



# Detaljregulering med konsekvensutredning E6 Kvænanngsfjellet Planprogram

---

Fastsatt i Driftsutvalget i Nordreisa kommune 16.09.2020

Fastsatt i Formannskapet i Kvænanng kommune 25.09.2020

PLANID Kvæningen kommune: 54292020\_001  
PLANID Nordreisa kommune: 54282020\_002

## Forord

### Kort om tiltaket

Nye Veier AS skal utarbeide detaljregulering for utbedret E6 over Kvænangsfjellet. Planområdet strekker seg fra Oksfjord i Nordreisa kommune til Karvika i Kvæningen kommune, og er på ca. 24 km. Den nye planen endrer/erstatte tre gjeldende reguleringsplaner, tidligere fremmet av Statens vegvesen, og vedtatt i 2016. Prosjektet skal gjennomføres etter samme overordnede framgangsmåte som i andre prosjekter i Nye Veier; med tidlig involvering fra entreprenør og rådgiver. Rambøll Norge AS er engasjert som planfaglig rådgiver. Entreprenør er på plass 15.12.2020.

### Reguleringsplan med konsekvensutredninger

Når en reguleringsplan kan få vesentlige virkninger for miljø og samfunn, skal det etter lovverket utarbeides konsekvensutredning sammen med planen. Hensikten med konsekvensutredningen er å få oversikt over hvilke muligheter, utfordringer og virkninger ulike løsningsalternativer kan gi, og hvordan disse kan håndteres/avbøtes. Konsekvensutredninger utføres etter anerkjent metodikk. Dette bidrar til at analysene blir systematisk utført, og at planens virkninger blir kjent for både planleggere, berørte interesser og beslutningstakere mens prosessen går.

### Planprogram

I enkelte tilfeller er det krav om å utarbeide planprogram før konsekvensutredninger starter opp. Det blir gjort for denne planen. Planprogrammet er en slags «*plan for planleggingen*», og presenterer formålet med planen, opplegg for planprosess og medvirkning, eventuelle alternativer og utredningsbehov. Forslag til planprogram legges ut til høring og offentlig ettersyn sammen med varsel om oppstart av planarbeid. Basert på innkomne innspill, vurderer Nye Veier AS hvilke endringer som eventuelt skal gjøres i planprogrammet, før det sendes inn til kommunene for endelig fastsetting i kommunestyret. Informasjon om planarbeidet kunngjøres i lokalpressen og legges ut til gjennomsyn på hjemmesiden til de respektive kommunene, og til Nye Veier AS. Planforslaget har nå vært ute til høring og offentlig ettersyn, og er revidert for innsending til berørte kommuner til fastsetting. Fastsetting er endelig, og kan ikke påklages. Kopi av innkomne innspill finnes vedlagt. I vedlegg finnes også et notat hvor innspillene er referert og gitt en kommentar til hvordan disse er behandlet.

Se nærmere redegjørelse for planprosessen i kapittel 1.3.

Tabell 1: Kontaktpersoner til planarbeidet.

Instans	Navn	Telefon	E-post
Nye Veier AS	Steinar Rask	47 61 68 08	<a href="mailto:steinar.rask@nyeveier.no">steinar.rask@nyeveier.no</a>
Rambøll Norge AS	Ulla Sennesvik	48 22 07 30	<a href="mailto:ulla.sennesvik@ramboll.no">ulla.sennesvik@ramboll.no</a>

## Innhold

1	Formål og planprosess.....	5
1.1	Bakgrunn og formål med planarbeidet .....	5
1.2	Krav om planprogram og konsekvensutredning .....	6
1.3	Planprosessen .....	7
2	Beskrivelse av planområdet .....	8
2.1	Planavgrensning .....	8
2.2	Detaljeringsgrad.....	9
3	Rammer og føringer for planarbeidet .....	10
3.1	Nasjonale planer og føringer .....	10
3.2	Regionale planer og føringer .....	10
3.3	Kommunale planer og føringer .....	11
4	Planlagte endringer .....	12
4.1	Om tiltaket.....	12
4.2	Oppsummering av endringsforslag.....	13
5	Utredningsbehov og metodikk.....	14
5.1	Utredningsalternativet.....	14
5.2	Nullalternativet .....	14
5.3	Tema for KU .....	14
5.4	Andre utredninger og konsekvensvurderinger .....	16
5.5	Sammenstilling av utredningstema og -metodikk.....	16
5.6	Bærekraftsertifisering - Ceequal.....	17
6	Framdriftsplan .....	17

Vedlegg – Refererte og kommenterte innspill

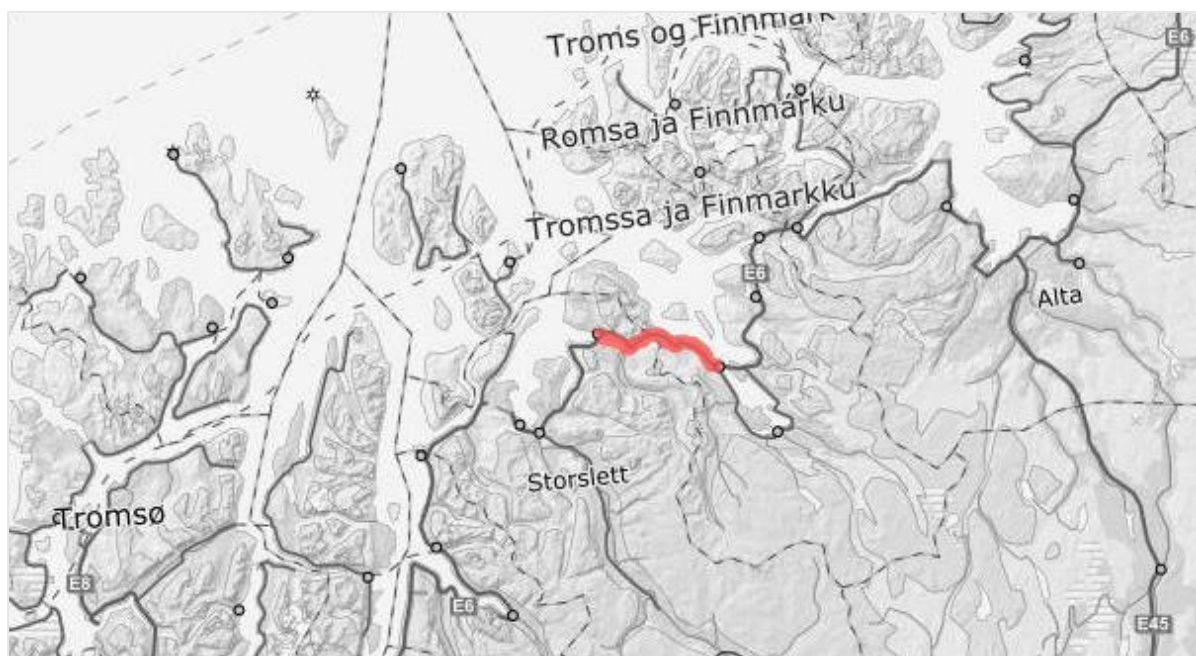
## 1 Formål og planprosess

### 1.1 Bakgrunn og formål med planarbeidet

E6 er hovedferdselsåren mellom nord og sør i Nord-Norge. Fjellovergangen er vist med rød linje i oversiktskartet i Figur 1. På strekningen over Kvænangsfjellet er den gjennomsnittlige trafikken pr. døgn (ÅDT) ca. 750 biler pr februar 2020. Det er imidlertid stor variasjon i trafikkmengde over året, med tre ganger så stor ÅDT i juli og august som i vintermånedene desember – mars. Forventet trafikkvekst vil være ca. 1 % pr. år fram mot 2040.

Vegstrekningen over Kvænangsfjellet er værutsatt, særlig på vinteren, med rasfare og vind som skaper fokksnø og nullsikt. Vinterstid hender det derfor relativt ofte at vegen må stenge i kortere eller lengre perioder, ev. at det må innføres kolonnekjøring. Det har i gjennomsnitt vært 19 vegstenginger pr. år siden vinteren 2007/2008, og hver vegstenging har hatt en gjennomsnittlig varighet på seks timer. Dette gir totalt 114 timer med stengt veg på strekningen pr. år. Vinteren 2019/2020 er ikke med i disse tallene, og her var det over 90 stengninger, på til sammen 700 timer. Problemene forsterkes ytterligere av vegens stigning og dårlige horisontalkurvatur, som bidrar til redusert trafikksikkerhet. Korteste omkjøringsveg er for øvrig på nesten 70 mil via Finland (E45 og E8). Fjellovergangen berører både Nordreisa og Kvæangen kommuner.

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

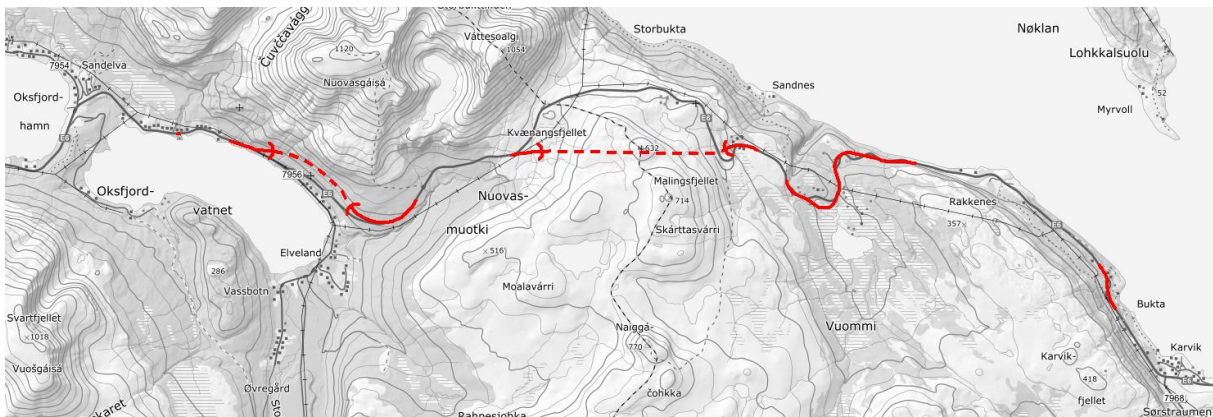


Figur 1. Oversiktskart. Strekningen som er omfattet av Nye Veiers prosjekt «E6 Kvænangsfjellet» er vist med rød linje. Kilde: Nye Veier AS/Kartverket

Utbedring av E6 over Kvænangsfjellet ligger inne i Nasjonal transportplan 2018 – 2029, med forutsetning om gjennomføring i første del av planperioden. E6 Kvænangsfjellet sør (rassikring) forutsettes gjennomført i andre del av NTP-perioden.

Statens vegvesen sto fram til 2019 for planlegging av vegprosjektet, og har utarbeidet tre reguleringsplaner for fjellovergangen, 1) Oksfjord-Tverrelva, 2) Tverrelva-Sandneselva og 3) Sandneselva-Karvik. Kun parsellen Tverrelva-Sandneselva (som bl.a. omfatter Kvænangsfjelltunnelen) er detaljregulert, og har finansiering i første periode i Nasjonal transportplan (NTP) 2018-2029. De øvrige strekningene er kun områderegulert. Skredsikring i Mettevollia kommer ikke inn i NTP før i siste del av perioden, mens skredsikring i Rakkeneslia ikke er omtalt/har finansiering gjennom gjeldende NTP.

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)). På bakgrunn av optimaliseringstiltak i dette og andre prosjekter, ser Nye Veier muligheter for raskere realisering av prosjektet enn det gjeldende NTP legger opp til. Blant annet framskyndes skredsikring i Mettevollia/ Mettevolliatunnelen, slik at denne kan realiseres like raskt som Kvænangsfjelltunnelen. I tillegg planlegges og vurderes utbedringstiltak i Rakkeneslia. I Figur 2 under illustreres med røde linjer hvilke strekninger som det nå vurderes tiltak på.



Figur 2. Oversiktskart. Traseer hvor det vurderes tiltak er markert med røde linjer. Heltrukket linje illustrerer veg i dagen, stiplede linjer viser tunneler. Kilde: Nye Veier AS

## 1.2 Krav om planprogram og konsekvensutredning

I forbindelse med gjeldende reguleringsplaner for strekningen, ble det utarbeidet konsekvensutredninger for temaene landskapsbilde, naturmangfold, kulturminner/-miljø samt reindrift, med forutgående planprogram. Siden da er forskrift om konsekvensutredninger (KU-forskriften) revidert med virkning fra 1. juli 2017.

Forslagsstiller vurderer at planarbeidet som nå varsles, samlet sett omfattes av KU-forskriften, og derfor skal konsekvensutredes. Dette begrunnes i at planinitiativet ansees å fanges opp av KU-forskriften § 8, jf. vedlegg II pkt. 13, og at tiltaket etter § 10 andre til fjerde

ledd vurderes å berøre vesentlige interesser, eller kunne få vesentlige virkninger på miljø og samfunn. Se mer detaljert vurdering i planinitiativet (vedlagt varslingsbrevet).

I siste versjon av KU-forskriften er det ikke krav til planprogram for tiltak som faller inn under § 8 jf. vedlegg II. I denne konkrete saken er det derfor konkludert med at planprogram ikke er påkrevd etter KU-forskriften. Forslagstiller ønsker likevel å utarbeide et planprogram for planarbeidet, da dette danner et godt grunnlag for informasjon, forutsigbarhet og delaktighet i en tidlig fase, både for berørte grunneiere og rettighetshavere, naboer/gjenboere, organisasjoner og andre interessenter, samt for politikere og andre myndigheter.

### 1.3 Planprosessen

Saksgangen for reguleringsplanen følger kravene i plan- og bygningsloven med forskrifter, samt annet relevant regelverk og veiledningsmateriale. Hovedaktiviteter i planprosessen er tenkt som følger:

#### 1. Planprogram og varsel om planoppstart

Planarbeidet starter med at berørte parter og allmennheten varsles om at planarbeidet starter opp. I dette planarbeidet skal det også utarbeides planprogram, og derfor legges forslag til program ut til høring og offentlig ettersyn samtidig med at planoppstart varsles. Høringsperioden er minimum seks uker. Planprogrammet legger, som nevnt over, føringer for hvordan planarbeidet skal gjennomføres, og er første mulighet til å påvirke det endelige resultatet.

Etter varslings og høring av planprogrammet, gjennomgås innkomne merknader. På bakgrunn av innspillene gjøres eventuelle endringer i planprogrammet, før et revidert utkast sendes inn til kommunene for endelig fastsetting i de respektive kommunestyrene. Fastsatt planprogram kan ikke påklages.

#### 2. Utarbeidelse av reguleringsplan og konsekvensutredninger

Når fastsatt planprogram foreligger, starter arbeidet med utforming av planforslaget samt utredning av konsekvenser og andre virkninger.

Reguleringsplanforslaget vil bestå av plankart med tilhørende planbestemmelser og planbeskrivelse. Konsekvensutredninger, ROS-analyse, spesialfagutredninger, innspill mm. følger som vedlegg til planbeskrivelsen. Plankart og bestemmelser er rettslig bindende dokumenter, mens planbeskrivelse og tilhørende utredninger kun har opplysende og retningsgivende status.

#### 3. Høring og offentlig ettersyn av forslag til reguleringsplan

Når planforslaget er utarbeidet, sendes det inn til kommunene for vedtak om høring hos berørte parter, samt utlegging til offentlig ettersyn. Berørte parter, dvs. grunneiere, rettighetshavere, naboer/gjenboere, lag og foreninger, myndigheter mfl. blir varslet ved særskilt brev. Offentlig ettersyn (for allmennheten) kunngjøres i avisa Framtid i Nord, og på hjemmesidene til forslagsstiller og berørte kommuner;

Nye Veier [www.nyeveier.no](http://www.nyeveier.no)  
Nordreisa kommune [www.nordreisa.kommune.no](http://www.nordreisa.kommune.no)  
Kvænangen kommune [www.kvanangen.kommune.no](http://www.kvanangen.kommune.no).

Det gis minimum seks ukers frist til å komme med innspill til planforslaget. I høringsperioden planlegges det også å holde et informasjons-/medvirkningsmøte om planforslaget. Dette blir nærmere kunngjort i høringsdokumentene. Framdriften er, som det redegjøres for under, meget stram, og det er derfor meget viktig at høringsfrister overholdes for å kunne rekke oppsatte politiske møter i kommunene.

#### 4. Revisjon av planforslaget og vedtak

Etter høringsfristens utløp, gjennomgås innspillene, og behovet for endring av planforslaget vurderes. Alle innspill refereres og gis en kommentar til hvordan planforslaget forholder seg til dem. Innspillene er med som vedlegg når revidert planforslag fremmes for sluttbehandling og vedtak i kommunestyrene. Vedtatt reguleringsplan kunngjøres med brev til berørte parter samt annonse i Framtid i Nord, og på ovenfor nevnte hjemmesider.

## 2 Beskrivelse av planområdet

### 2.1 Planavgrensning

Planområdet strekker seg fra Oksfjordhamn i Nordreisa kommune til Karvik i Kvænangen kommune, en vegstrekning på 24 km. Se planavgrensning i Figur 3. I sum utgjør planområdet et areal på ca. 18 km<sup>2</sup>.



Figur 3. Planavgrensningen ved varsel om oppstart vist med svartstiplet linje.



Den nye reguleringsplanen forutsettes å erstatte de tre gjeldende planene;

Nordreisa kommune:

1. Detaljregulering E6 Kvænangsfjellet - Strekningen Mettevollia - Rakkenes, PlanID 2014006, vedtatt 24.06.2015
2. Områderegulering E6 Kvænangsfjellet, PlanID 2016001, vedtatt 20.12.2016. Delstrekninger som inngår: 1) Oksfjordhamn – Tverrelva, 2) Tverrelva – Sandneselva (detaljregulert) og 3) Sandneselva – Karvik.

Kvæningen kommune:

1. Detaljregulering E6 Kvænangsfjellet - Strekningen Mettevollia - Rakkenes, PlanID 2014006, vedtatt 24.06.2015
2. Områderegulering E6 Kvænangsfjellet, PlanID 2016001, vedtatt 19.12.2016. Delstrekninger som inngår: 1) Oksfjordhamn – Tverrelva, 2) Tverrelva – Sandneselva (detaljregulert) og 3) Sandneselva – Karvik.

I avgrensningen er det tatt høyde for at planområdet fullt ut dekker de underliggende planene, slik at tidligere regulerte trafikkkarealer som det nå eventuelt ikke er behov for, blir regulert til annet passende formål, sannsynligvis LNFR. Plangrensen er for øvrig satt relativt romslig. Dette er gjort for å ha muligheter til optimaliseringer av veglinja som følge av innspill og vurderinger underveis i planprosessen. Planområdet vil derfor kunne innsnevres noe fram mot høring/offentlig ettersyn, og ytterligere fram til vedtaksfasen.

## 2.2 Detaljeringsgrad

Det er videre ønske om å ha en relativt grov detaljeringsgrad i reguleringsplanen. Årsaken til dette er ønsket om fortsatt mulighet for optimalisering. Det gjøres fortløpende vurderinger av veglinja og tiltak langs denne ettersom planarbeidet går framover og utredninger og analyser blir ferdigstilt. Planforslaget vil derfor måtte kunne spisses og konkretiseres helt fram til vedtak.

I anleggsfasen kan det bli behov for justeringer som følge av lokale utfordringer og muligheter som avdekkes underveis/på stedet. Det er derfor hensiktsmessig at arealavsetningene i planen er såpass fleksible at det er rom for å gjøre hensiktsmessige tilpasninger av begrenset karakter i/langs veglinja uten 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.

### 3 Rammer og føringer for planarbeidet

Arbeidet med reguleringsplanen skal baseres på overordnede føringer og regelverk nedfelt i nasjonale, regionale og kommunale planer og retningslinjer.

#### 3.1 Nasjonale planer og føringer

De mest sentrale føringene for dette arbeidet vurderes å være:

- Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning
- Rikspolitiske retningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging
- Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn- og unges interesser i planleggingen
- Rikspolitiske retningslinjer for vernede vassdrag
- T-1442/2016 Retningslinjer for behandling av støy i arealplanlegging
- T-1520, Retningslinjer for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging
- NVE Retningslinjer nr. 2/2011 Flaum og skredfare i arealplanar
- Nasjonale miljømål
- Kulturminner, kulturmiljøer og landskap, Planlegging etter pbl, Versjon II 2016
- Nasjonal transportplan (NTP 2018-2029, revisjon under utarbeidelse)
- Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging (2019)
- Nasjonale mål for vann og helse, vedtatt av Regjeringen 22.04.2017
- FNs bærekraftsmål
- St.prp 110 (2018-2019) «Nokre saker om veg, jernbane og post»

#### 3.2 Regionale planer og føringer

Følgende regionale planer og dokumenter legger føringer for planarbeidet:

- Regional planstrategi 2020–2023 (under utarbeidelse)
- Fylkesplan for Troms 2014-2025
- Regional transportplan for Troms 2018-2029
- Regional forvaltningsplan vannregion Troms 2016-2021
- Regional plan for friluftsliv, vilt og innlandsfiske Troms 2016-2021

### 3.3 Kommunale planer og føringer

#### 3.3.1 Planoppstartsmøte med Kvæningen og Nordreisa kommuner

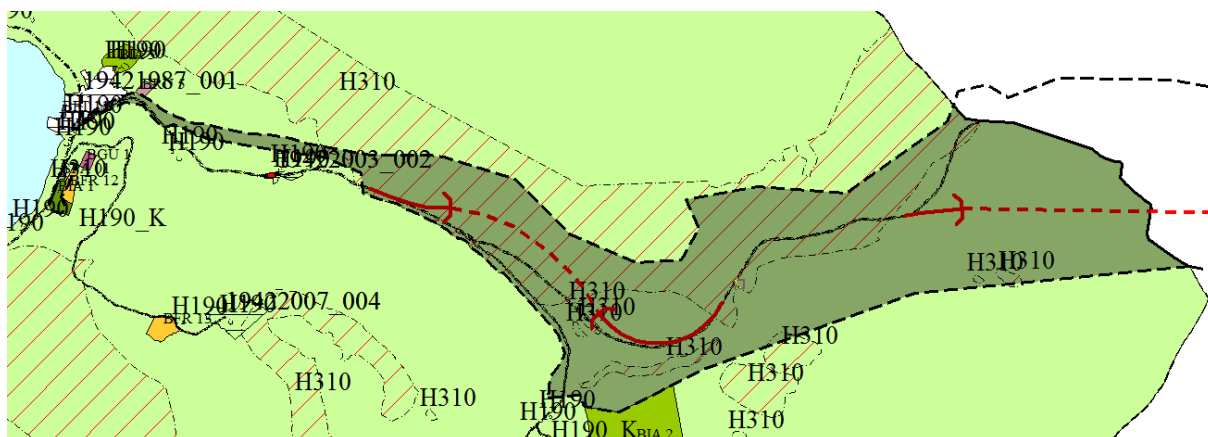
Det vises generelt til referat fra planoppstartsmøte, med innspill og krav til planarbeidet.

#### 3.3.2 Nordreisa kommune

Berørte og tilgrensende arealplaner i Nordreisa kommune jf. Figur 4:

- Kommuneplanens arealdel (vedtatt: 20.03.14)
- Reguleringsplan for boligområde Sandbukt (vedtatt: 1987)
- Reguleringsplan for campingplass gnr. 58/4 Oksfjord (vedtatt: 24.04.03)
- Detaljregulering E6 Kvæangsfjellet - Strekningen Mettevollia-Rakkenes (vedtatt: 24.06.15)
- Område- og detaljreguleringer for E6 Kvæangsfjellet (vedtatt: 20.12.16).  
Delstrekninger som inngår: 1) Oksfjordhamn–Tverrelva, 2) Tverrelva–Sandneselva (detaljregulert) og 3) Sandneselva–Karvik.

Det er de to sistnevnte planene som dette planarbeidet tar sikte på å oppheve.



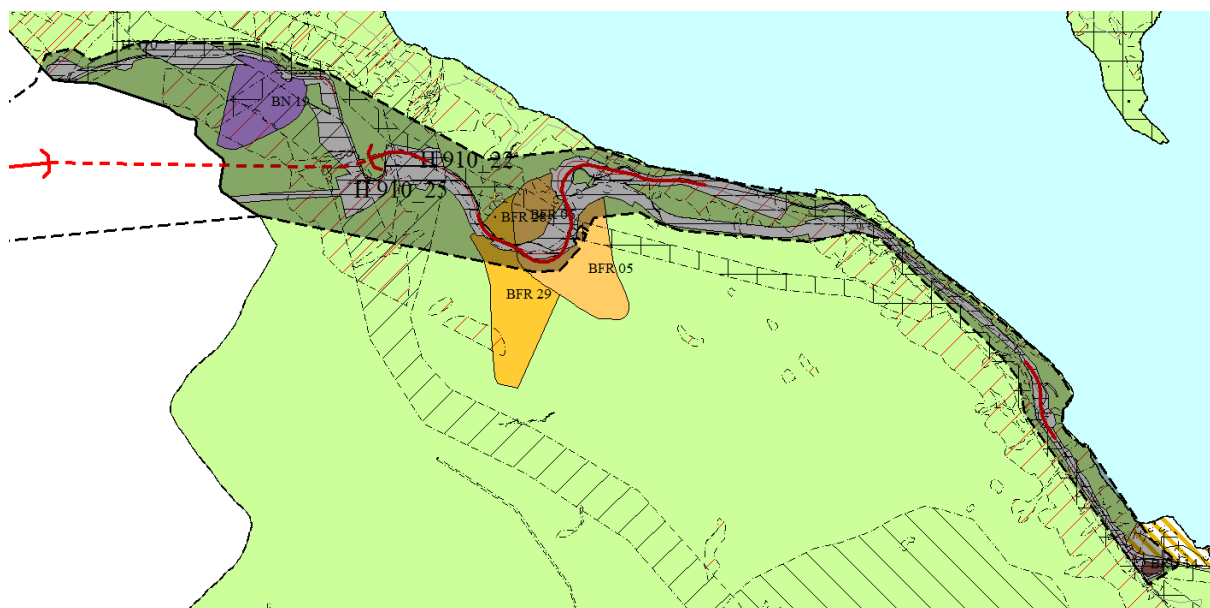
Figur 4. Utsnitt fra kommuneplanens arealdel for Nordreisa. Planavgrensningen vises med svartstiplet linje og skyggemarkering av planområdet. Rød linje viser revidert vegløsning. Kilde: Nordreisa kommune

#### 3.3.3 Kvæningen kommune

Berørte og tilgrensende arealplaner i Kvæningen kommune er, jf. utsnitt fra kommuneplanens arealdel vist i Figur 5

- Kommuneplanens arealdel (vedtatt: 23.01.19)
- Detaljregulering E6 Kvæangsfjellet - Strekningen Mettevollia-Rakkenes (vedtatt: 24.06.15)
- Område- og detaljreguleringer for E6 Kvæangsfjellet (vedtatt: 19.12.16).  
Delstrekninger som inngår: 1) Oksfjordhamn–Tverrelva, 2) Tverrelva–Sandneselva (detaljregulert) og 3) Sandneselva–Karvik.

Det er de to sistnevnte planene som skal oppheves i dette planarbeidet.



Figur 5. Utsnitt fra kommuneplanens arealdel for Kvænanngsfjellet. Planavgrensningen vises med svartstiplet linje og skyggemarkering av planområdet. Rød linje viser revidert vegløsning. Kilde: Kvænanng kommune

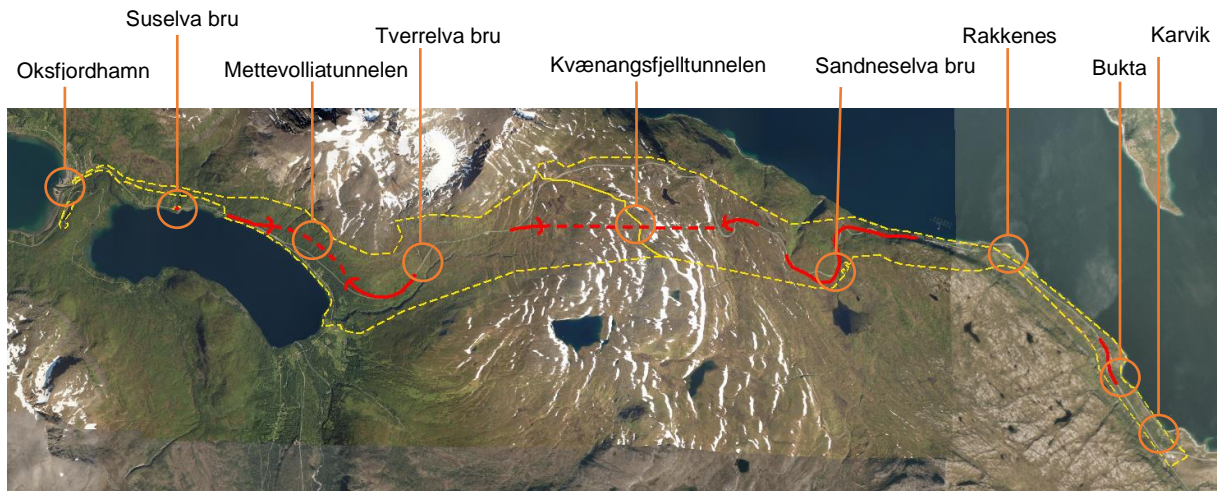
## 4 Planlagte endringer

### 4.1 Om tiltaket

Strekningen over Kvænanngsfjellet ble tilført Nye Veier AS i juni 2019, og i desember samme år besluttet selskapet å prioritere utbygging. Samfunnssikkerhet, forsyningssikkerhet og forutsigbarhet, samt prosjektets modenhet, veide tungt for beslutningen. Forut for beslutningen ble det gjennomført en verdianalyse med hensikt å redusere kostnader og øke samfunnsnyttene, og samtidig klare å ivareta målet med prosjektet på en god måte. Prosessen munnet ut i en løsning for vegen som avviker noe fra løsningen som ble vedtatt i 2016, jf. gjeldende reguleringsplaner omtalt i kapittel 3.3.

Det legges opp til vegklasse H1 – Nasjonal hovedveg med fartsgrense 80 km/t, og vegbredde på 7,5 m, tilsvarende bredde som på eksisterende veg. Tunneler skal utformes med tunnelprofil T9,5.

Strekninger hvor det planlegges tiltak vises med rød linje i Figur 6, og er oppsummert i kapittel 4.2.



Figur 6. Oversiktskart med aktuelle stedsreferanser. Planavgrensning i gult, og planlagt vegløsning i rødt. Kilde: Nye Veier AS/Norge i Bilder/Rambøll

## 4.2 Oppsummering av endringsforslag

Endringene ift. gjeldende reguleringsplaner består i hovedsak av følgende:

- Mindre utbedringer av eksisterende E6 i Oksfjorden (ved Suselva)
- Ny Mettevolltunnel. Vurdere omlegging av deler for regulert trase, samt vurdere innkorting av tunnel og ev. andre tiltak for rassikring i området.
- Benytte deler av eksisterende veg opp til Kvæangsfjelltunnelen
- Utbedre kurvatur og linjeføring, samt benytte deler av eksisterende veg videre ned mot Rakkeneslia
- Den tidligere regulerede Rakkeneslitunnelen foreslås tatt ut, med begrunnelse i at fareområde for steinsprang ble sikret med solide nett i 2016.
- Utbedre kurve i Buktasvingen mellom Rakkeneslia og Sørstrømmen, men for øvrig ikke gjøre tiltak på eksisterende E6 i området.
- Sette av arealer/hensynssoner til anlegg- og riggområder, avkjørsler og kryss (herunder til fylkeskommunal veg), deponier og ev. andre nødvendige anlegg
- Flere mindre optimaliseringstiltak, herunder i samråd med rådgiver og totalentreprenør
- Samle de tre gjeldende reguleringsplanene i en ny detaljregulering, med et felles sett med bestemmelser og beskrivelse/KU, og to plankart

Det vises for øvrig til behovet for en robust og fleksibel plan, nærmere redegjort for i kapittel 2.2 Detaljeringsgrad.

## 5 Utredningsbehov og metodikk

### 5.1 Utredningsalternativet

Til planarbeidet og konsekvensutredningen legges Nye Veiers reviderte vegløsning for E6 Kvænangsfjellet til grunn. Denne vegløsningen utgjør utbyggingsalternativet (alternativ 1) som skal konsekvensutredes i tillegg til nullalternativet (som referanse), se kap. 5.2. Ingen andre alternative traseer/vegløsninger planlegges konsekvensutredet.

### 5.2 Nullalternativet

Nullalternativet utgjøres av de tre gjeldende reguleringsplanene for strekningen. Disse er omtalt i kapittel 3.3.

### 5.3 Tema for KU

#### 5.3.1 Friluftsliv

Vegens virkninger for friluftslivet er i gjeldende reguleringsplaner kun vurdert i planbeskrivelsen. Forslagsstiller ønsker imidlertid at friluftsliv skal konsekvensutredes i nærmere detalj, og foreslår utarbeidelse av KU iht. metodikken i Statens vegvesens håndbok V712. I arbeidet inngår registrering i felt og medvirkning med interessenter. På planoppstartsmøtet peker kommunene spesielt på behov for utfartsparkering.

#### 5.3.2 Reindrift

Temaet er konsekvensutredet av Norut som del av gjeldende planer. Det må imidlertid vurderes nærmere om foreslåtte endringer kan få vesentlig virkning for reindrifta i området, og derfor vil temaet konsekvensutredes. KU fra 2016 legges til grunn, men kunnskapsgrunnlaget vil oppdateres gjennom innhenting av informasjon (herunder møte) fra berørt reinbeitedistrikt. Virkningene av planendringene for temaet foreslås konsekvensvurdert i supplerende notat til eksisterende KU, da grunnlaget fra 2016 på nåværende tidspunkt ansees som omfattende og godt.

#### 5.3.3 Landskapsbilde

Temaet er konsekvensutredet av Statens vegvesen som del av gjeldende planer. Reguleringsendringene kan få vesentlig virkning for landskapet i området, og derfor vil temaet konsekvensutredes. KU fra 2016 legges til grunn, men kunnskapsgrunnlaget vil også oppdateres gjennom befaring i felt og nye analyser. Virkningene av planendringene for temaet foreslås konsekvensvurdert i supplerende notat til eksisterende KU, da grunnlaget fra 2016 på nåværende tidspunkt i prosessen ansees omfattende og godt.

#### 5.3.4 Biologisk mangfold

Temaet er konsekvensutredet av Norsk institutt for naturforskning som del av gjeldende planer. Statens vegvesen gjennomførte også en sårbarhetsanalyse for naturmiljø i 2017, i tilfelle grunnvannstanden senkes. Reguleringsendringene kan få vesentlig virkning for naturmangfoldet i området, og derfor vil temaet konsekvensutredes. KU fra 2016 og sårbarhetsanalyse fra 2017 legges til grunn, men kunnskapsgrunnlaget vil oppdateres gjennom befaring i felt. Feltarbeider omfatter blant annet vannkvalitetsovervåking og økologiske parametre. Funn/data legges inn i artskart/nasjonale databaser før planforslaget sendes på høring/offentlig ettersyn.

#### 5.3.5 Kulturminner og -miljø

Temaet er konsekvensutredet av Statens vegvesen som del av gjeldende planer. Reguleringsendringene kan få vesentlig virkning for kulturminner og -miljø i området, og derfor vil temaet konsekvensutredes. Kulturminnemyndighetene har i tillegg varslet befaring av planområdet, og den vil gjennomføres i barmarksperioden 2020. Til grunn for KU legges rapport fra kulturminnebefaring 2020, samt KU fra 2016. Virkningene av planendringene for temaet foreslås konsekvensvurdert i supplerende notat til eksisterende KU, da grunnlaget fra 2016 ansees omfattende og godt, samt at kunnskapsgrunnlaget oppdateres med befaring i 2020.

#### 5.3.6 ROS-analyse og risikovurdering

I forbindelse med reguleringsplanen fra 2016, ble det utført en ROS-analyse for vegstrekningen. Med utgangspunkt i den, vil det gjøres en ny ROS-analyse med de nye/endrede tiltakene som dette planarbeidet utløser. I den tidligere ROS-analysen ble farer og risikoer som blant annet skred, vind, forurensing, støy, trafikkulykker og forskjellige situasjoner som kan oppstå i tunneler identifisert. Mange av de samme forholdene antas å være relevante i den nye ROS-analysen, med aktuelle fratreck og tillegg. DSBs veileder «Samfunnssikkerhet i kommunens arealplan-legging» legges til grunn som metode for analysen. Det vil også gjennomføres trafiksikkerhetsanalyse i regi av Nye Veier.

#### 5.4 Andre utredninger og konsekvensvurderinger

Forslagsstiller vurderer at det kan bli behov for supplerende spesialfagutredninger. Dette vurderes fortløpende i planprosessen. Utredningene vil baseres på behov for nytt tilfang/oppdatering av kunnskapsgrunnlaget i vedtatte reguleringsplaner. Tema som foreløpig vurderes aktuelle for nærmere fagrapporter er blant annet;

- Geoteknikk inkl. grunnundersøkelser
- Ingeniørgeologi
- Massedeponier
- Miljøgeologi
- Sirkulærøkonomi
- Skredfare og snødrift
- Støy
- Trafikksikkerhetsanalyse
- Vannovervåking(feltsesongen 2020)
- Klimagassutslipp

Temaene nevnt over, og som ikke utredes i egen fagutredning, behandles på enklere måte i planbeskrivelsen. I tillegg vil virkninger av planforslaget vurderes for flere berørte temaer i planbeskrivelsen.

#### 5.5 Sammenstilling av utredningstema og -metodikk

Tabell 1 sammenstiller utredningstema i planarbeidet og redegjør for hvilke tema som skal utredes etter anerkjent konsekvensutredningsmetodikk (Statens vegvesens håndbok V712), og hvilke som kan utredes på enklere måte gjennom planbeskrivelsen eller via egen spesialfagrapport. Se nærmere redegjørelse for metode i kapittel 6.

Tabell1: Utredningstema og -metode

UTREDNINGSTEMA	KU IHT. V712	PLANBESKRIVELSE	FAGRAPPOR
a. Friluftsliv	X		
b. Reindrif	X		
c. Landskapsbilde	X		
d. Biologisk mangfold	X		
e. Kulturminner og -miljø	X		
f. Støy		X	
g. Geoteknikk og ingeniørgeologi			X
h. Skredfare og vind			X
i. ROS-analyse			X
j. Vannkvalitet (jf. overvåkningsprogram)			X
k. Sirkulærøkonomi (massehåndtering)		X	
l. Øvrige tema , jf. referat fra planoppstartsmøtet		X	
m. Klimagassutslipp			X

For alle KU-temaer, og for planforslaget som helhet, vil samlede virkninger vurderes. Dette gjøres i planbeskrivelsen som behandler virkningene av alle berørte temaer helhetlig.

Når det gjelder «Øvrige tema» i referat fra planoppstartsmøtet, jf. pkt. l. i tabellen over, inngår bl.a. stedsutvikling, barns interesser, byggeskikk og estetikk, demografi, samiske interesser, universell utforming mm.



## 5.6 Bærekraftsertifisering - Ceequal

Nye Veier AS legger opp til sertifisering av prosjektet iht. standarden Ceequal, og har gjennom planrådgiver Rambøll Norge AS engasjert egen Ceequal Assessor. Det tas sikte på sertifiseringsnivå «Very Good», og omfanget skal være «Whole Team».

## 6 Framdriftsplan

Planprosessen har en stram framdriftsplan fram mot forventet vedtak vinteren 2021. Med vedtak ultimo januar 2021, vil Nye Veier AS kunne starte opp forberedende arbeider (grunnerverv mm.) samme vår. Veggen vil da kunne åpne til vinteresesongen 2023/2024 om anleggsarbeidene går etter planen.

Forslagsstiller tar utgangspunkt i framdriftsplan for prosjektet som vist i tabell 2.

Tabell 2: Viktige milepæler og framdrift

Aktivitet	Tidsrom
Oppstartsmøte med kommunene	Mai 2020
Varsel om oppstart / høring av planprogram	Mai–juli 2020
Feltarbeider for KU, vannovervåking, befaringer mm.	Juni–september 2020
Utarbeidelse av reguleringsplanforslag og KU	August–oktober 2020
Innsending av planforslag til kommunene	Oktober 2020
Høring og offentlig ettersyn	November–desember 2020
Vedtak reguleringsplan	Januar 2021
Grunnerverv	Våren 2021
Anleggsstart	Høsten 2021

## Vedlegg – Refererte og kommenterte innspill

# **Detaljregulering for E6 over Kvæningsfjellet**

Refererte og kommenterte innspill ved høring av planprogram og varsel om planoppstart

Datert 2020-08-21

Justert 2020-09-29

## Innledning

I dette dokumentet er innspillene som har kommet inn i forbindelse med

- 1) **Høring/offentlig ettersyn av forslag til planprogram** (innspill til planprosessen)
- 2) **Varsel om oppstart av planarbeid** (innspill til planutforming)

referert og kommentert. Hovedfokus i dette merknadsheftet er innspillene til planprogrammet. Når det gjelder innspill til varsel om planoppstart, vil disse kommenteres ytterligere når planforslaget fremmes for førstegangsbehandling i kommunene.

For å lette lesbarheten i dokumentet, er det gitt en egen fargekode på merknadene ift. hvordan planprogrammet forholder seg til dem;

	Tas til følge, eller til orientering (saksopplysning som ikke krever oppfølging).
	Tas delvis til følge
	Tas ikke til følge

AVSENDER	INNSPILL	SVAR (	MERKNAD
<b>Statlige og fylkeskommunale myndigheter</b>			
<b>Troms og Finnmark fylkeskommune</b>	Generelt: Det fremkommer ikke i hvilken grad fylkesveier blir berørt under planlegging og utbygging, men TFFK uttaler seg på bakgrunn av at de vil bli berørt i både planleggings- og utbyggingsfasen.		Tas til orientering. I hvor stor grad fylkesveg blir berørt, avklares i planarbeidet.
Brev av 14.07.20	<b>Innspill til planprogrammet</b>		
	1. TFFK synes det er positivt med trafiksikkerhetsanalyse, og påpeker temaer som bør medtas i denne, herunder bl.a. utfartsparkering, kryss, og myke trafikanter.		Innspillet er notert. Nye Veier er enig i at nevnte tema er relevante for vurdering av trafiksikkerheten i planforslaget.
	2. Riggområder må omtales i planprogrammet		Det skal tilrettelegges for anleggs- og riggområder. Behovet omtales i revidert planprogram.
	3. Fylkeskommunale veier skal også beskrives om de blir berørt.		Dette er kort kommentert i revidert planprogram, og vil bli nærmere omhandlet i planbeskrivelsen som følger planforslaget.
	4. Forholdet til miljømål og kutt i klimagasser, herunder avbøtende tiltak bør vurderes. Klima bør være eget utredningstema.		Nasjonale miljømål er tatt inn som eget punkt i det reviderte planprogrammets kap 3.1 (Nasjonale planer og føringer). Nye Veier har dessuten egne miljømål som prosjektet skal svare på. Det utarbeides ikke egen konsekvensutredning for klima, men planforslaget vil redegjøre for hvordan det forholder seg til nasjonale og prosjektspesifikke målsettinger på området.
	5. De er tilfredse med at friluftsliv er et eget utredningstema, og nevner tilgjengelighet, trafiksikkerhet, skjerming fra støy, forurensing og landskapspåvirkning som viktige stikkord		Det er notert
	<b>Innspill til varsel om oppstart</b>		
	6. For TFFK er det særlig tilknytningen til, og konsekvensene for fv. som er deres hovedinteresse. Det er viktig å ivareta trafiksikkerheten for alle som ferdes langs hovedvegene, med tanke på myke trafikanter, kryssløsninger, kollektivtrafikk, parkering, miljø og universell utforming. De forutsetter at alt fylkeskommunalt vegareal som blir berørt planlegges og opparbeides iht. håndbøker.		Statens vegvesens håndbøker og gjeldende lov og regelverk legges til grunn ved planlegging og prosjektering av veganleggene, herunder tilknytningspunkt til fylkesveg.
	7. Alle «nye og oppdaterte» endringer av vegobjekter langs fv. skal registreres i NVDB. De ber om rekkefølgekrav i bestemmelsene som sikrer at de blir innmålt og data oversendes TFFK.		Nye Veier vil sørge for at vegdata oversendes for innlegging i NVDB, men vi kan ikke se at det er hjemmel i pbl. til å formulere ut dette som en reguleringsbestemmelse. Opplysningen/påminnelsen tas imidlertid med i planbeskrivelsen.
	8. Forslagsstiller bes vurdere hvordan planen fremmer kutt i klimagasser, jf. Lov om klimamål. Avbøtende tiltak bør/skal vises og det bør/må gjøres vurderinger om bestemmelser eller retningslinjer som kan bidra. Klima bør være utredningstema.		Se kommentar til TFFKs innspill nr. 4 (gjeldende planprogrammet)
	9. De ser ikke behov for ytterligere arkeologiske undersøkelser mht. kulturminner. Registrering av krigsminner vil skje i august/september. Innspill ift. disse kommer etter endt registrering.		Tas til orientering.
	10. Før høring bes SOSI-fil og PDF av plankartet sendt til Kartverket for teknisk kontroll.		Ok.

Fylkesmannen i Troms og Finnmark  Brev av 30.06.20	<b>Innspill til planprogrammet</b>		
	1.	Fylkesmannen slutter seg til de vurderinger som er gjort ifm. KU-krav og planprogram. Ber om at tiltaket beskrives tydeligere i planprogrammet.	KU-krav: Tas til orientering Nærmere beskrivelse av tiltaket i planprogrammet: Det er tatt med en noe utvidet beskrivelse av vegtiltaket i planprogrammets kapittel 4, ift. hva som er avklart på dette stadiet i prosessen.
	2.	De mener at utredninger til denne planen må sammenstilles med den eksisterende veien, som var null-alternativ i forrige runde. Da vil de reelle konsekvensene fremkomme.	Siden dette plantiltaket er en reguleringsendring ift. eksisterende planer, og dagens situasjon har vært referansepunkt for KU-ene til eksisterende planer, vurderer forslagsstiller at det er riktigst å velge planstatus som 0-alternativ. I praksis har nok dette uansett ikke avgjørende betydning for utfallet. Ressursbruken med å endre referansepunkt vurderes ikke å stå i forhold til hva som oppnås med det, men det vil gjøres en enkel vurdering også opp mot eksisterende situasjon.
	3.	Anbefaler tett dialog med reinbeitedistriktet.	Dette er allerede opprettet. I forbindelse med konsekvensutredning for Reindrift er det avholdt møte med distriktsstyret, og flere er planlagt. Nye Veier har også løpende kontakt med distriktsleder for gjensidig oppdatering og koordinering.
	4.	KU for naturmangfold fra 2016 har en svakhet ved at naturtyper ikke er avgrenset. De mener at biologisk mangfold i ferskvann også bør kartlegges. De henviser til håndbøker og instruksjoner for utredning og kartlegging av disse. De minner også om § 24 i KU-forskriften og ber tiltakshaver sende rapport og data i SOSI eller SHAPE-format til fylkesmannen. Tiltakshaver må selv legge disse dataene i artskart før utlegging av planforslag, dette må fremgå av planprogram. Fylkesmannen ber også om at det tas hensyn til det verna Oksfjordvassdraget, både med hensyn på arter og forurensing blant annet. Vurderinger etter NML § 8 til 12 skal for øvrig synliggjøres.	Utredningen av naturmiljøkonsekvenser vil gjøres iht. gjeldende regelverk og anerkjent metodikk. Det vil gjøres en presisering i planprogrammet når det gjelder innlegging av data i artskart.
	5.	Vannforskriften: De ber om at Eidelva med tilhørende sideelver skilles ut og at virkninger utredes for dette området separat fra Oksfjordvassdraget. Det må videre vurderes om tiltaket vil påvirke oppnåelsen av miljømålene for vannforekomstene.	Innspillet noteres, og vil vurderes nærmere i konsekvensutredningen. Det legges for øvrig opp til møte med fylkesmannen for gjennomgang av KU for naturmangfold, jf. kommentar til fylkesmannens innspill nummerert som 7.
	6.	Det er bra forslagsstiller ser behov for supplerende fagutredninger. Fylkesmannen ber om at «Øvrige tema» i tabell 1, side 15 i planprogrammet, konkretiseres.	Supplerende fagutredninger: Tas til orientering Øvrige tema: Det er tatt med en presisering/eksemplifisering om hvilke tema dette gjelder.
	7.	Basert på skissert framdrift og milepæler, mener de medvirkningen vil være begrenset. De foreslår gjennomgang av KU for naturmangfold med FM og kommunene. Når det gjelder vannmiljø og vassdrag så bør NVE være med. Dette bør kunne gjennomføres i nov-des 2020. De vil også involveres av entreprenør dersom det skal gjøres endringer med vesentlig virkning.	Planforslaget planlegges levert inn allerede i oktober. Utkast til KU-er skal etter planen foreligge medio september. Nye Veier kan enten sende over KU Naturmiljø til fylkesmann og kommuner for tilbakemelding, ev. kalle inn til felles møte på Teams for gjennomgang og tilbakemeldinger. Nye Veier tar kontakt med partene for å avtale opplegg.  Hvis det blir behov for vesentlige endringer i regi av entreprenør, må disse gjennomføres som egne planprosesser iht. gjeldende regelverk. Berørte parter og myndigheter vil da bli involvert.
	<b>Innspill til varsel om oppstart</b>		
	8.	ROS-analysen: De gjør oppmerksom på at det skal gjøres analyser av konkrete, sannsynlige hendelser, jf. DSBs veiledere. De forutsetter at konklusjon fra områdeplan i 2016 om at området ved Rakkenes undersøkes nærmere, følges opp i planprosessen.	ROS-analyse gjennomføres iht. DSB sine veiledere. Dette er presisert i planprogrammet. Skredfaren ved Rakkenes vil naturlig inngå i vurderingene. Nye Veier har engasjert skred- og geoteknisk fagkompetanse for å vurdere fareforhold i og inntil planområdet.
9.	De forstår behovet for romslig planavgrensning og ønsket rom for justeringer også i anleggsfasen. Det kan være hensiktsmessig med en relativt grov detaljeringsgrad, men nok detaljert til å ivareta berørte hensyn da offentlig veg ikke byggesaksbehandles. Alle areal som	Tas til orientering/etterretning.	

		berøres må ha et bygge- og anleggsformål eller være regulert til bestemmelsesområde. De ber om at alle nødvendige utredninger og analyser gjennomføres i planprosessen, slik at detaljreguleringen blir et reelt styringsdokument.		
	10.	De vil særlig trekke fram barn og unges interesser, støy og klimaendringer som viktige temaer. I forbindelse med oppstilling og bruk av kraner vises det til regelverk for luftfartshinder. For øvrig mener fylkesmannen det er positivt at Nye Veier vil benytte Ceequal-standard.		Tas til orientering/etterretning.
	11.	De ber om at SOSI-fil og PDF av plankart sendes kartverket for teknisk kontroll før planen legges ut på høring.		Tas til etterretning.
<b>Statens vegvesen</b>		Generelt: SVV informerer innledningsvis om at da de hadde prosjektet i 2016, vurderte de mange ulike veglinjer, og mange ble forkastet da de ikke ga måloppnåelse ved tilstrekkelig regularitet. Flere av de endringene som foreslås nå, er linjer som ble forkastet av SVV.		Tas til orientering.
Brev av 10.07.20		<b>Innspill til planprogrammet:</b>		
	1.	SVV støtter de KU- og fagrapporter som iht. planprogrammet skal utarbeides.		Tas til orientering.
	2.	Konsekvensene av å ikke bygge tunnel i Rakkeneslia, samt nedkorting av de andre tunnelene, må også utredes, da med tanke på skred og steinsprang spesielt. Sikringa i Rakkenesura fra 2016 er ikke fullgod.		Det skal utarbeides ROS-analyse iht. DSB sin metodikk, med en rekke fagrapporter som underlag, herunder på geoteknikk og skred. Nye Veier anser det som naturlig at risiko og sårbarhet ifb. i/inntil planområdet behandles der.
	3.	Framkommeligheten på vinterstid, dersom deler av vegen ikke utbedres, må belyses. Det samme må konsekvensene av valg av vegbredde på 7,5 m i de spesielle værforholdene og over 6% stigning med tanke på modulvogntog,		Framkommelighet vinterstid er en viktig målsetting med prosjektet, og vil være med å styre utformingen av planforslaget. Vegdirektoratet har for øvrig godkjent fravikssøknad vedrørende stigningsforholdene.
	4.	Planarbeidet må ta stilling til om det fortsatt skal være kolonnestrekning med behov for brøytestasjon.		Dette vil vurderes nærmere i arbeidet med selve planforslaget.
	5.	De ser at planlagt omlegging av E6 i Oksfjorden utgår, de ber om at dette revurderes.		Nye Veiers prosjekt omfatter ikke dette området. Når arealet likevel er med i planområdet, er det fordi gjeldende områderegulering må oppheves/erstattes som følge av ny detaljregulering.
	6.	Mettevolltunnelen er kortet ned og samsvarer ikke med rassonen. Dersom andre rassikringstiltak enn tunnel vurderes, må man se helhetlig på det, og ta hensyn til bebyggelsen.		Når det gjelder skredsikring av bebyggelsen, vises det til eget prosjekt i regi av NVE. Når det gjelder E6, pågår det undersøkelser av geoteknisk og skredfaglig personell for å sikre at valgt løsning har tilstrekkelig sikkerhet mot fare.
	7.	Med tanke på at det legges opp til å bruke deler av eksisterende veg med mer enn 6 % stigning opp fjellet på Nordreisa-sida, må det utredes at man er sikker på at man får ned stengetida. Dette strekket er svært værhardt med mye vind og drivsnø.		Dette er viktige tema, og står sentralt i prosjektering av veg og tilhørende anlegg. Som nevnt er skredfare og snødrift viktige tema i arbeidet med optimalisert veilinje.
	8.	Vegen ned fjellet på Kvængssida må utredes mer ift. om de foreslåtte tiltakene vil gi ønsket effekt på framkommelighet og oppetid. Sikring av Rakkenesura er etter SVVs vurdering midlertidig, derfor må det begrunnes hvorfor denne tas bort med skredfaglige vurderinger, samt vurdering av oppetid og standard.		Nye Veier har engasjert skred- og geoteknisk kompetanse til å utrede sikkerheten i planområdet, herunder i Rakkenesura, som grunnlag for ROS-analyse og forslag til avbøtende tiltak. Det vises for øvrig til kommentarer gitt ovenfor.
	9.	De ber om at NV revurderer å kun oppgradere krappe svinger mellom Rakkeneslia og Sørstraumen, da man bør unngå standardsprang.		Det legges opp til 7,5 m veibredde på ny vei, tilsvarende eksisterende vei, slik at man unngår standardsprang mellom ny og eksisterende veg.
	10.	De har ingen kommentar til optimaliseringstiltak, da det ikke fremgår hva disse er.		Tas til orientering

Innspill til varsel om oppstart			
	11. De ber om at man må ha målsettinga tydelig for seg. Slik som løsinga er forespeilet, mener SVV målsettinga kan bli problematisk å innfri. Tidligere omfattende optimaliseringstiltak har ikke hatt ønsket effekt på oppetid. Utfordringene over fjellet er sammensatt. Ved å ta bort Rakkenestunnelen vil problemet med over 6 % stigning forbli. Dette er i strid med N100 ift. modulvogntog.		Målsettinga med prosjektet er den viktigste premisen for planlegging og prosjektering av anleggene. SVVs erfaringer med tidligere optimaliseringstiltak er nyttig å ta med seg, det samme er utredningsunderlaget for tidligere planprosesser. Når det gjelder stigningsforhold, har Vegdirektoratet som nevnt innvilget fravikssøknad.
	12. Det må redegjøres for hvordan syklistene skal ivaretas, og status for avlasta veg. Det må vurderes behov for rasteplasser, snuplasser, utfartsparkering i tillegg til kontrollplasser for politi og andre myndigheter. Prinsippene for universell utforming må legges til grunn.		Disse temaene vil vurderes ifb. utforming av planforslaget, og kommenteres derfor nærmere når dette fremmes for førstegangsbehandling.
	13. De ber om at det tas inn rekkefølgekrav i bestemmelsene om innmåling, og at data for blant annet linjegeometri skal oversendes SVV for oppdatering av NVDB.		Nye Veier vil sørge for at vegdata oversendes for innlegging i NVDB, men vi kan ikke se at det er hjemmel i pbl. til å formulere ut dette som en reguleringsbestemmelse. Opplysningen/påminnelsen tas imidlertid med i planbeskrivelsen.
<b>Sametinget</b> Brev av 01.04.2020	1. Sametinget har sendt befaringsvarsel, og planlegger å befare området i høst. Deres endelige innspill gis etter dette.		Tas til orientering. Det skal iht. planprogrammet utarbeides konsekvensutredning for kulturminner, og det vurderes derfor at planprogrammet kan sendes til fastsetting. Dersom det skulle bli behov for endring av opplegg for KU-en, vurderes det at det kan løses for seg.
<b>Direktoratet for mineralforvaltning</b> Brev av 10.07.20	Generelt: Planområdet overlapper forekomster av sand og grus ved Oksfjordhamn, Oksfjordkjølen og Sørstraumen. Forekomst i Oksfjordhamn vurderes som viktig byggeråstoffressurs, Oksfjordkjølen har relativt god kvalitet og Sørstraumen er også en viktig ressurs.		Tas til orientering
	<b>Innspill til planprogrammet</b>		
	1. DMF minner om at mineralressurser er et eget utredningstema, jf. KU-forskriften. Da traseen berører tre viktige lokale forekomster er det viktig at konsekvensene av dette utredes. Mineralressurser er ikke-fornybar naturressurs. Planprogrammet bør beskrive disse tre forekomstene og synliggjøre ev. konflikter.		Temaet mineralressurser vurderes/redegjøres for i planbeskrivelsen
	2. DMF oppfordrer til mål knyttet til ev. overskuddsmasser utarbeides ifm. planprogrammet.		Massebalanse og sirkulærøkonomi er et viktig tema i planarbeidet. Dette vil det redegjøres for i planbeskrivelsen.
	3. Planen bør redegjøre for hvordan masser skal håndteres i utbyggingen.		Se kommentar til innspill nr. 2 over.
<b>Avinor</b> E-post av 24.06.20	Generelt: Avinor har ingen merknader til planarbeidet. De henviser videre til regelverk for luftfartshinder.		Tas til orientering
<b>Mattilsynet</b> Brev av 16.07.20	Generelt: Under nasjonale mål i planprogrammet savner de «Nasjonale mål for vann og helse». De viser til pkt. 3 (knytte tilfredsstillende separate små anlegg til felles vannforsyning) og 5(Bedre beskyttelse av vannkilder) i disse. Det er viktig å beskytte de små vannkildene mot forurensing. Da de ikke har samme krav til rensing, er de ekstra sårbare. Det er flere slike drikkevannskilder i og rundt planområdet. De forventer at planprogrammet sikrer kartlegging av disse, og at planer for tiltak er klare og gjennomførte før utbygging starter. Det er viktig å være tidlig ute med dette, da planlegging av nye vannforsyninger kan ta lang tid. Det er også plangodkjenningspliktig. De mener at planlagt vannovervåking underveis ikke er tilstrekkelig for å sikre de små vannforsyningssystemene. De mener de		Nasjonale mål for vann og helse er tatt inn som føring under kap. 3.1 i revidert planprogram.  For øvrig er det satt i gang et arbeid med å kartlegge vannforsyningssystemer som kan bli berørt av utbyggingen, og som bør/kan hensyntas innenfor rammene som plan- og bygningsloven setter for reguleringsplaner.

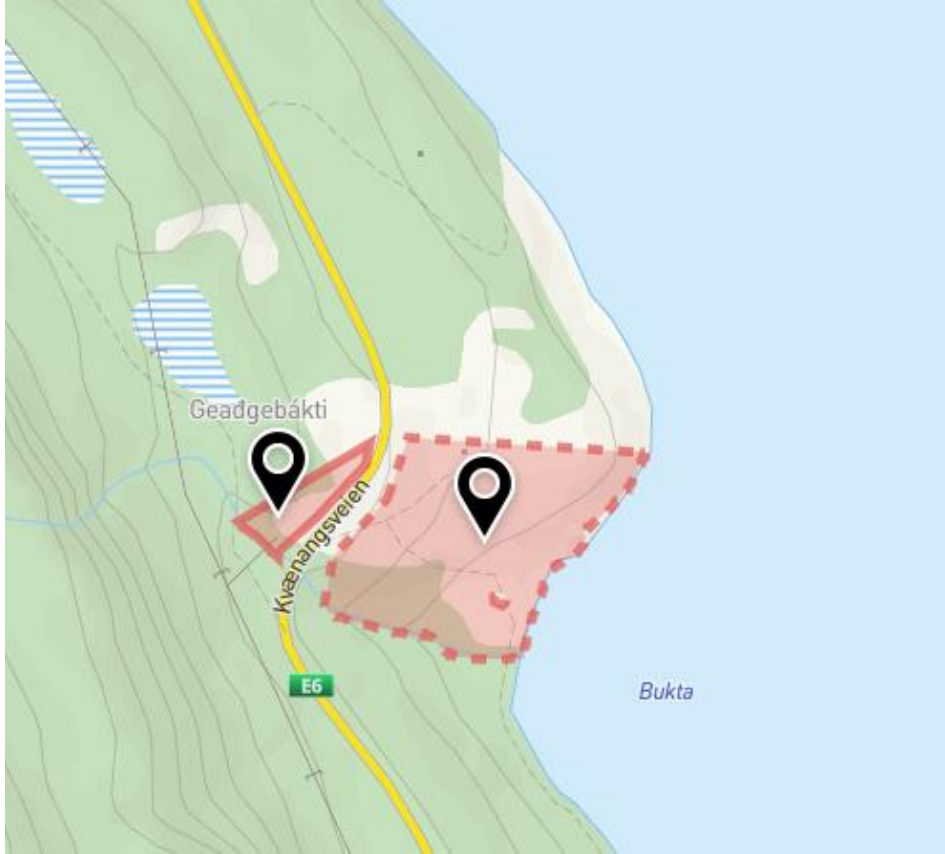
	tidlig har signalisert behov for kartlegging, vurdere risiko og planlegge relevante tiltak		
<b>Norges arktiske universitetsmuseum</b> Brev av 29.06.20	Generelt: Det ser ut til at tiltak i vann/sjø er begrenset i omfang, og det finnes ingen kjente kulturminner under vann i planområdet. De har derfor ingen merknader til planforslaget. De minner om at dersom man i forbindelse med tiltaket skulle komme over automatisk fredede kulturminner, eller funn av kulturhistorisk betydning, skal arbeidet stanses og UM varsles.		Tas til orientering.
<b>Kommunale myndigheter</b>			
<b>Kvænangen komm.</b> E-post av 13.07.20	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 (Granavolden s. 95).		Dokumentet «Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging» er medtatt i de overordnede føringene som er presisert i planprogrammets kapittel 3.1. Sammen med øvrig regelverk som er medtatt der, vurderes det at Regjeringens målsettinger og prioriteringer i Granavolden-plattformen, spesielt innenfor avsnittet «Veinettet», også er dekket. .
	2. Kommunen etterspør om planen i større eller mindre grad vil gi kortere reisetid, økt trafiksikkerhet, effektiv persontransport og være ei god hovedferdselsåre i Nord-Norge.		Formålet med reguleringsplanen er å sikre en trygg og framkommelig veg over Kvæangsfjellet hele året, jf. planprogrammets kapittel 1.1. Planlegging og prosjektering av veganlegget har dette for øye, og det vil redegjøres nærmere for dette i planforslaget.
	3. Planen må utrede gjennomføring av tunnel gjennom Rakkenesura opp mot skredsikring.		Det er ikke avsatt rammer i prosjektet for realisering av tunnel gjennom Rakkenesura, og dette inngår derfor ikke i de utredningene som pågår. Tilfredsstillende trafiksikkerhet og framkommelighet må på denne bakgrunn ivaretas med andre avbøtende tiltak.
	4. Veien må være framtidsretta, holde høy standard i hele reguleringsområdet og utbygginga må være helhetlig.		Det er viktige hensyn som planforslaget etterstreber å optimalisere – innenfor tilgjengelige rammer. Det etterstrebes helhetlige løsninger, uten standardsprang.
<b>Nordreisa kommune</b> Brev av 03.07.20	1. Nordreisa kommune er betenkt over at den skarpe svingen ved Saksaneset ikke tenkes rettet ut. Den bør absolutt tas med, da den fortsatt vil utgjøre en trafikkfare.		Det ligger dessverre utenfor dette prosjektets mandat, og må ev. løses i et annet prosjekt.
	2. De to tunnelene bør ikke ha dårligere standard enn Sørkjostunnelen.		Tunnelene som planlegges vil prosjekteres og utføres i tråd med krav i tunnelforskriften og annet gjeldende regelverk.
	3. Kommunen forutsetter at gammel E6 omklassifiseres til statlig gang- og sykkelveg og beredskapsveg.		Innspillet tas med i vurderingen ved utforming av planforslaget. Framtidig status/eierskap må ev. drøftes med det myndighetsnivået som skal ha ansvar for drift og vedlikehold.

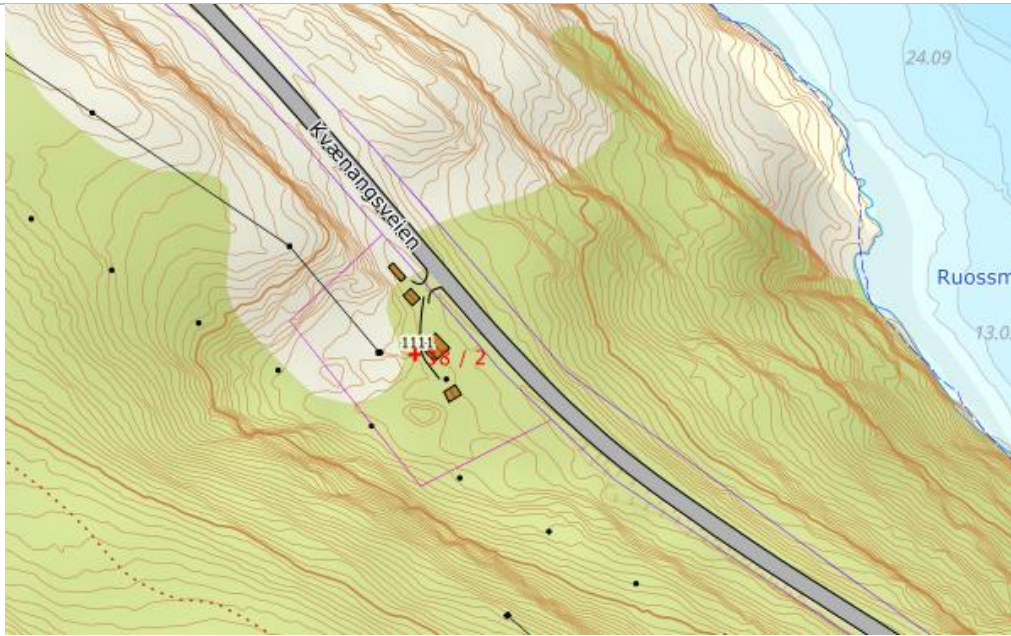


**Organisasjoner og private parter**

<b>Reinbeitedistrikt 35-Fávrosorda</b> Telefonsamtale 10.08.20	I telefonsamtale med Mikkel Isak J. Eira uttalte de følgende: De anser kontakten de har hatt med Nye Veier så langt, som dekkende for informasjon og tilbakemelding på dette stadiet i prosessen, og viser til pågående arbeid med konsekvensutredning for tema reindrift.			Tas til orientering
<b>Kirkevergen, Nordreisa sokn</b> 27.05.20	1	De kan ikke se å ha mottatt varsel om oppstart i tråd med liste over parter i planinitiativet, men forventer informasjon og involvering i fortsettelsen.		Tas til etterretning
	2	De antar at reguleringsgrensen for denne planen også vil følge eiendomsgrensen til 57/62, slik som i eksisterende områdeplan. De har hatt kommunikasjon med Nordreisa kommune om kjøp av deler av eiendom 57/36, som de ønsker å bruke til parkering.		Plangrensen vil følge plangrensen i gjeldende områderegulering, da den nye planen skal oppheve den eksisterende i dette området.
	3	NV bes vurdere å justere plangrensen slik at den ikke kommer i konflikt med utvidelse av parkeringsareal		Det planlegges ikke nye tiltak i dette området, og eksisterende områderegulering oppheves.
	4	NV bes vurdere hvilket bidrag de kan gi til en eventuell opparbeiding innenfor eksisterende eiendomsgrenser, blant annet i form av overskuddsmasser. Prosjektene bør samordnes for å sikre utførelse av arbeidene til en lavest mulig kostnad for soknet.		Innspillet/ønsket er notert, og vil vurderes nærmere i forbindelse med utforming av planforslaget.
<b>Kvænangen Høyre og FRP</b> Brev av 09.07.20	De støtter prosjektet og setter sin lit til at Kvænangsfjellet blir en god og trygg helårsvei. De tar det som en selvfølge at sikringen av Rakkenes og skrednettet her blir nøye gjennomgått og vurdert, slik at risikoen for skred blir minimal. De vil jobbe for en rask godkjenning av planen, såfremt det ikke dukker opp vesentlige endringer som nedgraderer prosjektet som helhet.			Tas til orientering.
<b>Kvænangsfjellet Gildetun AS</b> Brev av 08.07.20	1	For dem er det viktig at «gammel E6» ikke blir enveiskjørt, konsekvensene kan bli konkurs. De er avhengige av god skilting og sikker avkjøring på begge sider av tunnelen for å sikre lønnsom drift.		Innspillet er notert, og vil vurderes nærmere/tatt stilling til i forbindelse med utarbeidelse av planforslaget.
	2	De er også bekymret for brøyting og når veien blir tatt opp om våren. De ønsker tilgang hele året, men slik de driver nå er det viktig at de har tilgang fra medio april.		Innspillet er notert, og vil vurderes nærmere/tatt stilling til i forbindelse med utarbeidelse av planforslaget.
	3	De mener også at NV burde utføre en KU for Gildetun ift. bl.a. driftsulemper, inntektstap, tap av salgsverdi o.l.		Det planlegges ikke utarbeidelse av KU for Gildetun, men i planbeskrivelsen vil forholdet til eksisterende bebyggelse og virksomheter bli kommentert på vanlig måte.
<b>Hytteiere i Sandnesdalen</b> E-post av 18.05.20 Brev av 10.11.2016	Erik Gunnes videresender innspill på vegne av grunneiere, innspillet ble også sendt ut i forbindelse med planprosessen i 2016.  De ønsker en større parkeringsplass som er tilgjengelig hele året, og som kan brukes av hytteiere og øvrige friluftinteresserte folk. Det bør minst være plass til 20 biler mht. ferier og andre anledninger med stor utfart. De ønsker at p-plassen blir i nær tilknytning til dagens plass/avkjøring, på grunn av avstander for frakt av utstyr til fots			Innspillet tas med i vurderinga ved utforming av planforslaget
<b>Per Arnold Dyrkoren</b> E-post av 07.05.20	1	Dyrkoren kommer med informasjon vedrørende vanntilførsel til eiendom 58/35 (Nordreisa kommune), som går via brønn. Dette gjelder		Sikring av drikkevannsforsyning som eventuelt blir berørt av utbyggingen blir eget tema i planarbeidet.

E-post datert 03.07.20	flere av boligene i området. Han legger ved kart. Han forventer å bli orientert om endringer som berører hans eiendom i forkant.		
2	Han forstod det slik på informasjonsmøtet at veien vil skjære opp i skråningen et stykke før deres eiendom. Han ber om å bli informert om planene i området.		Veglinja er fortsatt under utredning. Alle grunneiere og berørte parter vil få invitasjon til åpent møte i planprosessen, for informasjon og medvirkning.
3	Da han har planer om å utvikle et hyttefelt på 58/8, ønsker han å få tilgang til ev. grunnundersøkelser som omfatter denne eiendommen.		Rapport fra grunnundersøkelser vil vedlegges planforslaget som sendes ut på høring og legges ut til offentlig ettersyn.
4	<p>Han og hans kone er i ferd med å erverve 58/8 (vest for 58/35), der de som nevnt over har planer om å etablere hyttefelt. De ber om at deres hytteplaner, slik det fremgår i innsendte skisser, hensyntas i det videre arbeidet med veg over Kvængsfjellet.</p>  <p>The map shows a topographic view of a coastal area. Parcel 58/8 is labeled as 'Dyrnes eiendom "Skogstad" (Område Nedenfor E6)'. Parcel 58/35 is labeled as 'Andersen / Dyrkoren Eiendom "Bavelsnes" (Område Nedenfor E6)'. A 'Regulert avkjøring' (regulated driveway) is shown crossing a slope. Other parcels are marked with numbers like 58/22, 58/20, 58/21, and 58/27. A road labeled 'Pavest. 58/31' is also visible.</p>		Etablering av hytter på denne eiendommen vil kreve utarbeidelse av egen reguleringsplan. Det er naturlig å ta stilling til adkomstpunkt, utforming av avkjørsel mm. i et slikt arbeid.

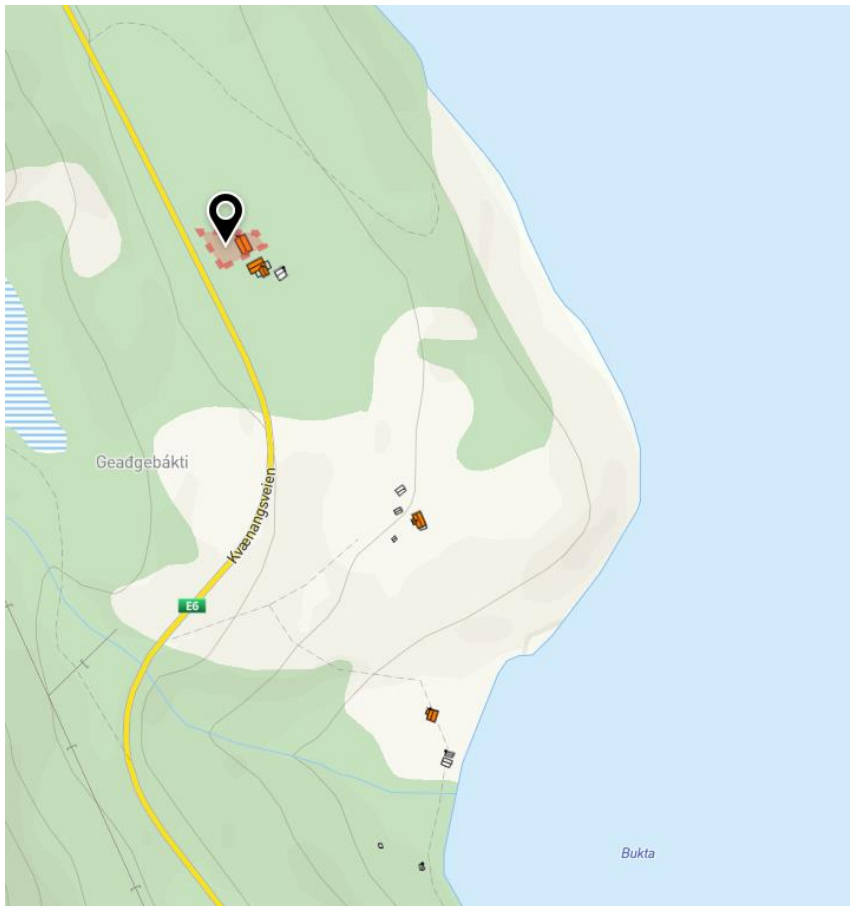
<p><b>Björg Olsen</b> Brev av 15.06.20</p>	<p>Olsen ber om at det ved iverksettelse av utbedringsarbeidene blir tatt hensyn til deres adkomst, slik at deres tilgjengelighet til hytteeiendom 37/4 ved Bukta (vest for Karvik) i Kvæningen kommune ikke blir skadelidende. Se merket eiendom i kartutsnittet under.</p> 		<p>Dersom eksisterende godkjent adkomst mot E6 foreslås stengt, må det også legges til rette for ny adkomst som erstatning for denne. Dette vurderes og kommenteres nærmere ifb. utforming av selve planforslaget.</p>
<p><b>Per Kristian Olsen</b> E-post av 24.06.20</p>	<p>De har hytte ved Bukta og ønsker ikke å bli berøvet adkomst med bil til hytta. Han viser til, og legger ved brev fra Björg Olsen, hvilket er referert over.</p>		<p>Se kommentar til Björg Olsens innspill over.</p>
<p><b>Beate Larsen, på vegne av Klara Larsen</b> E-post av 15.06.20</p>	<p>De ønsker å vite om deres eiendom blir berørt av byggingen av veien. Foreløpig ser det ikke slik ut, men de ønsker mer detaljerte kart tilsendt. De ble berørt av forrige vegutbygging ved at veien kom nærmere tomta, og ønsker ikke at dette skal skje igjen</p>		<p>Mer detaljerte kart er oversendt. Ellers tas innspillet med i vurderingen ved utforming av planforslaget.</p>



**Hans Martin Pedersen**

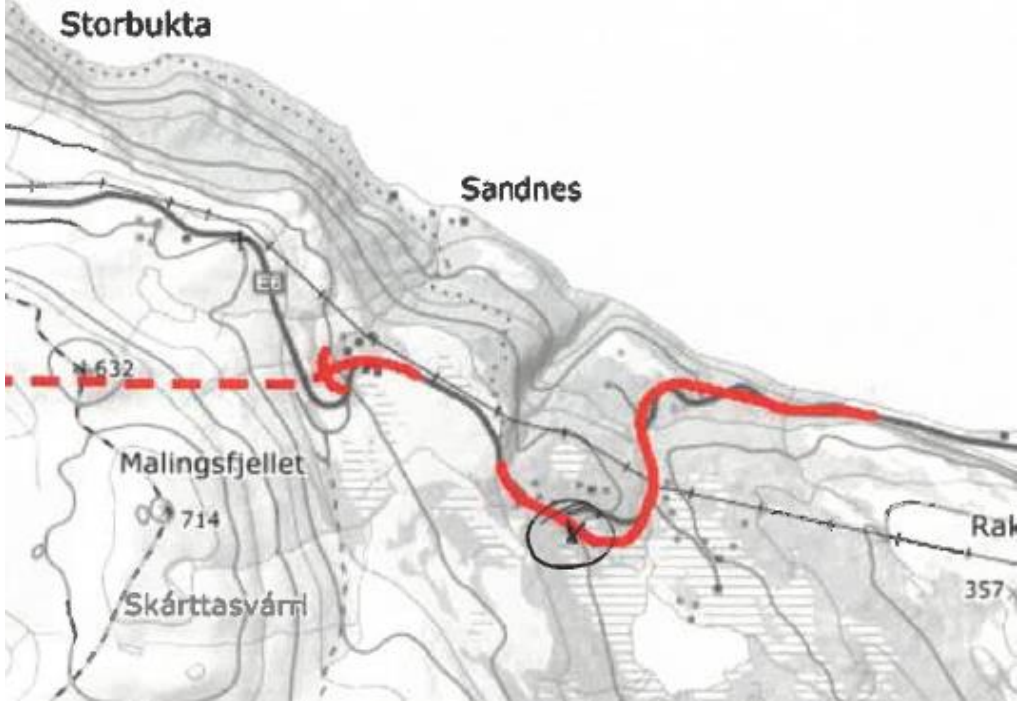
E-post av 17.06.20

Han er grunneier av 37/14 ved nord for Bukta ved Karvik i Kvænangen kommune, og påpeker at han ikke har fått info fra NV. De har ikke noe imot at E6 forbedres, men har noen innspill som de ønsker skal bli tatt på alvor.



Se kommentarer under.

	1	Drikkevann: Han lurer på hvem som skal dekke ev. kostnader hvis vannet forsvinner/svekkes? Han har brønn til sin tomt som han er bekymret for ifm. byggingen.		Drikkevannskilder vil bli kartlagt, og forholdet til dem vurdert nærmere i den videre utarbeidelsen av planforslaget.
	2	Han ønsker at NV skal se på en annen trase til Bjørg Olsens hytte. Den nye veien ligger midt i stuevinduet deres og ødelegger natur og utsikt. De foreslår en gammel vei i området, som ligger ved siden av dagens E6.		Dette vurderes og kommenteres nærmere ifb. utforming av selve planforslaget.
	3	De ønsker at strømkabler legges i jord og at gatelys opprettholdes slik de er, selv om det etableres nye langs ny veg. De ønsker også at naturen tilbakeføres så godt som mulig etter inngrepene. De ønsker videre støyskjerm eller voll.		Dette vurderes og kommenteres nærmere ifb. utforming av selve planforslaget.
	4	Han mener at hele denne «forbedringen» av buktasvingen er sløsing av penger og forringelse av området. Svingen er ikke et stort problem, og fartsgrensa kan settes ned til 60 km/t. Området er flott og tiltaket vil forringe naturen.		Dette vurderes og kommenteres nærmere ifb. utforming av selve planforslaget.
<b>Rolf Magne Larsen</b> Brev av 07.07.20 E-post av 08.07.20		<p>Han ønsker å gi «innsigelse» til planen. Det er negativt for trafikksikkerheten at det skal brukes minst mulig penger på dette prosjektet. Det må bygges tunnel gjennom Rakkeneslia for at det skal bli en trafikksikker løsning her. Dagens løsning med nett kan ikke være en varig løsning, da Rakkenesfjellet er ustabil og kan rase ut når som helst. I verste fall kan det gå liv tapt. I Mettevollia gjelder de samme vurderingene. Her kan det gå voldsomme snøskred, og tunnel må etableres.</p> <p>Den beste løsningen for trafikksikkerheten ville vært sammenhengende tunnel mellom Oksfjord og Rakkenes. Da hadde det heller ikke vært nødvendig med brøytestasjon, og det ville vært kostnadsbesparende over et lengre tidsperspektiv.</p> <p>Han ber om at NV revurderer planene med tanke på trafikksikkerhet, næringsliv, nordområdesatsingen til regjeringen og militært nærvær. Den skisserte løsningen holder dessverre ikke mål faglig.</p>		<p>NV er enig i at en sammenhengende tunnel fra Oksfjord til Rakkenes ville ha store drifts- og trafikksikkerhetsmessige fordeler. I de økonomiske rammene som er tildelt prosjektet er imidlertid ikke dette en aktuell løsning.</p> <p>I planprosessen som pågår nå, gjelder det derfor å finne den løsningen som kombinerer hensynet til tilfredsstillende trafikksikkerhet og regularitet med det nøkterne budsjettet som er til rådighet.</p>

<p><b>Liss Aina Jakobsen</b> E-post av 28.05.20</p>	<p>Hun ser ut fra kartet på nyeveier.no at vegen vil gå rett gjennom hytta hennes på 39/9 i Kvænangen kommune (ved Sandnesdalen) og lurer på om det stemmer. Se x i kartutsnittet under.</p> 		<p>Konkret linjeføring er fortsatt under utredning, men det ser foreløpig ikke ut til at noen hytter må saneres. Innspillet vurderes og kommenteres nærmere ifb. utforming av selve planforslaget.</p>
<p><b>Irene Sandnes</b> E-post av 03.08.20</p>	<p>Sandnes representerer grunneierne av 39/3 i Kvænangen kommune, og de har planer om detaljregulering for hyttefelt på deler av eiendommen i Sandnesdalen. De har avventet NVs planer før igangsetting. Fristen for innspill er gått ut, men hun ønsker allikevel å komme med følgende innspill:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1 Det er ønskelig at det etableres tilstrekkelig avkjøring og parkering i tilknytning til området satt av til fritidsbebyggelse i kommuneplanen. Her kan deler av ev. masseoverskudd benyttes til utfylling. De vil gjerne være med å påvirke plassering av dette.</li> <li>2 Ifm. deres hytteplaner, ønsker de å vite om det tenkes etablert teknisk infrastruktur i vegbanen.</li> <li>3 De ser at deler av vegen sør for Sandneselv bru føres ned mot Sandnesvannet. Her er det bare myrområde, og sånn sett ikke gunstig. Det vil også bety lang adkomst for hyttene som ligger nord for vegen. Bør vurderes å beholde veglinja som eksisterende.</li> <li>4 Hun har vært i kontakt med grunnerververe hos NV, og vil gjerne ha et møte med NV og planleggerne så snart som mulig.</li> </ol>		<p>Innspillet tas med i vurderingen selv om det har kommet etter fristen.</p> <p>Dette vurderes og kommenteres nærmere ifb. utforming av selve planforslaget.</p> <p>Dette vurderes og kommenteres nærmere ifb. utforming av selve planforslaget.</p> <p>Dette vurderes og kommenteres nærmere ifb. utforming av selve planforslaget.</p> <p>Tas til etterretning</p>