes det at det må kjøres steinsprangsimuleringer og flere beregninger. Ved rensk av Rakkenesura ser vi at steiner som løsner treffer vegen og også hopper over vegen, så vi vet i praksis hvor steiner lander i dag. Hvis Rakkenesura skal sikres godt nok med fanggjerder er dette svært krevende, både med hensyn til sikkerhet for arbeidere og for trafikkavviklinga, da arbeidet som gjenstår er høyt over bakken, og vegen under må være åpen mest mulig. I tillegg sier skredfaglig rapport at fanggjerdene må tømmes hvert andre år og sikringa repareres hvert femte år, noe som både er krevende og kostbart.

Betydelig behov for sikring, kombinert med sterk stigning på nordsiden av fjellet, var årsaken til at Statens vegvesen planla tunnel forbi strekningen. Vi er fortsatt av den oppfatningen at planlagte tiltak ikke oppfyller mål om en helårsveg uten vegstengninger på grunn av skred eller framkommelighetsproblemer. Statens vegvesen er fortsatt av den oppfatning at tunnel forbi strekningen er nødvendig for å oppfylle planens formål.

Kontrollplass, rasteplass, utfartsparkering og stopplommer

Alle sideanlegg er tenkt plassert på areal som er kodet som rasteplass. Dette burde vært mer differensiert, slik at det går klart fram hva som er utfartsparkeringer og hva som er de andre formål.

Det går ikke fram av plandokumenter om det har vært dialog med aktuelle myndigheter for verken plassering eller avklaring om det er behov for kontrollplasser. Dersom myndigheter har uttrykt behov for kontrollplass må etablering av kontrollplass inn i planbestemmelsene om rekkefølgekrav pkt. 6.2.1 på lik linje med andre sideanlegg.

Det er i planbeskrivelsen, kap. 4.4.10, sagt at det er avsatt areal like nord for Bukteelva som kan brukes som kontrollplass. På tegninger er dette arealet omtalt som en rasteplass. Selv om det i N100 er beskrevet at kontrollplass kan samlokaliseres med rasteplass er ikke dette en ideell løsning på de begrensede arealene som er satt av i planen. Spesielt for trafiksikkerhet er det uheldig med en slik kombinasjon. Dersom det skal kombineres formål innenfor arealet til rasteplassen, må det tilrettelegges slik at det blir trafiksikre løsninger for begge formål. I planbestemmelsene for rasteplass står det ingenting om at det skal/kan drives kontrollvirksomhet. Det sikreste er egne kontrollplasser eller at de kan være lokalisert på ei lang stopplomme.

Det er i N100 sagt at maksimal avstand mellom stopplommer bør være 5 km for hver retning. Stopplommer er ikke omtalt i planen annet enn i ei overskrift i planbeskrivelsen, det må etableres tilstrekkelig antall stopplommer på strekninga, i henhold til N100 D8.3 og dimensjoneringskrav i kap. C1.

Fravik

Det er omtalt at det er søkt om tre nye fravik, for nabokurvekrav ved profil 13500 – 15800, for resulterende fall i profil 22670 og for kryss i for stor stigning, ca. profil 13680.

Alle fravikssøknader skal være godkjente før reguleringsplaner legges ut på høring og offentlig ettersyn, ellers kan ikke planmyndighetene vite hva alternativet er dersom fravik ikke godkjennes. Dersom fravik ikke godkjennes må det vurderes om plan med ny løsning må ut på ny høring og offentlig ettersyn.

Transport nord, Transportforvaltning Troms og Finnmark
Med hilsen

Oddbjørg Mikkelsen
Seksjonsleder

Mariann Larsen
Senioringeniør

Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.

Kopi

FYLKESMANNEN I TROMS OG FINNMARK, Postboks 8112 DEP, 0032 OSLO
RAMBØLL NORGE AS AVD ALTA, Postboks 1077, 9503 ALTA
TROMS OG FINNMARK FYLKESKOMMUNE, Postboks 701, 9815 VADSØ



Kopiija
Rambøll Norge AS
Ulla Sennesvik
Løkkeveien 115
9503 ALTA

ÁŠŠI/SAK
20/924 - 16

MIN ČUJ./VÁR REF.
20/32369

DIN ČUJ./DERES REF.
1350039389

BEAIVI/DATO
16.12.2020

Uttalelse til offentlig ettersyn av forslag til detaljregulering for E6 Kvænangsfjellet, Kvænangen og Nordreisa kommuner

Vi viser til vårt varsel om befaring samt deres brev av 30.10.2020 og annen korrespondanse i saken. Vi beklager lang saksbehandlingstid.

Deler av planområdet ble befart. Fra før var ID 77046, 74672 og 38833 like ved E6 på nordsiden av Oksfjordvatnet kjent. Disse ble kontrollbefart. ID 77046 er avskrevet som kulturminne, dette er en sannsynlig naturformasjon. ID 74672 og 38833 har fått endret status til fjernet og er dermed ikke fredet. Disse trenger ikke særskilte hensynssoner i endelig planforslag.

Det ble langs resten av traseen ikke registrert automatisk fredete samiske kulturminner. Men ved Storsvingen ligger ID 178593 rester etter eldre reingjerde. Her ligger også ID 27172 som er et uvanlig intakt nyere tids samisk kulturmiljø bestående av flere ulike tufter, særlig gammetufter fra etterkrigstiden. En av tuftene innenfor dette kulturmiljøet vil etter det vi forstår komme under vegskulder i den foreslåtte traseen og vil dermed måtte fjernes. Det gjelder den sørligste av tuftene innenfor feltet, ID 27172-13. Se vedlagt kartutsnitt fra Riksantikvarens database Askeladden nedenfor, der kulturmiljøet og enkeltminner er vist. Tuften som kan bli fjernet er markert med lilla. Dette er en av de eldre tuftene i området og er ikke like iøynefallende i landskapet slik som de fremdeles stående gammene i området.

Dersom tuften likevel kan bevares ber vi om dette og at det i endelig planforslag settes hensynssone H570 rundt denne tuften med bestemmelser som ivaretar den. Videre ber vi om at det settes hensynssone H570 bevaring av kulturmiljø rundt hele lokalitet med ID 27172 og ID 178593. Avgrensningen til kulturmiljøet kan justeres noe dersom det ikke er mulig å bevare forannevnte tuft med Askeladden ID 27172-13. Tilhørende hensynssonen må det settes bestemmelser som ivaretar enkeltminnene innenfor kulturmiljøet. Dette kan være bestemmelser slik som at det ikke må graves innenfor hensynssonen, og at det ikke må kjøres med tunge kjøretøy, eller lagres utstyr innenfor sonen. Ulike inngrep slik som de forannevnte kan føre til at de ulike enkeltminnene

innenfor kulturmiljøet ved Storsvingen skades ved anleggsarbeid. De må ivaretas med hensynssone og tilhørende bestemmelser.

Etter det vi vet er feltet ved Storsvingen nokså unikt i Norge. Dette inneholder mange godt bevarte tufter og delvis stående gammer fra en periode der riksveiene og bilkjøring ble populært blant befolkningen. De samiske tuftene som er igjen i dette området viser at samiske familier fulgte med på denne utviklingen og opprettet større boplasser der de lett kunne selge sine varer til veifarende. Kulturmiljøet ligger også ved dagens flyttlei til reindrifta. Selve kulturminnet ID 27172 er også merket som anlegg for reindriften, teltplass/gammeplass nord for dagens E6.

Det er planlagt en ny rasteplass/parkering like i nærheten av dette kulturmiljøet. På denne er det ønskelig at det kan settes opp skilt med informasjon om den samiske tilstedeværelsen ved Storsvingen. Dersom tuften som ser ut til å bli fjernet av den nye veitraseen kan graves ut selv om den ikke er automatisk fredet, vil dette kunne gi ny kunnskap om fremst byggeskikk. Et slikt prosjekt vil også være med på å styrke formidlingen av området til veifarende og turister. Vi ber derfor om at tiltakshaver vurderer å gå inn med midler til en slik arkeologisk gransking av tuften ID 27172-13 før den ev. blir fjernet av utbyggingen. Dersom det er aktuelt vil den arkeologiske granskningen kunne bli utført av Tromsø Museum – Norges Arktiske Universitetsmuseum.

Vi ber om at tiltakshaver også har god dialog med reindriften, RBD. 35 Fávrosorda, som bruker området rundt Storsvingen samt resten av området der den nye traseen er planlagt.

Den generelle aktsomhetsplikten bør også fremgå av bestemmelsene i den endelige reguleringsplanen og vi foreslår følgende tekst når det gjelder dette:

- **Kulturminner og aktsomhetsplikten.** Skulle det under bygge- og anleggsarbeid komme fram gjenstander eller andre spor som viser eldre aktivitet i området, må arbeidet stanses. Melding sendes Sametinget og fylkeskommunen omgående, jf. lov 9. juni 1978 nr. 50 om kulturminner (kml.) § 8 annet ledd. Vi forutsetter at dette pålegg formidles videre til dem som skal utføre arbeidet i marken.

Bestemmelsen bør også angis i forbindelse med enkelttiltak innenfor området. Vi minner også om at alle samiske kulturminner fra 1917 eller eldre er automatisk fredet ifølge kml. § 4 annet ledd. Det er ikke tillatt å skade eller skjemme et automatisk fredet kulturminne, eller sikringssonen på 5 meter rundt kulturminnet, jf. kml. §§ 3 og 6.

Vi gjør oppmerksom på at denne uttalelsen bare gjelder for Sametinget, og viser til egen uttalelse fra Troms og Finnmark fylkeskommune.

Regning for utgiftene i forbindelse med befaringen vil bli sendt i egen ekspedisjon fra Sametinget i Karasjok.

Dearvuodaiguin/Med hilsen

Andreas Stångberg
fágajodiheaddji/fagleder

André Nilsen
ráđđeaddi/rådgiver

*Dát reive lea elektrovnnalaččat dohkkehuvvon ja sáddejuvvo vuolláičállaga haga./
Dette dokumentet er elektronisk godkjent og sendes uten signatur.*

Reivve vuostáiváldi / Hovedmottaker:

Nye Veier	Tangen 76	4608	KRISTIANSAND S
-----------	-----------	------	----------------

Kopijja / Kopi til:

Rambøll Norge AS	Løkkeveien 115	9503	ALTA
------------------	----------------	------	------

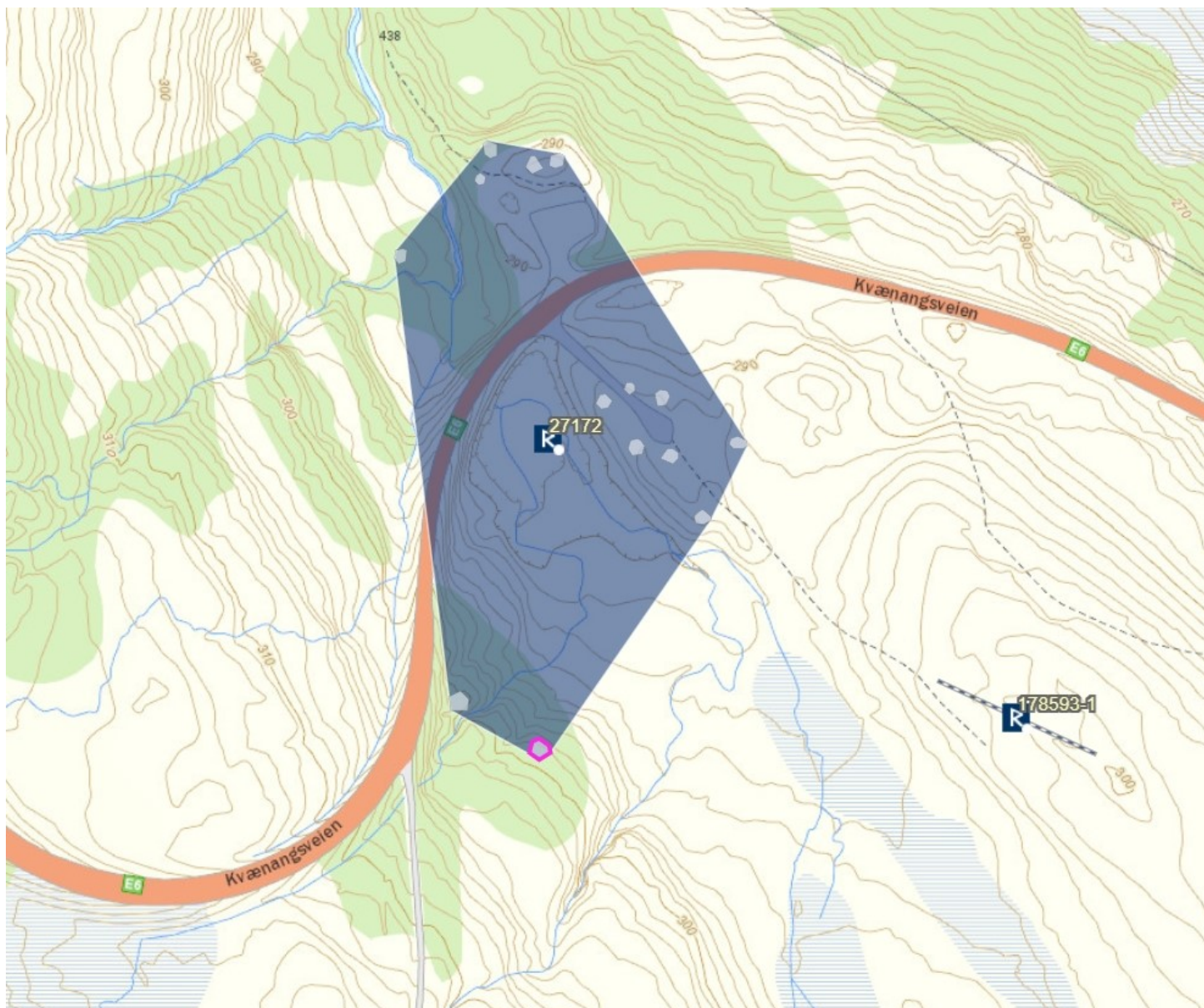
RBD. 35a Fávrosorda			
---------------------	--	--	--

Troms og Finnmark	Postboks 701	9815	VADSØ
-------------------	--------------	------	-------

fylkeskommune			
---------------	--	--	--

Tromsø Museum	Norges arktiske	9037	TROMSØ
---------------	-----------------	------	--------

universitetsmuseum			
--------------------	--	--	--



Kartutsnitt fra Riksantikvarens database Askeladden. Kulturminne ID 27172 og 178593 ved Storsvingen er fremhevet. Gammetuft med ID 27172-13 er markert med lilla.



Direktoratet for mineralforvaltning
med Bergmesteren for Svalbard

Rambøll Norge AS Alta
Postboks 427 Skøyen
0213 OSLO

Dato: 11.12.2020
Vår ref: 20/02266-8
Deres ref:

Uttalelse til høring og offentlig ettersyn av forslag til detaljregulering for E6 Kvæangsfjellet i Nordreisa og Kvæningen kommuner.

Direktoratet for mineralforvaltning med Bergmesteren for Svalbard (DMF) viser til ovennevnte sak, datert 29. oktober 2020.

DMF er statens sentrale fagmyndighet ved forvaltning og utnyttning av mineralske ressurser, og skal bidra til størst mulig samlet verdiskaping basert på en forsvarlig og bærekraftig utvinning og bearbeiding av mineraler. Vi forvalter lov om erverv og utvinning av mineralske ressurser (mineralloven), og har i tillegg et særlig ansvar for at mineralressurser blir ivaretatt i saker etter plan- og bygningsloven.

Sentrale mål i mineralforvaltningen er å sikre tilgangen til mineralressursene i framtida og å hindre at viktige forekomster båndlegges av arealbruk som utelukker framtidig utnyttelse.

Saken

E6 over Kvæangsfjellet er en høyfjellovergang som strekker seg gjennom både Nordreisa og Kvæningen kommune i Troms og Finnmark fylke. Fjellovergangen er meget værutsatt, og har utfordrende kurvatur, spesielt for tyngre kjøretøyer. Formålet med reguleringsplanen er derfor å sikre en trygg og framkommelig veg over Kvæangsfjellet hele året.

Det er utarbeidet konsekvensutredninger for fem temaer; Friluftsliv, landskapsbilde, kulturminner, naturmangfold og reindrift. For andre relevante plantema er virkningene vurdert på enklere måte i planbeskrivelsen. Arealbruk er i tråd med overordnede planer.

Uttalelse

Vi viser til vår uttalelse til varsel om oppstart av planarbeid og høring av forslag til planprogram, datert 10.juli 2020. Vi registrerer at fastsatt planprogram, mottatt 07.12.20, ikke behandler mineralressurser. Planbeskrivelsen ved høring nevner likevel mineralressurser, og det gjøres rede for gjeldende situasjon:

- Forekomsten i Karvika berøres ikke av planlagte tiltak
- Forekomsten i Oksfjorden. Det planlegges deponi på de delene av forekomsten hvor det allerede er tatt ut grus. Ett uttak her er i sporadisk drift, og to er



nedlagt. Planlagt deponi kan fungere som ressursbank, og slik sett spare samfunnet for uttak av sprengstein til framtidige formål andre steder. Dette vurderes som positivt mht. ikke fornybare naturressurser, og for miljø og klima.

DMF ser positivt på at prosjektet søker gjenbruk av byggeråstoff ved å etablere et deponi som ressursbank for fremtidige behov, og legger til rette for korte transportavstander.

Vi savner likevel en redegjørelse av om fremtidige uttaksmuligheter i grusforekomst Oksfjorden. Det bør redegjøres for om planen påvirker gjenstående ressurser negativt ved å legge et deponi i de delene av uttaksområdet hvor det allerede er tatt ut grus. Planen bør også inneholde en vurdering av om forekomsten er fullstendig tatt ut før utbygging, og om vegprosjektet eventuelt kan benytte resterende byggeråstoff før områdene båndlegges til deponi.

For nærmere informasjon om mineralloven med tilhørende forskrifter, se hjemmesiden vår på www.dirmin.no. Her finner du også vår digitale kartløsning, som er et nyttig verktøy for oppdatert informasjon om mineraluttak, bergrettigheter m.m., supplert med relevante kartdata fra andre etater.

Vennlig hilsen

Dragana Beric Skjøstad
seksjonsleder

Åshild Grønlien Østmoe
seniorrådgiver

Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer.
Saksbehandler: Åshild Grønlien Østmoe

Mottakere:

Rambøll Norge AS Alta

Postboks 427 Skøyen

0213 OSLO

Fra: Merli, Einar <Einar.Merli@avinor.no>

Sendt: mandag 16. november 2020 14:05

Til: Arkivtrd NVE <arkivtrd@nyeveier.no>

Kopi: 'Fylkesmannen i Troms og Finnmark' <fmtfpost@fylkesmannen.no>; Nordreisa kommune <postmottak@nordreisa.kommune.no>; Rasmussen, Tor <Tor.Rasmussen@avinor.no>; Pettersen, Ole Kristian <ole.kristian.pettersen@avinor.no>

Emne: Nordreisa kommune - Reguleringsplaner - Høring og offentlig ettersyn av forslag til detaljreguleringsplan for E6 Kvæangsfjellet - Uttalelse fra Avinor

Nye Veier AS

Vi viser til Deres brev av 29.10.2020 (arkiv 2019/1165), mottatt via e-post av 30.10.2020 fra Rambøll, vedrørende høring og offentlig ettersyn av forslag til detaljreguleringsplan for E6 Kvæangsfjellet, i Nordreisa kommune.

Avinor har uttalt seg i forbindelse med varsel om oppstart av planarbeidet, ved e-post av 24.06.2020 til Nye Veier v/Siri Hegre.

Avinor har ingen ytterligere merknader i forbindelse med offentlig ettersyn av detaljreguleringsplanen.

Med vennlig hilsen

Einar K. Merli

Arealplanlegger, seksjon Masterplaner og arealdisponering

DRIFT OG INFRASTRUKTUR

einar.merli@avinor.no

Mob: +47 976 51 687

Tlf: +47 67 03 00 00

Dronning Eufemias gate 6

Postboks 150, 2061 Gardermoen

www.avinor.no



NYE VEIER AS AVD PROSJEKTKONTOR E6
TRØNDELAGE
Tangen 76
4608 KRISTIANSAND S

Deres ref:
Vår ref: 2020/102938
Dato: 09.12.2020
Org.nr: 985 399 077

Statens tilsyn for planter, fisk, dyr og næringsmidler



UTTALELSE TIL DETALJREGULERING FOR E6 OVER KVÆNANGSFJELLET

Til Nye Veier AS, Sluppenvegen 17b, 7037 Trondheim (Fant ikke adresse i Enhetsregisteret)

Det vises til detaljregulering for E6 over Kvæangsfjellet, høring og offentlig ettersyn. Frist for å gi uttalelse er 11.12.2020.

Planområdet strekker seg fra Oksfjord i Nordreisa kommune til Karvika i Kvæangen kommune. Total veilengde er 24 kilometer.

Mattilsynet har tidligere gitt høringssvar på varsel om oppstart datert 16.07.2020.

Det vises til rekkefølgebestemmelser, punkt 2:

“Drikkevannskilder: Private drikkevannsforsyninger som kan bli skadet som følge av tiltaket, skal kartlegges før anleggsarbeid starter. Før anleggsstart skal det foreligge en plan for reetablering og beredskap for midlertidig vannforsyning. Nye vannforsyningsanlegg skal være ferdigstilte og klare for bruk før gamle anlegg fjernes. Planen skal sikre oppfølging av drikkevannskilder etter hhv. fem og ti år”.

Vi foreslår en liten justering av tekst til:

*“Drikkevannskilder: Private drikkevannsforsyninger som kan bli **berørt**/skadet som følge av tiltaket, skal kartlegges før anleggsarbeid starter. Før anleggsstart skal det foreligge en plan for reetablering og beredskap for midlertidig vannforsyning. **Nye anlegg for drikkevannsforsyning** skal være ferdigstilte og klare for bruk før gamle anlegg fjernes. Planen skal sikre oppfølging av drikkevannskilder etter hhv. fem og ti år”.*

Mattilsynet er for øvrig fornøyd med denne bestemmelsen, og bes om å holdes informert om kartlegging og eventuelle tiltak.

Oksfjord Familiecamping har drikkevannsinntak i Oksfjordvannet. Vi gjør oppmerksom på at arbeid i nedslagsfeltet kan gi uønsket avrenning til resipienten.

Med hilsen

Torkjell Andersen
Avdelingsjef

*Dette dokumentet er elektronisk godkjent og sendes uten signatur.
Dokumenter som må ha signatur blir i tillegg sendt i papirversjon.*

SKOGBRUKSSJEFEN I FINNMARK OG KVÆNANGEN KOMMUNE

Postboks 1403, 9506 ALTA

TLF 78 45 51 23 MOB 930 11 134

NYE VEIER AS

Tangen 76

4608 KRISTIANSAND S

Deres ref:

Vår ref
2020/9988-2

Saksbehandler
Tor Håvard Sund

Dato
08.12.2020

Svar - Forslag til detaljregulering for E6 Kvæangsfjellet - Høring og offentlig ettersyn

Det vises til brev av 29.10.2020 om ovenstående sak. Jeg tillater meg å uttale meg på deler av strekningen i Nordreisa kommune selv om mitt virkeområde er Finnmark og Kvæangen kommune.

Planområdets avgrensning er relativt stort. I detaljreguleringen kap. 5,3 kan jeg ikke se at tema om landbruk kommer fram. Det burde vært gjort, spesielt når såpass store deler av planområdets avgrensninger består av lauvskog i relativt god produksjon. Bjørk er hovedtreslaget for området.

Kvæangen kommune:

På Kvæangssiden er skogen vendt mot nord, her er det rik tilgang på fuktighet som bidrar til en overaskende god skogproduksjon såpass høyt over havet. Det er dermed store skogressurser og et godt potensiale for økt skogproduksjon. Dette må hensynstas for fremtiden og tilkomst til veg er helt nødvendig



Postadresse
Postboks 1403, 9506 Alta
Besøksadresse:
Sandfallveien 1

Epostadresse:
postmottak@alta.kommune.no
Web adresse:
www.alta.kommune.no

Telefon:
78455000
Organisasjonsnummer:
944 588 132



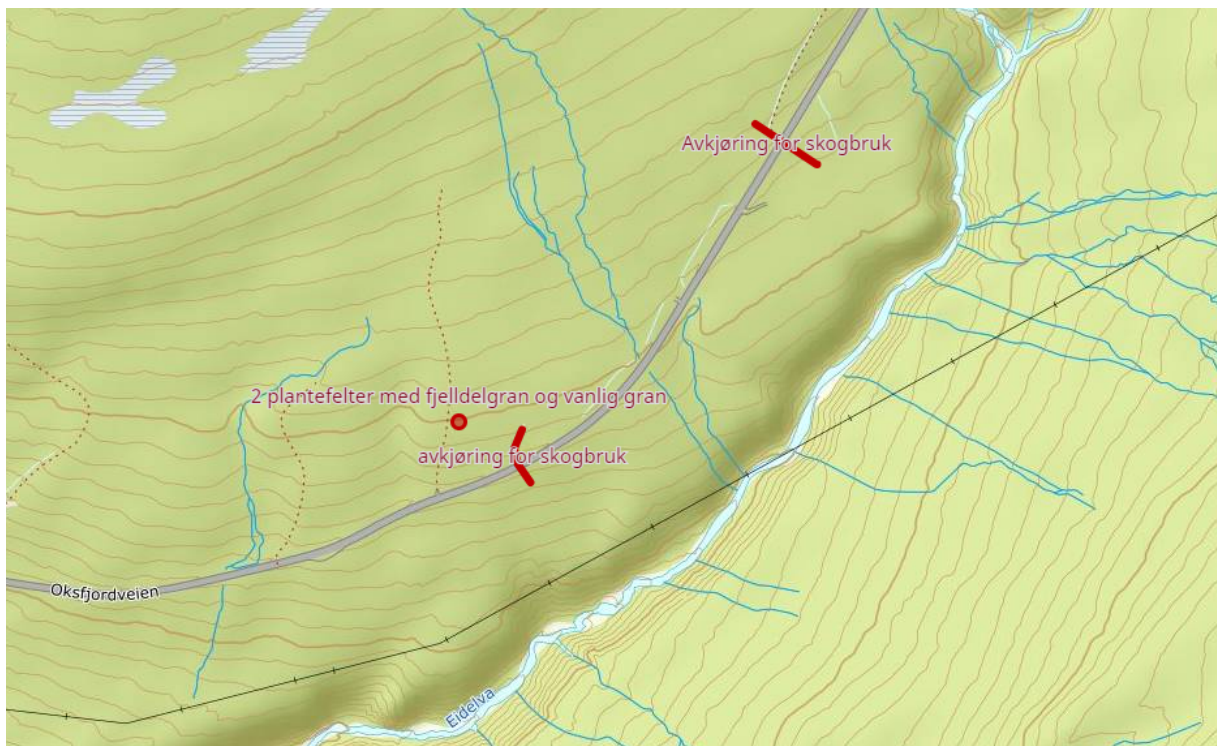
Tiltak: Jeg foreslår at det legges til rette for avkjøring av E6 for traktor inkl lunneplass til begge sider av vegen ved Forramoen ca 500 m nedenfor bru over Sandneselva - som vist ved kart.

Nordreisa kommune:

På Nordreisidasiden er skogen vendt mot sør. I dette området er det overraskende god produksjon såpass høyt over havet. Dette har også bidratt til at det har vært en del skogbruksaktivitet i øverste del av Mettevoldlia. Mettevold lia har i tillegg en god topografi som gjør det mulig å drive et aktivt skogbruk.

Det er anlagt to plantefelter med både fjelldelgran og vanlig gran, begge artene ser ut til å trives relativt godt noe som gjør at det er et godt potensiale for framtidig skogbruk dersom man satser på riktig treslag (vist ved kart).

Plantefelter og avkjøringsmuligheter fra E6 må hensynstas for fremtiden.



Tiltak: Jeg foreslår at det legges til rette for avkjøring av E6 for traktor inkludert lunneplass til begge sider av vegen i øvre del av Mettevoldlia (ca 1,5 km nedenfor det store parkeringsplassen) som vist ved kart. Plantefeltene (ca i området ved innslaget av ny tunell) foreslås bevart da de er et godt eksempel som gjenstand for god skogproduksjon i området.

Med hilsen

Tor Håvard Sund
skogbrukssjef

Dette dokumentet er godkjent elektronisk og derfor uten underskrift.

Kopi til:

RAMBØLL NORGE AS AVD ALTA

Postboks 1077

Kvæningen kommune

Nordreisa kommune



Kvæningen kommune

Næring, utvikling og teknisk

Nye Veier AS
Sluppenvegen 17b
7037 TRONDHEIM

Melding om vedtak

Deres ref:	Vår ref:	Løpenr.	Arkivkode	Dato
	2019/276-34	3946/2020	Q10	17.12.2020

Høringsuttalelse til forslag detaljregulering E6 Kvæangsfjellet

Kvæningen formannskap har i møte 15.12 20 vedtatt følgende:

Kvæningen kommune har merknader/innspill som Kvæningen kommune formoder at Nye Veier følger opp:

Planen må gjøre en vurdering av prosjektets måloppnåelse opp mot Granavolden-erklæringa. Det må vurderes om ny plan i større eller mindre grad ivaretar nasjonale mål og føringer: «Regjeringen vil arbeide for en trygg, effektiv og fremtidsrettet veitransport med redusert reisetid. Gode hoved ferdselsårer mellom landets regioner er viktig for å bidra til lønnsomhet for næringslivet og tungtransporten, og en effektiv persontransport. Gode veiløsninger betyr kortere reisetid, mindre miljøbelastning og økt trafiksikkerhet. Regjeringen vil fortsette å redusere vedlikeholdsetterslepet i veisektoren. Veireformen skal videreføres, og arbeidet med å få ned kostnadene ved veibygging skal fortsette» (Granavolden s. 95).

Vil planen i større eller mindre grad gi kortere reisetid, økt trafiksikkerhet, effektiv persontransport og være ei god hoved ferdselsåre i Nord-Norge?

Planen må utrede gjennomføring av tunell gjennom Rakkenesura opp mot skredsikring.

Veien må være framtidsetta, holde høy standard i hele reguleringsområdet og utbygginga må være helhetlig.

1. Toalett ved alle parkering og utfartssteder (o_SRP1-4) innenfor planområdet. Ihht. KDP idrett, friluftsliv og kultur. (kapitel 6.3.14)
2. Nye kryssløsningen på begge siden av Kvæangsfjelltunellen utbedres ihht. Håndbok N100. der må det ses spesielt på stigningsforholdet da veien over fjellet skal kunne åpnes på kort tid ved eventuell at tunellen stenger. (Planbeskrivelsen punkt. 4.3)
3. Utbedre eksisterende veg i planområde som er uoversiktlig og dårlig slik at veien blir både oversiktlig og trafiksikker. (hele planområde utbedres til å tilfredsstille H1 veg)
4. Kvæningen kommune ønsker å benytte seg av overskuddsmassene i prosjektet.

Med vennlig hilsen

Bernt Johan Mathiassen
Arealplanlegger
77778840

Dokumentet er elektronisk godkjent og inneholder derfor ikke håndskrevet signatur.

Også sendt til:
Nye Veier AS



Saksfremlegg

Utvalgssak	Utvalgsnavn	Møtedato
229/20	Kvæningen formannskap	15.12.2020

Høringsuttalelse til forslag detaljregulering E6Kvæangsfjellet

Henvisning til lovverk:

Vedlegg

- 1 Høringsbrev-E6-Kvæangsfjellet
- 2 Bestemmelser E6 Kvæangsfjellet
- 3 Planbeskrivelse E6 Kvæangsfjellet
- 4 E6_Kvæangsfjellet_plankart

Saksprotokoll i Kvæningen formannskap - 15.12.2020

Behandling:

Tilleggsforslag 1 fra formannskapet:

De 4 punktene i vedtak fra Formannskapet 143/20 settes inn som punkt 1-4. Deretter settes de 4 punktene i kommunedirektørens innstilling inn.

Tilleggsforslag 2 fra formannskapet:

9. Kvæningen kommune ber om at de innspill som gis fra de som berøres av tiltakene lyttes til. Formannskapet er bl.a. gitt tilbakemelding om at revegetering i buktasvingene ikke er i tråd med berørtes synspunkter.

Kommunedirektørens innstilling med tilleggsforslag 1 og 2 enstemmig vedtatt.

Vedtak:

Kvæningen kommune har merknader/innspill som Kvæningen kommune formoder at Nye Veier følger opp:

Planen må gjøre en vurdering av prosjektets måloppnåelse opp mot Granavolden-erklæringa. Det må vurderes om ny plan i større eller mindre grad ivaretar nasjonale mål og føringer: «Regjeringen vil arbeide for en trygg, effektiv og fremtidsrettet veitransport med redusert reisetid. Gode hovedferdselsårer mellom landets regioner er viktig for å bidra til lønnsomhet for næringslivet og tungtransporten, og en effektiv persontransport. Gode veiløsninger betyr kortere reisetid, mindre miljøbelastning og økt trafiksikkerhet. Regjeringen vil fortsette å redusere vedlikeholdsetterslepet i veisektoren. Veireformen skal videreføres, og arbeidet med å få ned kostnadene ved veibygging skal fortsette» (granavolden s. 95).

Vil planen i større eller mindre grad gi kortere reisetid, økt trafiksikkerhet, effektiv persontransport og være ei god hovedferdselsåre i Nord-Norge?

Planen må utrede gjennomføring av tunell gjennom Rakkenesura opp mot skredsikring.

Veien må være framtidretta, holde høy standard i hele reguleringsområdet og utbygginga må være helhetlig.

5. Toalett ved alle parkering og utfartssteder (o_SRP1-4) innenfor planområdet. Ihht. KDP idrett, friluftsliv og kultur. (kapitel 6.3.14)
6. Nye kryssløsningen på begge siden av Kvæangsfjelltunellen utbedres ihht. Håndbok N100. der må det ses spesielt på stigningsforholdet da veien over fjellet skal kunne åpnes på kort tid ved eventuell at tunellen stenger. (Planbeskrivelsen punkt. 4.3)
7. Utbedre eksisterende veg i planområde som er uoversiktlig og dårlig slik at veien blir både oversiktlig og trafiksikker. (hele planområde utbedres til å tilfredsstillende H1 veg)
8. Kvæangen kommune ønsker å benytte seg av overskuddsmassene i prosjektet.

Kommunedirektørens innstilling

Kvæangen kommune har merknader/innspill som Kvæangen kommune formoder at Nye Veier følger opp:

9. Toalett ved alle parkering og utfartssteder (o_SRP1-4) innenfor planområdet. Ihht. KDP idrett, friluftsliv og kultur. (kapitel 6.3.14)
10. Nye kryssløsningen på begge siden av Kvæangsfjelltunellen utbedres ihht. Håndbok N100. der må det ses spesielt på stigningsforholdet da veien over fjellet skal kunne åpnes på kort tid ved eventuell at tunellen stenger. (Planbeskrivelsen punkt. 4.3)
11. Utbedre eksisterende veg i planområde som er uoversiktlig og dårlig slik at veien blir både oversiktlig og trafiksikker. (hele planområde utbedres til å tilfredsstillende H1 veg)
12. Kvæangen kommune ønsker å benytte seg av overskuddsmassene i prosjektet.

Saksopplysninger

Nye Veier AS har oversendt forslag til detaljregulering E6 Kvæangsfjellet til høring. Høringsfrist er 11.12.2020, men ved søknad fikk vi forlenget den til etter formannskapetets møte den 15.12.2020

Fra planbeskrivelsen hitsettes følgende:

Formålet med reguleringsplanen

E6 over Kvæangsfjellet er en høyfjellovergang som strekker seg gjennom både Nordreisa og Kvæangen kommuner i Troms og Finnmark fylke. Fjellovergangen er meget værutsatt, og har utfordrende kurvatur, spesielt for tyngre kjøretøyer.

Formålet med reguleringsplanen er derfor å sikre en trygg og framkommelig veg over Kvæangsfjellet hele året.

Bakgrunn og planprosess

I juni 2019 tilførte Samferdselsdepartementet strekningen «E6 over Kvæangsfjellet i Troms» til Nye Veier AS, etter vedtak i Stortinget, jf. prop. 110 S (2018–2019). Regulerings-planen utløser krav til konsekvensutredninger. Planprogram ble fastsatt i kommunene i september 2020.

I varslingsperioden er det gjennomført folkemøter (Teams møte) og møter med berørte parter, herunder reinbeitedistriktet og statlige, regionale og lokale myndigheter. Planforslaget legges ut til høring og offentlig ettersyn av forslagsstiller Nye Veier AS, i samråd med kommunene og plan- og bygningsloven § 3-7.

Planløsningen

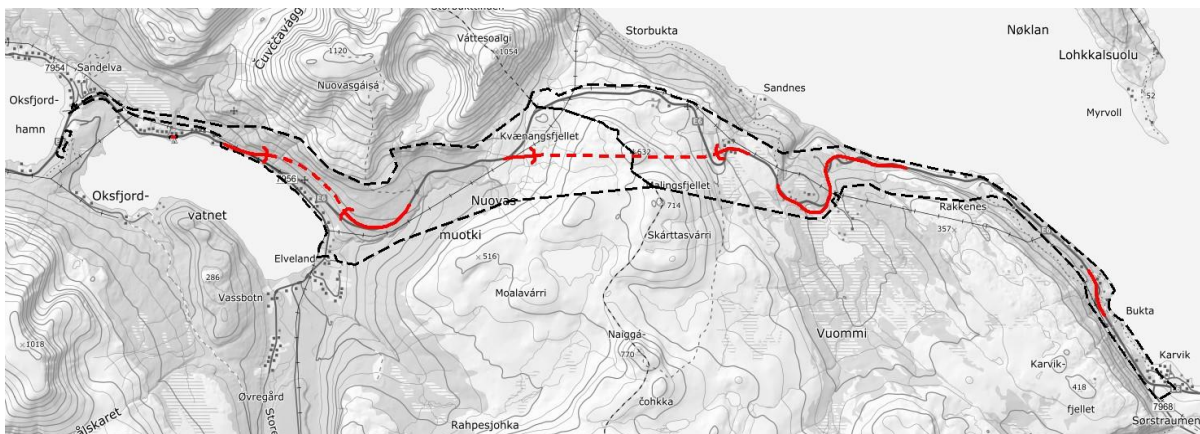
Planforslaget bygger på en løsning med to tunneler; Mettevolltunnelen og Kvæangsfjelltunnelen, samt punkt- og strekningsvise optimaliseringer på eksisterende veg. Det er lagt opp til en relativt grov detaljeringsgrad i plankartet for å gjøre det mulig å forbedre tiltaket på bakgrunn av muligheter og utfordringer som eventuelt avdekkes i utbyggingsfasen. Optimal håndtering av masseoverskudd (logistikk, gjenbruk mm.) legger også føringer for løsningene.

Konsekvensutredning og vurdering av øvrige virkninger

Det er utarbeidet konsekvensutredninger for fem temaer; Friluftsliv, landskapsbilde, kulturminner, naturmangfold og reindrift. For andre relevante plantema er virkningene vurdert på enklere måte i planbeskrivelsen. Parallelt med reguleringsprosessen gjennomføres det også vannovervåking.

ROS-vurderinger

ROS-analyse er utarbeidet etter DSB sin veileder, og gjennom eget verksted/samling med berørte parter og myndigheter. Grunnlagsrapporter knyttet til geoteknikk, miljøgeologi, støy mm. er vedlagt planbeskrivelsen. Avdekket risiko er håndtert i planforslaget gjennom avbøtende tiltak i kart og bestemmelser.



Figur 1 Oversiktskart. Traseer hvor det vurderes tiltak er markert med røde linjer. Heltrukken linje illustrerer veg i dagen, stiplede rød linjer viser tunneler, stiplede svart linje viser planområde. Kilde: Nye Veier AS

Kvænangen formannskap ga i sak 143/20 uttalelse til varsel om oppstart og høring av forslag til planprogram hvor det var påpekt 4 ulike momenter:

1. Planen må gjøre en vurdering av prosjektets måloppnåelse opp mot Granavolden-erklæringa. Det må vurderes om ny plan i større eller mindre grad ivaretar nasjonale mål og føringer: «Regjeringen vil arbeide for en trygg, effektiv og fremtidsrettet veitransport med redusert reisetid. Gode hoved ferdselsårer mellom landets regioner er viktig for å bidra til lønnsomhet for næringslivet og tungtransporten, og en effektiv persontransport. Gode veiløsninger betyr kortere reisetid, mindre miljøbelastning og økt trafikksikkerhet. Regjeringen vil fortsette å redusere vedlikeholdsetterslepet i veisektoren. Veireformen skal videreføres, og arbeidet med å få ned kostnadene ved veibygging skal fortsette» (Granavolden s. 95).
2. Vil planen i større eller mindre grad gi kortere reisetid, økt trafikksikkerhet, effektiv persontransport og være ei god hoved ferdselsåre i Nord-Norge?
3. Planen må utrede gjennomføring av tunell gjennom Rakkenesura opp mot skredsikring.
4. Veien må være framtidsetta, holde høy standard i hele reguleringsområdet og utbygginga må være helhetlig.

Kvænangen kommune mener at hensynet og ønskene i de 4 punktene ikke er tatt med videre i planen.

I punkt 1 og 2 skriver kommunen at de ønsker at hele strekningen utbedres ihht. Granavolden-erklæringen der Regjeringen sier at de vil arbeide for en trygg, effektiv og framtidsettet veitransport med redusert reisetid med en bedre standard, mindre miljøbelastning og økt trafikksikkerhet.

I planbeskrivelsen punkt 4.4.2 Veg står det:

Ny veg planlegges med dimensjoneringsklasse H1 i N100 (7,5 m bredde).

- Kvænangen kommune kan ikke se at de tenker helhet, når Nye Veier AS kutter på veibredden fra standarden som står i Håndbok N100, der står det H1: Nasjonal hovedveg, med en ÅTG (Årsdøgntrafikk) < 6000 og fartsgrense 80km/t med tverrprofil 9,0 m

I punkt 3 er ikke tunell gjennom Rakkeneslia tatt med, det stiller vi oss undrende til. Da vi har opplevd flere utrasinger fra Rakkeneslia i sommer og at vi vet at tungtransporten sliter i bakkene opp til Sandneselva, man løser ikke problemene med stigningsforhold ved å dispensere fra kravene i vegnormalen.

I punkt 4 sier kommunen at veien må være fremtidsrettet, og holde høy standard og at utbyggingen må være helhetlig, der vil jeg påpeke om at det får vi ikke.

Istedenfor H1 veg gjennom hele område så vil de bare flikke på eksisterende vei, samt utbedre noen svinger slik at med knappere radius enn anbefalt. Derfor mener kommunen at veien ikke er fremtidsrettet.

I Planbeskrivelsen E6 Kvænangsfjellet er det flere ting som kommunen stiller spørsmål med:

1. Skal det etableres toaletter ved Rasteplasser o_SPR1-4?

Kommunen er kjent med at ved slike store rasteplasser vil det stoppe mange kjøretøy, de vil da som regel på toalettet og for alle parter så er det bedre at vi setter opp toalett slik at man ikke trenger å gjøre fra seg ute i naturen.

2. I punkt 4.3 i planbeskrivelsen ramses opp en del fravik fra vegnormalen, som går på maksimal stigning, nabokurvekrav, resulterende fall og til slutt stigning for kryss. Kvæningen kommune mener at Nye veier as må tilstrebe seg med å få fravikene så små som mulig, det kan bli et problem hvis tungtransport blir stående fast i ett kryss pga. at Nye veier lempet på kravene.

Ved profil 13680 må nye veier finne en ny løsning og ikke lempe på kravene, da veien opp til «Gildetun» skal være helårsåpen. Veistasjonen står også der oppe.

Oppe med «Gildetun» starter beredskapsveg og gang- og sykkelveg ved sørlige oppkjøring, der ønsker vi at dere flytter start/stopp bort til avkjøring og ca. 100 meter lengre sør, slik at man får en sнопlass og utkikkspost der og. (som er opparbeidet i dag)

3. Kvæningen kommune ønsker at man holder seg til vegnormen dimensjoneringsklasse H1 90 km/t på E6 hele veien, først da tenker man helhetlig og er fremtidsrettet.
4. Tunellene må ha samme standard og klasse som Sørkjosen tunnelen som er bygget i Nordreisa kommune
5. Massehåndtering av overskuddsmasser. Kvæningen kommune ønsker at Nye veier as ser på Massedeponiområdet #3 på toppen av Kvænangsfjellet. Der vil vi at dere tar med at i området kan Kvæningen kommune etablere et midlertidig deponi.

Vurdering

Kommunen vil berømme Nye Veier for så langt å ha hatt en god prosess med planarbeidet som har inkludert et antall møter med lokalbefolkning, næringsliv, reindrifta, kommunene og andre offentlige instanser.

Nye Veier AS regner med at oppstart av tunellarbeidet kan skje i løpet av andre halvdel av 2021, og i beste fall vil den nye veiløsninga over Kvænangsfjellet kunne åpnes før vintersesongen 2023/2024. Hvis det skulle vise seg å holde stikk, vil det i så fall være et svært raskt prosessforløp fra reguleringsplanen var oppstartsvarslet til et så stort prosjekt er ferdigstilt.

Kvæningen kommune har ingen andre merknader enn de som er nevnt til planforslaget.



Nordreisa kommune
Ráissa suohkan
Raisin komuuni

NYE VEIER AS
Tangen 76
4608 KRISTIANSAND S

Melding om vedtak

Deres ref:	Vår ref (bes oppgitt ved svar):	Løpenr.	Arkivkode	Dato
	2020/597-4	10900/2020	L13	27.11.2020

Høringsuttalelse til forslag detaljregulering E6 Kvænangsfjellet

Vedlagt følger vedtak etter behandling i Driftsutvalget.

Med vennlig hilsen

Birger Storaas
Arealplanlegger
birger.storaas@nordreisa.kommune.no

Dette dokumentet er produsert elektronisk, og har derfor ingen signatur.

Nordreisa kommune har tatt i bruk [eDialog](#). Med den kan du trygt sende oss brev og dokumenter elektronisk selv om de er unntatt offentlighet.

Vi oppfordrer alle til å ta i bruk ordningen med digital post – for hvert brev du leser digitalt fra oss er du med å bidra til besparelse på ca. 12 kroner. Fordelene er mange – les mer om digital post på vår [hjemmeside](#).



Postadresse:
Postboks 174, N- 9156 Storslett
E-post:
postmottak@nordreisa.kommune.no

Besøksadresse:
Sentrum 17
Internett:
www.nordreisa.kommune.no

Telefon: + 47 77 58 80 00
Telefaks: + 47 77 77 07 01

Bankkonto: 4740.05.03954
Org.nr: 943 350 833



Saksfremlegg

Utvalgssak	Utvalgsnavn	Møtedato
101/20	Driftsutvalget	26.11.2020

Høringsuttalelse til forslag detaljregulering E6 Kvænangsfjellet

Vedlegg

- 1 Høringsbrev
- 2 [Link til høringsdokumenter](#)

Saksprotokoll i Driftsutvalget - 26.11.2020

Behandling:

Innstillingen enstemmig vedtatt

Vedtak:

Nordreisa kommune har ingen merknader til planforslaget.

Nordreisa kommune formoder at Nye Veier følger opp sin uttalelse i tidligere møte om at utretting av den skarpe svingen på E6 ved Saksaneset tas som enkelttiltak utenom reguleringsplanen.

Kommunedirektørens innstilling

Nordreisa kommune har ingen merknader til planforslaget.

Nordreisa kommune formoder at Nye Veier følger opp sin uttalelse i tidligere møte om at utretting av den skarpe svingen på E6 ved Saksaneset tas som enkelttiltak utenom reguleringsplanen.

Saksopplysninger

Nye Veier AS har oversendt forslag til detaljregulering E6 Kvænangsfjellet til høring. Høringsfrist er 11.12.2020.

Fra planbeskrivelsen hitsettes følgende:

Formålet med reguleringsplanen

E6 over Kvænangsfjellet er en høyfjellsovergang som strekker seg gjennom både Nordreisa og Kvæangen kommuner i Troms og Finnmark fylke. Fjellovergangen er meget værutsatt, og har utfordrende kurvatur, spesielt for tyngre kjøretøyer. Formålet med reguleringsplanen er derfor å sikre en trygg og framkommelig veg over Kvænangsfjellet hele året.

Bakgrunn og planprosess

I juni 2019 tilførte Samferdselsdepartementet strekningen «E6 over Kvænangsfjellet i Troms» til Nye Veier AS, etter vedtak i Stortinget, jf. prop. 110 S (2018–2019). Reguleringsplanen utløser krav til konsekvensutredninger. Planprogram ble fastsatt i kommunene i september 2020. I varslingsperioden er det gjennomført folkemøter og møter med berørte parter, herunder reinbeitedistriktet og statlige, regionale og lokale myndigheter. Planforslaget legges ut til høring og offentlig ettersyn av forslagsstiller Nye Veier AS, i samråd med kommunene og plan- og bygningsloven § 3-7.

Planløsningen

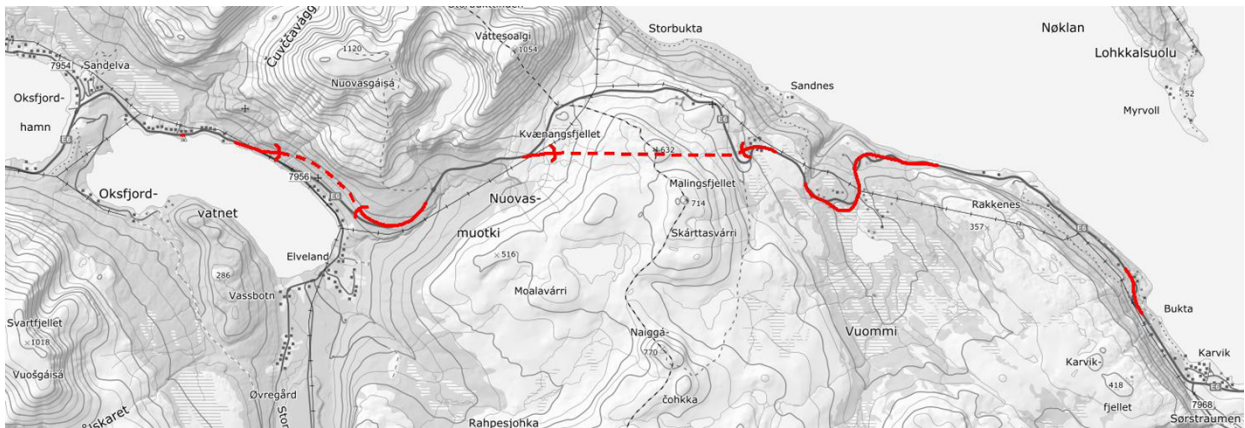
Planforslaget bygger på en løsning med to tunneler; Mettevolltunnelen og Kvænangsfjell-tunnelen, samt punkt- og strekningsvise optimaliseringer på eksisterende veg. Det er lagt opp til en relativt grov detaljeringsgrad i plankartet for å gjøre det mulig å forbedre tiltaket på bakgrunn av muligheter og utfordringer som eventuelt avdekkes i utbyggingsfasen. Optimal håndtering av masseoverskudd (logistikk, gjenbruk mm.) legger også føringer for løsningene.

Konsekvensutredning og vurdering av øvrige virkninger

Det er utarbeidet konsekvensutredninger for fem temaer; Friluftsliv, landskapsbilde, kulturminner, naturmangfold og reindrift. For andre relevante plantema er virkningene vurdert på enklere måte i planbeskrivelsen. Parallelt med reguleringsprosessen gjennomføres det også vannovervåking.

ROS-vurderinger

ROS-analyse er utarbeidet etter DSB sin veileder, og gjennom eget verksted/samling med berørte parter og myndigheter. Grunnlagsrapporter knyttet til geoteknikk, miljøgeologi, støy mm. er vedlagt planbeskrivelsen. Avdekket risiko er håndtert i planforslaget gjennom avbøtende tiltak i kart og bestemmelser.



Figur 1 Oversiktskart. Traseer hvor det vurderes tiltak er markert med røde linjer. Heltrukken linje illustrerer veg i dagen, stiplede linjer viser tunneler. Kilde: Nye Veier AS

Vurdering

Kommunestyret ga i sak 96/20 uttalelse til oppstartsvarselet hvor det var påpekt 3 ulike momenter:

1. Den skarpe svingen ved Saksaneset bør rettes ut og tas med i planområdet.
2. De to tunellene bør ikke ha dårligere standard enn Sørkjostunellen.
3. Gammel E6 over Kvænangsfjellet omklassifiseres til statlig gang- og sykkelvei.

Skarpsvingen ved Saksaneset er ikke tatt med i planområdet, men det er blitt uttalt fra Nye Veier AS i møte med dem i slutten av oktober at det vil bli aktuelt å ta med utretting av denne svingen som enkelttiltak utenom reguleringsplanen.

Bredden på tunellene vil bli lik som i Nordnestunellen og bredden på kjørebanelen vil bli den samme som øvrig veistrekning i planområdet.

Det er tatt med i planen en omklassifisering som ønsket i punkt 3.

Kommunen vil berømme Nye Veier for så langt å ha hatt en god prosess med planarbeidet som har inkludert et antall møter med lokalbefolkning, næringsliv, reindrifta, kommunene og andre offentlige instanser.

Nye Veier AS regner med at oppstart av tunellarbeidet kan skje i løpet av andre halvdel av 2021, og i beste fall vil den nye veiløsninga over Kvænangsfjellet kunne åpnes før vintersesongen 2023/2024. Hvis det skulle vise seg å holde stikk, vil det i så fall være et svært raskt prosessforløp fra reguleringsplanen var oppstartsvarslet til et så stort prosjekt er ferdigstilt.

Nordreisa kommune har ingen spesielle merknader til planforslaget.

Innspill til detaljreguleringsplan for Kvænangsfjellet

Det vises til

- Kunngjøring om planprogram fra Nye veier av 29.09.2020.
- Kart over planlagt vegtrase
- Referat fra møtet med Rambøll 12.08.2020
- Distriktsplan
- Tidligere konsekvensanalyser

Kvænangsfjellet er sommerbeite for reinbeitedistrikt 35 Fávrosorda. Vi har reinen her hele sommerhalvåret. Beitetider er til en viss grad regulert i lov. Flytting til vinterbeiteområde er ikke tillatt før 1.nov. Vinterbeitegrensene er fastsatt i 2009, og følgende beitetider gjelder for Fávrosorda reinbeitedistrikt:

Vinterbeite 01.11 – 30.4

Vårbeite (i fellesområdet) : 15.4 – 15.6

Høstbeite fra 1.9 til 01.12.

Sommerbeite 30.4 – 1.11

Begrepsavklaring:

Trekklei er definert som: Viktige naturlige trekk mellom beiteområder og forbi passasjer, der reinen trekker av seg selv, enten enkeltvis eller i flokk.

Flyttlei: En lei eller trasé i terrenget der reinen enten drives eller trekker selv mellom årstidsbeitene.

Vi vil her først si noe om reinens bruk av dette området.

Vi viser til kart over den planlagte vegtraseen. Kartene viser at det ikke er tatt hensyn til reindrifta i området. I noen kart kan man få inntrykk av at enkelte områder er flytteveier. Dette gir inntrykk av at området bare brukes noen dager i året, når flytting pågår. Dette er feil. Området er ikke bare flyttevei eller trekkleie. Reinflokken vår kommer til Kvænangen i april. Flokken går fritt om sommeren, men er under kontinuerlig oppsyn. Områdene er altså beiteområder for flokken fra april til oktober.

Distrikt 35 Fávrosordda sitt styre deltok på møtet med Rambøll 12.08.2020. Styret ga mange innspill på møtet og de står fortsatt ved lag. Vi legger inn punktene nederst i dette notatet.

Om våren/ forsommeren kommer simlene til Kvænangsfjellet for å finne gress, og har små nesten nyfødte kalver med seg. De lavtliggende steder området blir tidlig bart og er et av de stedene hvor man tidlig finner gress, samtidig som nye plantearter spirer fram etter hvert som snøen tiner. Dette betyr at området brukes intenst i perioden mai til oktober da dette er både vår,- sommer og tidlig høstbeiteområde. En del av okseflokkene flytter over veien og til Nuovasnjárga/ Oksfjordhalvøya, og okserein og andre hannedyr har sitt beiteområde der hele sommeren.

Simlene reagerer negativt på menneskelige forstyrrelser og annen uro, og det skal svært lite til for at simlene forlater kalven, noe som medfører at kalven ikke har mulighet til å overleve. Generelt er reinen mer utmagret eller i dårlige hold om våren, etter en lang vinter og påfølgende flytting. Som

nevnt på møtet med Rambøll er de områdene der det blir tidlig bart er særlig viktige for reinen om våren. Dette gjelder særlig de lavest liggende partiene på østsiden, samt fjellsiden på andre siden av fjellet, mot Oksfjordvannet.

Om sommeren når dyr, insekter og varme er til plage for reinen er høytliggende områder der snøen er lenge om sommeren (luftingsområder) svært viktige for reinen. Derfor er Kvæangsfjellet viktig for reinens velvære. Selv om det er regn og kaldt vær vil reinen likevel beite i områdene rundt veien. Om høsten er det mye rein i enkelte områder der det er rikelig med sopp. Som vi tidligere har forklart Rambøll, er området ved Sandnesvannet og langs Sandneselva et viktig trekkområde der sørlig myrpartiet nord for vannet er svært viktig på tidlig høst med mye sopp. Veien bør legges utenom myra og helst følge dagens trase.

Om høsten samles flokken for merking av kalver. Reinen søker vanligvis selv naturlig til Navitdalen på de samme tidspunktene hvert år. Likevel varierer tidspunkt for når reinen trekker dit, avhengig av vær, føde, sopp og andre forhold. Siden Kvæangsfjellet og nasset er et av de områdene der reinen oppholder seg i om sommeren, trekker den over E6 om høsten. Rein vandrer sjelden i stor samlet flokk, men i mindre flokker. Perioden når reinen trekker her vil derfor strekke seg til et stykke ut på høsten. Som oftest blir også en del rein tilbake i sommerområdet etter at vi har åpnet gjerdet som leder til høstbeiteområdet.

I tillegg til utbygging av Kvæangsfjellets, har vårt distrikt allerede mange andre inngrep i våre beiteområder. Som reineiere må vi ta hensyn til helheten i drifta, og se på de samlede konsekvensene. Vi har mange inngrep og planlagte inngrep i form av hyttebygging, kraftverk, massetak, veier, og det store kv- linje- prosjektet ved Statnett. Samlet sett blir summen av belastning for reinen stor og gir store ringvirkninger, såkalte kumulative effekter der en skade eller ulempe fører til flere videre skader.

Alle inngrep fører uten tvil til at dyrene blir stresset i perioder, som igjen forstyrrer de beitevanene reinen har tilegnet seg. Det er klart at en anleggsperiode til stor ulempe og vil være forstyrende for reinen. Dette er vel dokumentert under andre anleggsperioder. Reinen blir forstyrret av biler og folk. Dette medfører at reineiere må ha en mer intensiv tilsyn med flokken, som igjen medfører merarbeid og merutgifter for utøverne.

Sommeren er den tiden da reinen skal få i seg næring og mat for å lagre fettreserver til vinteren. Derfor er forstyrrelser svært kritiske for reinen. Når reinen skyr anleggsområdet i utbyggingsperioden, blir stor områder ubenyttet, og reinen vil trekke til andre områder. Dette øker press på andre områder, og økt press mot sperregjerdet. Det vil også kunne medføre at reinen trekker til mer områder med mer rovdyr. Vi har flere områder hvor det er dokumentert både jerv, bjørn, gaupe og ørn. Dette vil igjen føre til mer tap av rein til rovdyr. Dette igjen fører laverer antall til slakteuttak. Dette igjen har negativ innvirkning på tilskuddsordninger for reindriften. Økt vandring og økt bevegelse vil også påvirke reinens kondisjon, og dermed vil reinen bygge opp mindre fettlag. Dette igjen fører til tap av slaktevekt, som igjen gir negativ økonomisk utslag for reineiere. Det er heller ikke slik at når anleggsperioden er over så er alt tilbake til det normale. Det vil ta tid før området er slik at reinen vil bruke det, når den først er blitt skremt bort.

Noen kommentarer til planprogrammet:

Vi er spesielt bekymret for den tunnelen som er planlagt å gå gjennom Kvæangsfjellet. Tunnelåpningene til denne er foreslått på kritiske punkter for reinen. Disse må tilpasses bedre

reinens beite og vandring. Vi viser for øvrig til kart der det er tegnet inn flyttevei akkurat der tunnelåpningen er planlagt.

Tunnelåpningen på vestsiden av fjellet er plassert på reinens flyttevei til Nuovasnjárga/ Oksfjordhalvøya. Dette gjør flyttingen dit umulig, fordi støy fra anlegget skremmer reinen, og dermed er flytteveien i realiteten stengt. Konsekvensen er at store beiteområder «låses» og vi har dermed mistet hele dette beiteområdet. Det blir også svært vanskelig og få reinen ut fra neset igjen om høsten når det er mye anleggsaktivitet fra vei – og tunnelutbyggingen. Om vi ikke får flokken ut om høsten har det store konsekvenser for paringsperioden og tilsvarende konsekvenser for kalvetilgangen påfølgende vår. Dette er et stort problem i anleggsarbeidsperioden. Vi har erfaring med at reinen unnviker området i lang tid etter at anleggsarbeidet er over. Men etter at veien er ferdig vil det være en stor tunnelåpning midt i trekklei/ flyttelei og oppholdsområde for rein. Reinen vil da kunne forville seg inn i tunnelen og bli påkjørt.

De planlagte tunnelåpningene på østsiden er planlagt midt i flyttelei/ trekklei og beiteområde for reinen. Tunnelåpninger i dette området er til stor fare for reinen, fordi reinen vil befinne seg i og rundt tunnelåpningen. Dette kan utgjøre en fare for biler som ikke er klar over at det befinner seg rein inn i tunnelen og like utenfor. Kun et kort stykke fra den planlagte tunnelåpningen er det luftingsområde for reinen. Når det blir kjøligere i lufta trekker reinen bort fra snøbreene og nedover i terrenget for å beite. Planlagt tunnelåpning er også ganske midt i myra, og med skygge. Dette innebærer at det til stadighet vil kunne oppholde seg rein i tunnelåpningen og langs veien.

Distriktet ønsker at tunneler legges så lavt i terrenget som mulig, slik at reinens trekkleie og vandring blir mulig. Distriktet ber om at man får være med på en mer detaljplanlegging av tunnelinnslag kommer slik at man unngå mest mulig problem med rein nær tunnelinnslag og blokkering av trekklei og flyttelei i fremtiden.

Som nevnt er det mye rein i enkelte områder om høsten der det er rikelig med sopp. Det er viktig at veien går utenom slike områder.

Utbygging må gjøres slik at området blir slik at den igjen vil være tilgjengelig for reinen etter noen år.

På nåværende vei over Kvæangsfjellet er det lange autovern langs E6. Dette autovernet har forårsaket flere påkjørsler av rein fordi reinen ikke har mulighet å komme seg ut av veien fordi rekkverket ikke har åpninger hvor reinen kan passere. Dette må unngås i planlegging og ferdigstilling av ny vei på begge sider av tunnelen. Rekkverk på den eksisterende veien/ veien som kommer til å gå ut av bruk, må fjernes. Dette er et ufravikelig krav fra reinbeitedistriktet.

I konsekvensutredning Reindriften av 26.10.202 beskriver samlet vurdering at det ingen konsekvenser – eller middels negative konsekvenser. Vi er uenig i dette. Prosjektet i helhet har konsekvenser for reindriften, og til dels store konsekvenser dersom tunnelåpningen på Kvæangsfjelltunnelen blir plassert slik de fremkommer i planutkast.

Vi kan heller ikke gå med på at det opprettes nye parkeringsplassen midt i reinens trekklei. Det er allerede eksisterende parkeringsplasser og vi ser ingen grunne til å lage flere.

Det beste for reinen og reindriften vil være en lang tunnel fra Oksfjord til Rakkenes. Dette er noe vi også tidligere har fremmet for utbygger.

Oppsummering fra møtet 12.08.2020 mellom D35 og Rambøll:

- Distriktet flytter reinen fra vinterbeite i Kautokeino til Fávrosorda, herunder Kvæangsfjellet, hver vår med et øvre reintall på vårflokken på 6400. Andelen simler i vårflokken er om lag 88 %.
- I vårperioden fram til sankthans er kystpartiene med tidlig barmark særlig viktige for reinen. Her finner den vårbeite og hvile. Kalvingsområdet er strekker seg i bredde mellom Reisadalen og Kvæangen, og i lengde fra ca. midt mellom Kautokeino og Kvæangsfjellet og mot E6.
- Naturgitte forhold gjør at reinen trekker seg der hvor det ikke er bratte fjell og skrånninger, men flatere partier og lavere terreng.
- Høyereliggende og snødekte områder blir svært viktige under høysommeren da insekter bidrar til å drive reinen opp fra områder med størst insektplage.
- Planområdet berører trekkleier for reinen fra Kvæangsfjellet og ned mot sjøen. Det verste med E6 som barriere er det heltrukne rekkverket som går over Kvæangsfjellet. Dette gjør at reinen ikke har mulighet å komme seg over veien og inn på Nuovas-halvøya med Kvæangstindan bla.a. RBD 35 har prøvd å få SVV til å lage åpninger i rekkverket slik at det skal være mulig for reinen å passere dette området, uten hell. Distriktsstyret uttrykker heller dårlig erfaring med veieier som samarbeids- og avtalepart.
- Snøskjermene er også et problem, da disse er så lange og det blir umulig for reinen å passere disse. Snøskjermene skulle også være mye kortere. RBD 35 Ønsker at disse fjernes når tunnelen kommer.
- RBD 35 ønsker at rekkverket på gamle E6 mot Gildetun blir tatt bort når tunnelen kommer, slik at det blir lettere å flytte reinen.
- Det er planlagt tunnelåpning i de to trekkleiene på hver side av tunnelen som går over E6 og mot Nuovas-halvøya. Dette er meget uheldig for reindriften, da reinen blir forstyrret av biler og folk.
- Det er generelt ønskelig at tunneler legges så lavt i terrenget som mulig. Det muliggjør friest mulig trekk for reinen over. RBD 35 samstemmer i at alternativet med en lang tunnel under Kvæangsfjellet er deres foretrukne (alternativet var del av KU i 2016, men frafalt fra Statens vegvesens side i planprosessen).
- I området ved Sandnesvannet og langs Sandneselva er et viktig trekkområde der sørlig myrpartiet nord for vannet er svært viktig på tidlig høst med mye sopp. Veien bør legges utenom myra og helst følge dagens trase.
- Under anleggsperioden som foregikk på Kvæangsfjellet i 2016 merket de store forandringer på flokken. Flokken trakk seg blant annet mot sperregjerdet, var i andre områder enn de bruker å være og de sleit med å få flyttet oksene som var på halvøya sørover på vinterbeite.
- Påkjørsler langs E6 er et årlig forekommende fenomen. Særlig utsatt er perioden fra midten av august når kveldsmørket siger på.
- Beiteressursen og årsvariasjon i temperatur påvirker slaktevekten på årskalver.
- Reindriften merker også mer aktivitet på turgåere («Ut i nord»-topper) rundt omkring i fjellet. Dette forstyrrer også reinen, og de håper at det ikke blir flere turløyper, poster osv. når tunnelen åpner.
- Nå er det salg av duodji ved Gildetun (ikke sommeren 2020), dette vil ikke kunne være der når tunnelen åpner da det ikke kommer til å kjøre folk forbi. Reindriften ønsker et nytt sted til å selge duodji. Helt litt lenger bort fra trekkveier på Kvæangsfjellet, ved Rakkenes, Bukta eller ved Oksfjordvatnet på Nordreis-siden. De ønsker ikke dette ved tunnelåpningene da dette er flyttleie-områder og da vil det påvirke reinens flyttemønster. En bør i prosjektet arbeide for rasteplass i området som kan kombineres med salgsboder jf. f.eks. Sørkjosfjellet.
- RBD 35 ønsker tett dialog, nytt møte i oktober–november, og de ønsker også å komme med innspill når de vet hvordan vegtraseen blir.
- RBD 35 har pågående et registrerings- og analyseprosjekt der e-bjeller benyttes på et utvalg av flokken. Analysen har primært fokus på Statnetts nye høyspentlinje sør i distriktet, men vil også kunne ha relevans for E6-utredninger. Det er usikkert om arbeidet rekker å konkludere innenfor tidsrammen av KU reindriften for E6.
- Distriktsstyret ga uttrykk for at KU-rapporten fra Norut (2016) gir en god beskrivelse som fortsatt har nokså god relevans.

Med hilsen..

Til
ulla.sennesvik@ramboll.no

Man. 07.12.20

Bernt Johan Mathiassen Bernt.Mathiassen@kvanangen.kommune.no

FW: 1350039389 E6 Kvæangsfjellet - Fastsatt planprogram - Kommentar

I forbindelse med tunnel gjennom Kvæangsfjellet, knyttes følgende kommentarer til utbyggingen. I utgangspunktet er vi glad for at det endelig ser ut til at mange års mas om tunell gjennom Kvæangsfjellet endelig kan bli en realitet. Vi knytter likevel noen kommentarer til planen som er på høring.

- Vegbredde på 8,5 meter som er norsk standard 70-12000 kr./m. , må benyttes ved nye riksvei anlegg. Det synes noe svakt å legge seg på minstestandard i dette tilfellet.
- Det må stilles spørsmål ved hvorfor utbedring av vegnettet ved store tilgjengelige deponeringsmasser ikke er planlagt benyttet i større grad. Med tanke på nåværende og fremtidig trafikkbilde med stor trailertrafikk, hadde det vært behov for en skikkelig plan for opprusting av vegnettet. Dette gjelder særlig med tanke på at det kun er buktasvingen som er foreslått utbedret. Det er økonomisk krevende å kjøre masser over lengre distanser for tilfeldig deponering.
- I likhet med DMF er vi opptatt av at overskuddsmassene og om disse kan være til et gode mer enn et problem. Dersom Kvæangen kommune/Fylket/private har interesser i å benytte slike masser, bør disse gjøres tilgjengelig for partene. Det antas at det i planprogrammet skal tilkjenne deponeringsprogram og areal for massene.
- I forbindelse med tunellene i Alta, har det forekommet rein i tunell-åpningen som er til fare for trafikken og har allerede skapt trafikkuhell. Ved å velge den billigste tunell løsningen, har man samtidig lagt tunell åpningene i områder med mye reindrift.
- Landskapsbilde/turister/beredskap. Veien over Kvæangsfjellet er pr. i dag i god stand, og utsikten fra selve fjellet er noe vi må ta vare på.
- Beredskapsplan for brøyting av veien over fjellet må eksistere ved tilfeller hvor tunell blir stengt over lengre tid enten av brann eller andre årsaker. Da det ikke finnes alternative ruter ved stenging av tunell, blir veien over fjellet viktig.
- Det er i 2020 observert mye arbeid i selve ura, noe som kan tyde på at sikringen ved steinsprang ikke er så god som antydnet i plan utkastet. Vil for eksempel sprengning i tunellen kunne skape vibrasjonsvirkning i fjellet over ura. ?
- Tunell-åpningen i syd (Nordreisa) må være lagt på en betryggende måte i terrengets høyde i forhold til uvær og snøstorm fra nord og vest.

Vi håper at tunnelen blir et gode for samfunnet, og en tryggere ferdselsvei for trafikantene.

Med hilsen

Svein Winther Bogstrand
Leder grendeutvalg i Burfjord.

Fra: Ulla Sennesvik [<mailto:ulla.sennesvik@ramboll.no>]

Sendt: mandag 7. desember 2020 09:30

Til: post@avinor.no; mail@dirmin.no; postmottak@tffk.no; servicesenter@forsvarsbygg.no; fmtfpost@fylkesmannen.no; postmottak@mattilsynet.no; rn@nve.no; samediggi@samediggi.no; firmapost@vegvesen.no; postmottak@uit.no; post.vestfinnmark@politiet.no; post@ymber.no; distrikt35@outlook.com; h_a_kristiansen@hotmail.com; ing.vi@live.no; hans-eirikisaksen@hotmail.com; svein@theones.dk; nord-troms@turistforeningen.no; post@utinord.no; dsteinr@outlook.com

Kopi: Steinar Rask <Steinar.Rask@nyeveier.no>; Edvard Einarsen <edvard.einarsen@ramboll.no>

Emne: FW: 1350039389 E6 Kvæangsfjellet - Fastsatt planprogram

Hei

Vi viser til e-posten under, og minner om at fristen for å komme med innspill til detaljregulering for E6 over Kvæangsfjellet er førstkommande fredag, 11.12.2020. Framdriftsplanen er stram, og det er viktig at fristene overholdes.

Her kommer derfor en vennlig påminnelse om at fristen nærmer seg. Noen av dere har allerede levert innspill, og dere kan se bort fra denne henvendelsen.

Med vennlig hilsen

Ulla Sennesvik

Seksjonsleder Areal- og samfunnsplanlegging

M +47 48220730

ulla.sennesvik@ramboll.no

Med vennlig hilsen

Ulla Sennesvik

Seksjonsleder Areal- og samfunnsplanlegging

M +47 48220730

ulla.sennesvik@ramboll.no

From: Birgit Wisløff <birgit.wisloff@ramboll.no>

Sent: onsdag 30. september 2020 15:59

To: post@avinor.no; mail@dirmin.no; postmottak@tffk.no; servicesenter@forsvarsbygg.no; fmtfpost@fylkesmannen.no; postmottak@mattilsynet.no; rn@nve.no; samediggi@samediggi.no; firmapost@vegvesen.no; postmottak@uit.no; post.vestfinnmark@politiet.no; post@ymber.no; distrikt35@outlook.com; h_a_kristiansen@hotmail.com; ing.vi@live.no; hans-eirikisaksen@hotmail.com; svein@theones.dk; nord-troms@turistforeningen.no; post@utinord.no; dsteinr@outlook.com

Cc: Ulla Sennesvik <ulla.sennesvik@ramboll.no>

Subject: 1350039389 E6 Kvæangsfjellet - Fastsatt planprogram

Vår ref: 1350039389

E6 Kvæangsfjellet

Vedlagt oversendes dokumenter ang fastsatt planprogram for ovennevnte tiltak.

Ha ei fin uke videre!

Med vennlig hilsen

Birgit N. Wisløff

Saksbehandler ByggSØK

D +47 977 92 502

birgit.wisloff@ramboll.no



Rambøll

Løkkeveien 115

Postboks 1077

N-9503 Alta

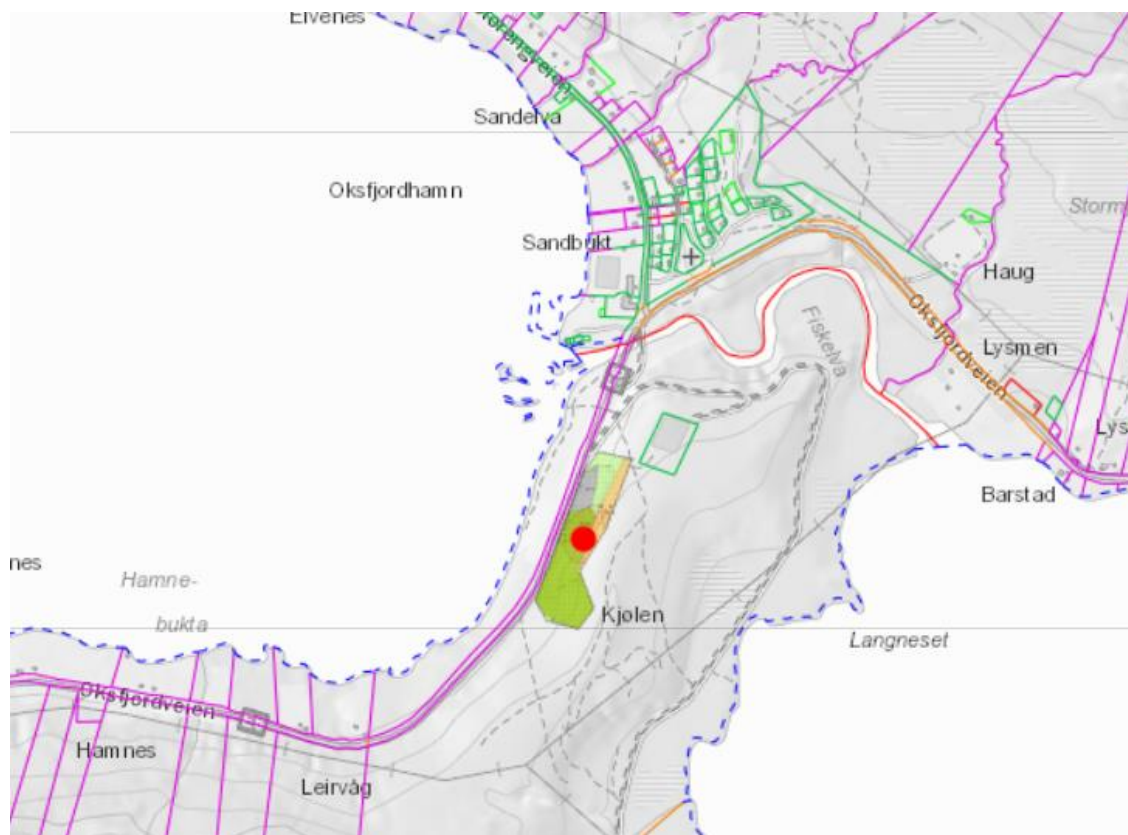
www.ramboll.no

Innspill til tema sirkulærøkonomi - massehåndtering, jfr

Kategori	1
Tilbakemelder	Organisasjon
Navn	Gerd H. Ege
Adresse	Moan 53
Postnummer	9151
Poststed	Storslett
Epost	Gerd.ege@nordtroms.net
Organisasjon	Nordreisa IL, Fotballgruppa
Status	Åpen
Viktighet	Nei
PStoy	Nei
PLuft	Nei
PTrafikk	Nei
PVeg	Nei
IPKulturarv	Nei
IPNaturmangfold	Nei
IPByOgBygdeliv	Nei
IPLandskapsbilde	Nei
IPNaturressurser	Nei
ROS	Nei
OppsummeringForslagsstiller	Oppsummering
KommentarForslagsstiller	Kommentar
Slettet	Nei
Temavurdering	
Sladdet	
Kommunetilknytning	
opprettetdato	

Innspill til tema sirkulærøkonomi - massehåndtering, jfr planbeskrivelsen s. 25-26 samt vedlegg 18: I planbeskrivelsen legges det til grunn at overskuddsmasser så langt behovet er til stede skal benyttes i og langs anleggslinja. Dette er i tråd med sirkulærøkonomisk tenkning. Imidlertid kan det synes som om slik sirkulærøkonomisk tenkning kun gjøres gjeldende der det har positive nominaløkonomiske effekter for prosjektet isolert sett. Sirkulær økonomi, med gjenbruk og gjenvinning av naturressurser og produkter, er løftet fram som vesentlig for å sette Norge i stand til å oppfylle klimaforpliktelsene. Derfor er det også varslet en nasjonal strategi om sirkulær økonomi som etter planen skal legges fram i slutten av inneværende år. Vi forutsetter at sirkulærøkonomiske vurderinger bør være reelle også før denne nasjonale strategien er på plass, især når aktøren er et statlig aksjeselskap. Å beskrive overskuddsmasser som en ikke-fornybar ressurs er etter dette direkte misvisende. Planene for deponier innebærer tre deponier tett ved linja. Hovedhensynet ved plasseringen nært linja kan ikke sies å være annet enn hensynet til redusert transportbehov i selve anleggsperioden, hvilket har en positiv nominaløkonomisk konsekvens for prosjektet. For å bedre det

sirkulærøkonomiske inntrykket vises det til at man på et seinere tidspunkt kan hente ut masser til andre prosjekter. Mest mulig gjenbruk av masseressursene forutsetter imidlertid at mest mulig av disse tas i bruk direkte, ikke etter mellomlagring. For kommende prosjekter vil kostnaden ved å hente ut deponerte masser være adskillig høyere enn ved å kunne utnytte en frakt fra anleggsområde til anleggsområde. Både i sirkulærøkonomisk og i samfunnsøkonomisk sammenheng bør man derfor legge til rette for mer direkte gjenbruk av masseressursene. Reduserte størrelser på deponiene vil også ha positive konsekvenser for landskapsbilder, naturmangfoldet, friluftslivet og reindriften. Før og under arbeidet med tunnelen gjennom Sørkjøs-fjellet ble det utarbeidet lister over aktuelle deponier som kunne understøtte allerede påtenkte prosjekter av samfunnsmessig betydning. Vi legger til grunn at det samme bør gjøres, både av Nordreisa kommune og av Kvænangen kommune, under dette prosjektet. Fra vår side vil vi bemerke at prosjektet ny fotballhall på gnr/br.nr 43/10 og 43/66, tilstøtende til Idrettshallen, er et eksempel på en slikt prosjekt som vil ha behov for masser.



Bjørnar Sandnes,
Kvænangsveien 624,
9162 Sørstraumen.

03.12.20

Nils-Roald Nilsen,
Fosnes 53,
9158 Storslett.

Nye Veier

Prosjekt E6 – Kvænangsfjellet.

Merknader til Reguleringsplanen.

Vier til fremlagte planer for denne veien.

Vi er to grunneiere som har merknader til denne planen.

Det er Bjørnar Sandnes som er eier av Kvænangsveien 624, g/br nr 39/12, dette er boligeiendom. Og Nils-Roald Nilsen som er eier av Kvænangsveien 620, g/br nr 39/13, dette er fritidseiendom.

Merknadene våre er at den fremlagte planen ikke tar nødvendig hensyn til den felles avkjøringen som vi har fra dagens E6.

Ifl den planen som nå legges fram vil vi få avkjøring fra den nye E6 som planlegges svært langt fra dagens avkjøring.

Dette finner vi å bli veldig uhensiktsmessig for vår del, det blir slik at vi ikke kan godta dette.

Vi begrunner vår merknad med at det er et bolighus og to fritidsboliger som nå har felles avkjørsel til dagens E6. Dette er regulert inn i dagens plan og vi er godt fornøyt med dette.

Om den nye veien blir lagt slik som forslaget i ny reguleringsplan beskriver så mener vi at vi har krav på at veien mellom gammel og ny avkjøring til E6 vedlikeholdes både sommer og vinter på samme måte som andre offentlige veier og at det er et offentlig ansvar å utføre dette.

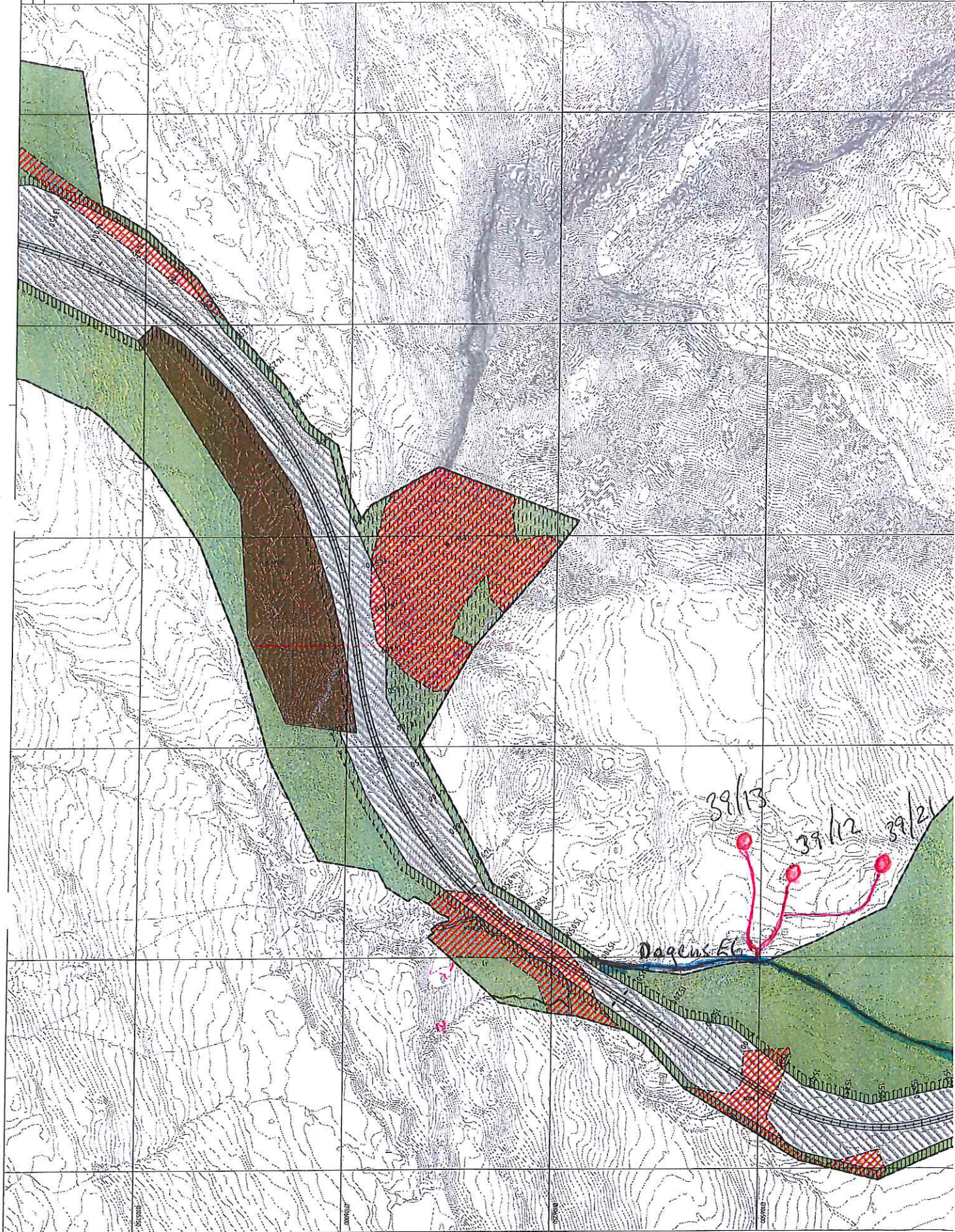
Mvh


Bjørnar Sandnes


Nils-Roald Nilsen

Vedlegg: Kart m/påtegnning ✓

Gjenpart: Kvæningen Kommune ✓



Tegnforklaring

Reguleringsplan PBL 2008

- §12-5. Nr. 1 - Bebyggelse og anlegg
- BAA Bebyggelse og anlegg
 - BF Frikidsbebyggelse
 - OJ Offentlig eller privat tjenstbygning
 - Campingplass
 - Idrettsanlegg
- §12-5. Nr. 2 - Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur
- KJV Kjøreveg
 - SGS Gang/sykkelveg

- AVT Annen veggrunn - tekniske anlegg
 - AVG Annen veggrunn - grønntal
 - SRP Resteplass
 - PPK Parkeringsplasser
 - KKK Kombinerte formål for samferdselsanlegg og/eller teknisk infrastruktur
- §12-5. Nr. 3 - Grønsstruktur
- BGG Blågrønsstruktur
- §12-5. Nr. 5 - Landbruks-, natur- og friluftsmål samt reindrift
- LNF Landbruks- og friluftsmål
 - LNF-R Landbruks- og friluftsmål med reindrift

- §12-5. Nr. 6 - Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone
- BUK Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone
- §12-6 - Hensynsoner
- FRIK Frikist
 - RAS Ras- og ekredfare
 - FLOM Flomfare
 - HNS Hensynsone (inkl. henningsdabber)
 - NAT Naturliv
 - BEV Bevaring kulturmiljø
- §12-7 - Bestemmelseområder
- MID Midlertidig bygge- og anleggsmåte

Nils-Roald Nilsen
2020-11-19 22:23
nilro-n@online.no

Viser til omleggingen av veien i Sandnesdalen. Avkjøringen fra dagens E6 til eiendommene 39/12 - eier: Bjørnar Sandnes, bolighus, 39/13 - eier: Nils-Roald Nilsen, fritidsbolig og 39/21 blir liggende langt fra nyveien. Eierne av disse eiendommene forutsetter at vei fram til dagens avkjørsel blir vedlikeholdt slik som i dag, både sommer og vinter. Vi ønsker å møte dere den 24.11.20 i Oksfjord.

Jarle Larsen, Harry Olsen, Stine Ulriksen og
Frank Tingvoll
Oksfjordveien
9158 Storslett

Prosjekt: Ny bru ved Suselva,
Oksfjordhamn
v/ Erik Geiten

NYTT FORSLAG TIL INNKJØRINGER I FORBINDELSE MED BRUPROSJEKTET

Grunneierne har den 3.12.20 hatt et møte der vi kommer med et nytt forslag til innkjøringer til våre eiendommer.

Vi godtar da ikke forslaget som Rambøll har kommet med tidligere.

Punkt 1: Busslomma ved innkjørselen til Jarle Larsen 58/25 stenges, og flyttes lengere fra brua til punkt 3, den nye busslomma.

Punkt 2: Innkjørselen til Jarle Larsen og huset ovenfor, Stine Ulriksen – flyttes 10 meter lengere fra brua. Helt til stolpe med veilys, etter forslag fra Eirik Geiten.

Punkt 3: Her blir den nye busslomma etter avtale med Geiten.

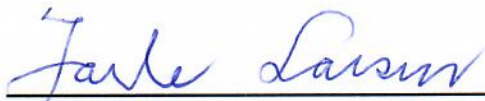
Punkt 4: Innkjørselen til Frank Tingvoll 58/18 blir som nå.

Punkt 5: Innkjørselen til Harry Olsen 58/17 blir som nå.

Tilførsel til punkt nr 3: Den høye grusryggen/bakken der hvor ny busslomme etableres blir fjernet, så sikten fra utkjøringa til Harry Olsen blir bedre.

Oksfjordhamn 7.12.20

Underskrift med fullmakt fra overnevnte grunneiere.



Jarle Larsen

Jarle Larsen, Harry Olsen, Stine Ulriksen og
Frank Tingvoll
Oksfjordveien
9158 Storslett

Prosjekt: Ny bru ved Suselva,
Oksfjordhamn
v/ Erik Geiten

NYTT FORSLAG TIL INNKJØRINGER I FORBINDELSE MED BRUPROSJEKTET

Grunneierne har den 3.12.20 hatt et møte der vi kommer med et nytt forslag til innkjøringer til våre eiendommer.

Vi godtar da ikke forslaget som Rambøll har kommet med tidligere.

Punkt 1: Busslomma ved innkjørselen til Jarle Larsen 58/25 stenges, og flyttes lengere fra brua til punkt 3, den nye busslomma.

Punkt 2: Innkjørselen til Jarle Larsen og huset ovenfor, Stine Ulriksen – flyttes 10 meter lengere fra brua. Helt til stolpe med veilys, etter forslag fra Eirik Geiten.

Punkt 3: Her blir den nye busslomma etter avtale med Geiten.

Punkt 4: Innkjørselen til Frank Tingvoll 58/18 blir som nå.

Punkt 5: Innkjørselen til Harry Olsen 58/17 blir som nå.

Tilførsel til punkt nr 3: Den høye grusryggen/bakken der hvor ny busslomme etableres blir fjernet, så sikten fra utkjøringa til Harry Olsen blir bedre.

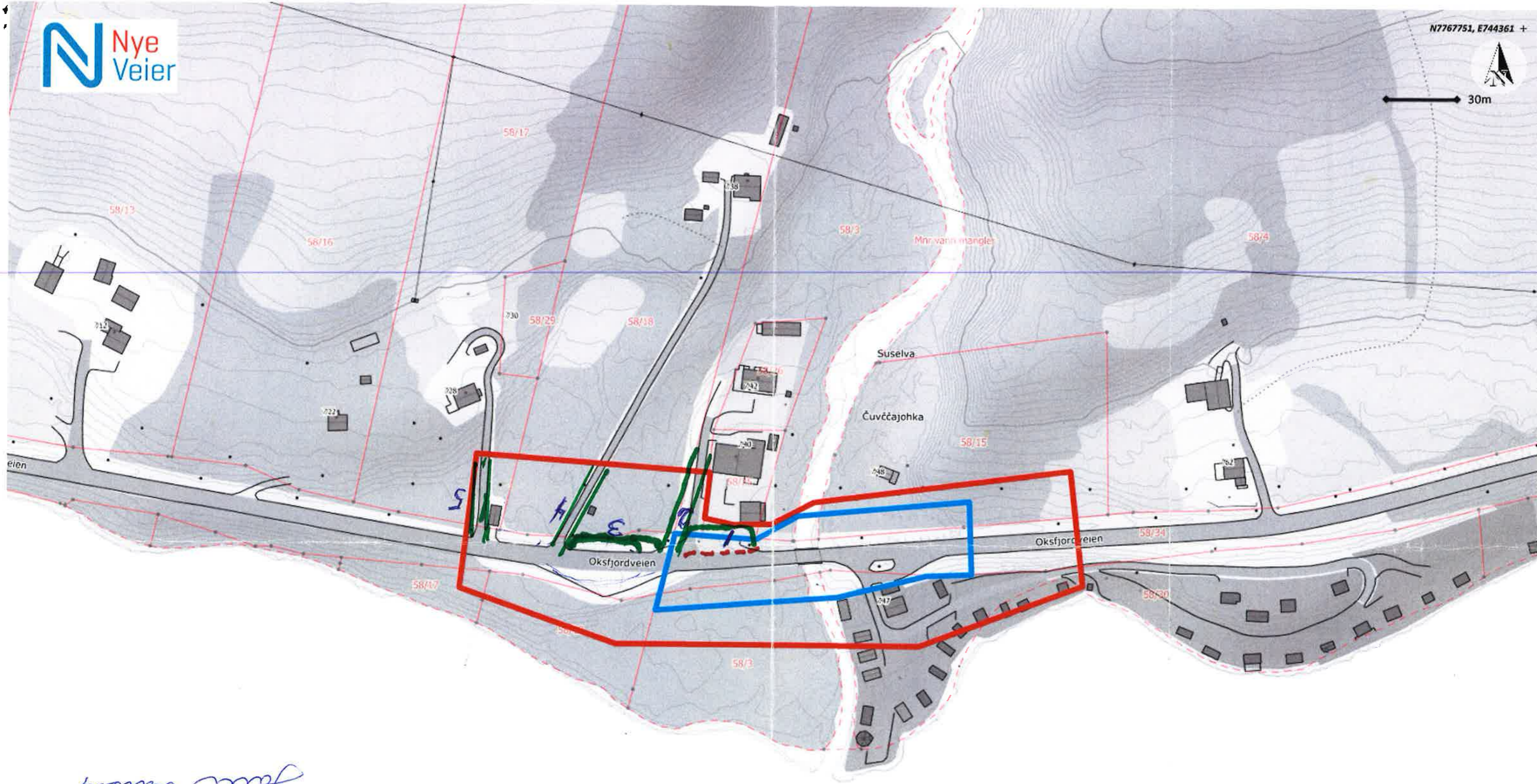
Oksfjordhamn 7.12.20

Underskrift med fullmakt fra overnevnte grunneiere.


Jarle Larsen



30m



*Henry O'Sullivan
Større UTMK 500
Jørn Larsen*

Mnr vann mangle

Tidligere varslet plangrense
Utvidet plangrense

Tone Tingvoll og

Frank Tingvoll

Turistvegen 44

9020 Tromsdalen/

Eiere av Oksfjordveien 738 (g.nr. 58, br.nr. 18), 9158 Nordreisa

10.12.20

Nye Veier AS

Sluppenveien 17B

7037 Trondheim

HØRINGSUTTALELSE TIL DETALJREGULERING FOR E6 KVÆNANGSFJELLET – FASTSATT PLANPROGRAM

Viser til deres brev av 29.09.20 og tidligere korrespondanse, samt samtaler med deres saksbehandler Erik Gjeten.

Vi vil med dette varsle at vi motsetter oss reguleringen slik den fremkommer i kart vedlagt i tidligere brev og sist publisert på Nye Veier AS hjemmeside (Rambøll: E6 Kvænangsfjellet – Planforslaget).

Vi forstår at vi ikke kan motsette oss inngrep på vår eiendom, men krever i kraft av vår eiendomsrett og lokalkunnskap en bedre løsning for adkomsten til eiendommene og trafikksikkerheten i området. Det er flere forhold som taler mot Rambølls plan og vi vil derfor både påpeke disse og komme med forslag til ny løsning.

Rambølls plan innebærer for det første en klar forvanskning av adkomsten til vår og naboenes eiendommer. Her tenkes en sammenslåing av utkjørsler som skal ende opp bak garasjen på eiendommen 58/17. Det vil skape en ny privat vei på 70 – 80 meter med påfølgende krav og utfordringer mht samarbeid om drift og vedlikehold. Rundt garasjen blir svingen krappere enn 90 grader, noe som grovt forvansker eller umuliggjør adkomst for større kjøretøy (traktor/brøyting, bobil, campingvogn, tilhenger, ev. uttrykningskjøretøy mv.) og befraktning av materialer mv. til husene.

For det andre utbedrer ikke planen de trafikksikkerhetsmessige utfordringene i området. Det fremstår uhenksom å legge felles ut-/innkjøring bak en garasje som i seg selv utgjør en sikhindring. Mellom den private veien og E6 vil det sflg av brøyting bygge seg opp samme type snøskavel som utgjør hovedproblemet i dagens situasjon. Det er også klart at dagens «busslomme»

(eg. raste- og kjettingomleggingsplass) skaper trafikkfarlige situasjoner i E6 yttersving. Her skjer daglige nødbremsninger inn mot brua fordi at skillet mellom den dype «busslommen» og veilinjen er visuelt uklart. Foreliggende forslag tar med andre ord ikke høyde for å utbedre det som utgjør de reelle trafikkikkerhetsutfordringene rundt våre adkomster. Rambølls skisse vil derfor medføre:

- 1) en klar forvanskning av adkomsten til boligene (pga veiutformingen, bl.a. med s-sving fra E6),
- 2) et dertil uhensiktsmessig inngrep på vår eiendom (pga dårlig funksjon, bredde utmunninger mv),
- 3) tvungen felles helårlig drift og vedlikehold av ny privat vei (både praktisk og som heftelse),
- 4) praktiske utfordringer mht privat brøyting pga nærhet til E6, s-utformet og trang vei mv.
- 5) opprettholdelse av siktproblematikk (sikkerhetsrisiko både for oss og trafikanter langs E6),
- 6) samt manglende utbedring av kjent trafikkfare på motsatt side (pga dosering og visuelt uklart skille E6/ utkjøring).

Vårt forslag til en bedre løsning er å snu skissens buede inngrep på vår eiendom, samt innskrenke kjettingomleggingsplassen på motsatt side til en reell busslomme etter endt anleggsperiode Suselva bru. Forslaget er som følgende:

- 1) Eksisterende busslomme foran eiendom 58/25 flyttes slik at stoppområdet legges mellom dagens utkjørsler for eiendommene 58/18 (vår) og 58/25 (og 58/26).
- 2) Vår utkjørsel tilknyttes busslommens utkjøringsdel, og naboenes utkjørsel tilknyttes dens innkjøringsdel (etter autovern).
- 3) Innkjørselen for eiendom 58/17 (og 58/29) beholdes som den er i dag.
- 4) Kjettingomleggingsplassen (eg. retardasjonsfelt før innsnevring/dagens bru) innskrenkes i dybde til en reell busslomme for nordgående rute.
- 5) Bu på vår eiendom flyttes for å unngå forsøpling. (Forsøpling inkl. ekskrementer er et stort problem på vår eiendom på nedsiden av E6).

Ut ifra det vi har klart å sette oss inn i av Nye Veier AS dokumenter forstår vi optimalisering av veilinjen som prosjektets hovedmål ved Suselva. Vi ser at ev. omlegging av vår og naboenes utkjørsler ikke berører selve veilinjen, men må begrunnes i hensynet til trafikkikkerheten på vår side av brua. Vi mener at vårt forslag om flytting av busslommen vil fjerne dagens problem mtp siktlinjen, og da særlig på vinteren. Brøyting av busslommen vil trekke brøyteskavelen godt inn fra svingens innerdel. Dermed frigjøres en helårlig siktlinje som strekker seg fra motsatt ende av campingplassen og helt ned til krappsvingen på eiendommen 58/12. Det vil innebære en tryggere vei generelt og adkomst til alle eiendommene på vår side av brua spesielt. Ved busslommens areal gis vi både mulighet til oversikt, til å stille bilen i fartsretning før utkjøring på E6, samt å manøvrere traktor/fres innenfor et område som er trukket ut av hovedveien. Et av de farligste momentene ved dagens utkjørsler er nettopp det at vi stadig må stå i E6 innersving mens vi arbeider med å fjerne snø og iskanter etter plog og vegskrapere. Dersom utkjørslene trekkes inn i busslommens inn- og utkjøringsfelt vil dette problemet være løst.

Vi mener at vårt forslag har klare fordeler fremfor Rambølls plan. Av Statens Vegvesens håndbok V123 ser vi at en holdeplass i 80-sone bør ha en total lengde på 75 meter. Vår eiendom er om lag 70 meter bred og dekker store deler av svingen som utgjør siktproblemet. Vi mener at en busslomme

her vil løse flere problemer og dermed tilføre noe positivt tross inngrepet i vår eiendom. En innskrenkning til busslomme på motsatt side av E6 vil dessuten bidra positivt ved å begrense eller stanse den forsøplingen som skjer i dag. Det er tråkket en egen sti fra «busslomma» og ned til støa vår. Den er laget av fremmede og området er belagt med ekskrementer, dopapir og annet søppel i stort og smått. Da Statens Vegvesen kappet en mengde trær her for få år siden flyttet de problemet dypere inn på vår eiendom. Området preges også av støy fra parkerte trailere med kjøleaggregater som durer og går både natt og dag.

Det utsendte kartgrunnlaget er så vidt upresist at det er vanskelig å vite hvor mange m2 Nye Veier tenker å ekspropriere, og å få riktige mål på vårt forslag. Vi har i dag fått tilsendt kart for inntegning av egen skisse (se vedlegg), men vil gjerne fortsette dialogen for et best mulig resultat. Vi vil også igjen anmode Nye Veier AS om å utbedre krappsvingen på eiendommen 58/12, samt nærliggende utkjørsler. Denne svingen er svært trafikkfarlig både for kjørende og gående, og vi mener bestemt at ny bru og bedre oversikt vil forsterke svingens overraskelsesmoment ytterligere. Dersom Nye Veier AS vil snakke med de som bor i området vil dere få vite at utforkjøringer og nestenulykker/påkjørsler skjer hver uke. Den høye frekvensen og økt fart predikerer alvorlige ulykker uansett årstid, men særlig på vintervei med høye skavler/nedsatt sikt. Vi forventer derfor at veiutbedringene i planområdet vil gi økt fare for personskader og dødsulykker i og med denne svingen.

Vennlig hilsen

Tone og Frank Tingvoll



Vedlegg: Skisse til ny løsning ved Suselva bru.

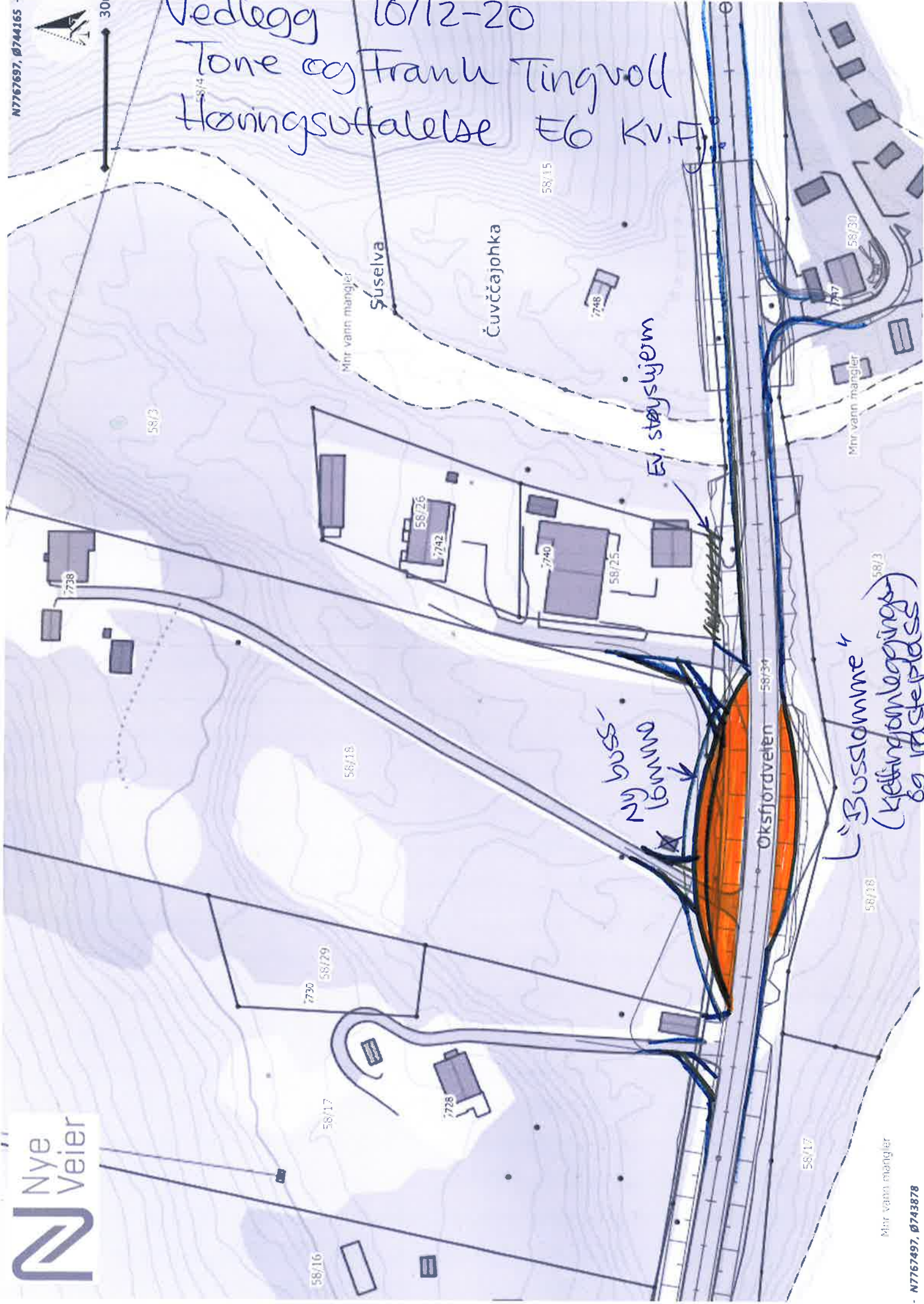


30m

Vedlegg 10/12-20

Tone og Frank Tingvoll

Høringsuttalelse E6 Kv. T



Suselva

Čuvčajohka

Ev. støyskjerm

Ny buss-rom

Oksefjordveien

Busstomme

(Kjøkkonleings- og lastebuss)

Fra: liss.aina.jakobsen@coop.no <liss.aina.jakobsen@coop.no>

Sendt: torsdag 10. desember 2020 09:30

Til: Arkivtrd NVE <arkivtrd@nyeveier.no>

Emne: E6 Kvænangsfjellet

Hei

Ang. veitraseen ved Sandneselva.

Jeg har planer om å dele opp min eiendom for å selge tomter. Kvæningen kommune antyder tomtestørrelse på ca 1 mål, min eiendom er over 7 mål.

Den nye veitraseen vil umuliggjøre tomtesalg pga regelen som sier at byggeavstand til vei må være 50 meter, og at veien i tillegg legges over deler av min eiendom.

I 2017 skisserte Statens Vegvesen en veitrase som ikke var så ødeleggende for min eiendom. Der var det tegnet inn ny bru over Sandneselva og den nye traseen fulgte stort sett gammel trase.

Når det bygges ny bru på sørsiden av fjellet, hvorfor ikke bygge over Sandneselva også?

Det er ikke bare jeg som misliker forslaget til ny veitrase. Naboene rett over E6 liker ikke at veien kommer så langt unna deres hytter.

Med vennlig hilsen

Liss-Aina Jakobsen

Gnr 39 bnr 9

Fra: Hans-Martin Pedersen <hans.martin.pedersen@tffk.no>
Sendt: søndag 29. november 2020 11:54
Til: Dina Tevik Rogstad <dina.rogstad@ramboll.no>
Kopi: Hans-Martin Pedersen <hans.martin.pedersen@tffk.no>
Emne: . insigelser i forbindelser med veibygging buktasvingen Kvænangsfjellet

Hei Jeg heter Hans Martin Pedersen og det er jeg som har grunneierhjemmel til 37/14 i Kvæningen, denne eiendommen ble skjøttet over til meg allerede i 2015 fra tante Britt Hansen , og tinglyst sommer 2020 på meg se kartverket. Jeg fikk nå nylig et brev fra min gamle tante Britt Hansen som hun hadde mottatt fra dere og glemt og sende til meg med en gang. Derfor har jeg ikke fått svart på deres spørreskjema innen 22 september 2020.

jeg har altså ikke vært informert om dette brevet der overskriften er «*Kartlegging av drikkevannskilder og andre tekniske anlegg-E6 Kvænangsfjellet*». Jeg har tidligere sendt inn samme innsigelser som jeg sendte til statens vegvesen til dere og saksbehandler hos dere var da Siri Hegre, dette skjedde sommer 2020 . Jeg hørte ingenting fra dere da annet enn at de var mottatt og da tenker jeg dere har sendt korrespondanse til feil person (min gamle tante Britt Jorunn Hansen Kildalsveien 75, 9154 Storslett.

Jeg har tidligere hatt kontakt med Siri Hegre som bekreftet at hun hadde mottatt denne mail med innsigelser fra meg , der jeg tar opp flere ting se vedlegg. Men jeg har ikke hørt fra dere etter det. Gi beskjed om dere har mottatt dette. Ta eventuelt kontakt hvis det er noe dere mangler eller trenger mer informasjon om

Vennlig hilsen

Hans Martin Pedersen
Lektor med tillegg
Kvaløya videregående skole
Troms og Finnmark fylkeskommune

Mobil: +47 900 74 383
www.tffk.no



Fra: Edvard Einarsen
Sendt: mandag 7. desember 2020 16:21
Til: hans.martin.pedersen@tffk.no
Emne: SV: Innsigelser i forbindelser med veibygging buktasvingen Kvænangsfjellet

Hei!

Viser til din henvendelse sendt 29.november 2020.12.07
Ditt innspill er registrert i forbindelse med varsel om oppstart. Innspillet er oppsummert og kommentert i Vedlegg 3. Se vedlagte dokument.

Planforslaget ligger for tiden ute til offentlig ettersyn. Alle dokumentene er tilgjengelig her: [Høring og offentlig ettersyn | Nye Veier AS](#)

Dersom du har merknader til planforslaget kan dette sendes til Nye Veier AS, Sluppenvegen 17b,7037 Trondheim, eller på e-post til arkivtrd@nyeveier.no innen 11.12.2020. Det er også mulig å gi innspill gjennom den digitale innsynsløsningen. Instruksjon finnes på nettsiden.

Med vennlig hilsen
Edvard Einarsen

Seksjonsleder samferdsel
1351988 - Rambøll Alta

M +47 97121711
edvard.einarsen@ramboll.no

Rambøll
Løkkeveien 115
Postboks 1077
9503 Alta
<https://no.ramboll.com>

Fra: Hans-Martin Pedersen <hans.martin.pedersen@tffk.no>
Sendt: torsdag 10. desember 2020 11:26
Til: Arkivtrd NVE <arkivtrd@nyeveier.no>
Kopi: Hans-Martin Pedersen <hans.martin.pedersen@tffk.no>; Jim Sverre Hanssen <jim-hanssen@hotmail.com>
Emne: innsigelse bukta svingen Kvæningen

10/12-2020

I tillegg til tidligere innsigelser vil jeg gi innsigelse som berører meg som grunneier av hele 37/14.

1. jeg vil gi innsigelse i forhold til planlagt rasteplass i buktasvingen Kvæningen. Jeg observerer av kartene at dere tenker å lage en rasteplass nært opp til min eiendom, jeg håper dere kan trekke rasteplassen lenger sørover slik at vi får minimert støy fra trailere, turister og andre helt opp mot vår eiendom. Jeg ser at det er fullt mulig å flytte tenkt rasteplass lenger sør i forhold til hva dere har tenkt.

Vi foreslår at dere legger rasteplassen på sletta på andre siden av buktasvingen der det ikke bor folk. Det ville være en mye bedre løsning. Eventuelt lage rasteplassen der dere har tenkt å fylle ut masser i elveløpet i svingen lengst sør.

Rasteplassen er egentlig helt unødvendig og vil medføre forurensing med forskjellig typer søppel og det vil garantert forekomme forsøpling, urinering, hundskjitt, menneskeskjitt, dopapir og annet på en slik rasteplass, dette vil vi absolutt ikke ha i vårt nærområde.

I forhold til påkjøring til ny vei ser jeg ikke noen plasser at dere tenker å ta ekstra brøytekostnader som vi grunneiere vil bli påført, dette godtar vi ikke, dere får dekke dette i fremtiden.

Vennlig hilsen

Hans Martin Pedersen

Lektor med tillegg
Kvaløya videregående skole
Troms og Finnmark fylkeskommune

Mobil: +47 900 74 383

www.tffk.no



Troms og Finnmark fylkeskommune
Romssa ja Finnmárkku fylkkagielda
Tromssan ja Finmarkun fylkinkomuuni

Irene Sandnes
2020-12-07 12:20
irene@indira.no

På vegne av grunneiere av 39/3 kommer jeg med følgende innspill: Kan ikke se det er avsatt tilstrekkelig areal til parkering for fritidsbebyggelse og utfart i hytteområdet i Sandnesdalen. Minner om at dette området er avsatt til fritidsbebyggelse i kommunedelplanen og bør tilrettelegges for dette. Vi har tidligere kommet med innspill til at massedeponering kan benyttes til dette formålet, og da kan man begrense deponering på uberørte arealer. Det planlegges fritidsbebyggelse også sør for E6, i tillegg til at det er et utfartsområde som benyttes relativt ofte, og det bør etableres parkering på sørsiden av vegen også. Det er også uheldig at ny veg etableres på myr ned mot Sandnesvannet. Vegen kommer veldig nær en eksisterende hytte, og veldig langt unna hytter/bolig mot nord, med de ulemper dette medfører.

Nordreisa Hundekjørerlag
2020-11-03 15:45
gwgeirwang63@gmail.com

Kvænangsfjellet har blitt brukt til Hundekjøring med større hundespenn i allefall 30 år. Vi har startet fra toppen av fjellet, akkurat ved kommunegrensa, samt i storsvingen. Nå forsvinner muligheten på toppen av fjellet, der en kan starte til langt ut i mai, mens storsvingen er det ofte bart. Skal det lages noe parkeringsmuligheter ved inngang av tunellen ved Malingsfjell, hvis så bør det ikke bli slik at en må krysse vegen for å komme opp på fjellet. Når det gjelder Storsvingen bør det tilrettelegges/reserveres 2 plasser for bil med henger for direkte start med hundespenn. Sikkert lurt å tenke rundkjøring på parkeringsplassen.

Per Kristian Olsen etter fullmakt fra min mor Bjørg Olsen
2020-12-10 20:42
per.kristian.olsen@nrk.no

1. Vi eier eiendom 37/4 ved Buktasvingen. For å utrette svingen ved Bukta vil dere dumpe betydelig med stein som fundament for den nye traseen. Utfyllingen representerer et betydelig inngrep i naturen. Vi krever at området revegeteres i en maksimumsløsning, slik at området tilbakeføres til et utseende så likt det som var, som mulig. Dette både av estetiske hensyn så vel som sikkerhetsmessige. For det første vil en ny stor steinur brutalisere landskapet til sjenanse både for oss som eier området, turister og andre.
2. Vår adkomst til 37/4 blir borte ved utbyggingen. Vi er enige i at den traseen dere har tegnet inn for ny adkomst er den eneste mulige. Den ser ok ut, bortsett fra en sløyfe på siste bit fram til hytta. Vi vil gjerne ha et ord med i laget når det gjelder denne siste delen. Vi vil også ha garanti fra dere at veien opparbeides til minst samme standard som den vi har. Fundamentet for dagens vei er solid. Vi har aldri problemer med vårløsning og telehiv. Vi har i alle år ikke utført annet vedlikehold enn grusing hvert tredje, fjerde år. Veien må fundamenteres slik at den har samme soliditet som dagens og at vi ikke får andre vedlikeholdsbehov enn de vi har i dag.
3. Når det gjelder den planlagte rasteplassen slutter vi oss til innsigelsen fra Hans Martin Pedersen på naboeiendommen 37/5 der han i sin høringsuttalelse foreslår flytting lenger sør. Dagens rasteplass har i alle år vært til sjenanse. Vi plukker hver år betydelige mengder søppel, toalettpapir og annet. Vi har diskutert dette i familien og har fått nok av turistenes forurensning av området og vi kommer til å koble inn helserådet for å få de til å se på saken. Om flytting av rasteplassen lenger unna ikke er mulig krever vi subsidiært installering av tidsmessig toalett av en slik standard at det vil bli brukt for å få bukt med at området rundt brukes som toalett. Vi krever også inngjerding av rasteplassen for å hindre uønsket forurensende toalettbesøk på vår dørterskel.