

Møteinnkalling

Utvalg: **Kvæningen formannskap**
Møtested: Kommunehuset
Dato: 15.12.2020
Tidspunkt: 09:00

Eventuelt forfall må meldes snarest på tlf. 77 77 88 00. Vararepresentanter møter etter nærmere beskjed.

Burfjord 10.12.2020

Eirik Losnegaard Mevik
Ordfører

Dokumentet er elektronisk godkjent og har derfor ingen originalsignatur.

Saksliste

Utv.saksnr	Sakstittel	U.Off	Arkivsaksnr
PS 229/20	Høringsuttalelse til forslag detaljregulering E6 Kvænagsfjellet		2019/276
PS 230/20	Prioriteringsliste for spillemidler 2021		2016/27
PS 231/20	Rullering prioriteringsliste handlingsplan for idrett, friluftsliv og kultur		2016/27
PS 232/20	Orientering dialog med Vest Finnmark Rådet		2017/179
PS 233/20	Referatsaker		
RS 199/20	Ferdigattest		2020/303
RS 200/20	Avslag på søknad fra Emx Exploration/Boreal Metals om barmarkskjøring i forbindelse med mineralundersøkelser.		2020/1
RS 201/20	Søknad om deling av eiendom gnr/bnr 46/3-Øyvind Isaksen		2016/409
RS 202/20	Søknad om dispensasjon fra motorferdselloven for landing med helikopter- Uthenting av ATV-Helitrans		2020/1
RS 203/20	Nytt vedtak på søknad om tillatelse til tiltak på eiendom 5429/24/17		2020/303
RS 204/20	Vedtak vedrørende søknad om utslippstillatelse - eiendom 5429-21/11		2020/398
RS 205/20	Vedrørende søknad om forlenget flytebryggetillatelse - Seglvik i Kvænangen kommune - Troms og Finnmark.		2020/374
RS 206/20	Vedtak på søknad om utslipp for mindre avløpsanlegg - eiendom 5429-9/54		2020/351
RS 207/20	Vedtak på byggesøknad - tilbygg på eiendom 5429-30/21		2020/197
RS 208/20	Vedtak på søknad om utslippstillatelse for mindre avløpsanlegg		2020/402



Saksfremlegg

Utvalgssak	Utvalgsnavn	Møtedato
229/20	Kvæningen formannskap	15.12.2020

Høringsuttalelse til forslag detaljregulering E6 Kvæningsfjellet

Henvi sning til lovverk:

Vedlegg

- 1 Høringsbrev-E6-Kvæningsfjellet
- 2 Bestemmelser E6 Kvæningsfjellet
- 3 Planbeskrivelse E6 Kvæningsfjellet
- 4 E6_Kvæningsfjellet_plankart

Kommunedirektørens innstilling

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

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 Kvæningsfjelltunellen 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 trafikksikker. (hele planområde utbedres til å tilfredsstillende H1 veg)
4. Kvæningen kommune ønsker å benytte seg av overskuddsmassene i prosjektet.

Saksopplysninger

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

Fra planbeskrivelsen hitsettes følgende:

Formålet med reguleringsplanen

E6 over Kvænangsfjellet er en høyfjellsovergang som strekker seg gjennom både Nordreisa og Kvænangen 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 (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

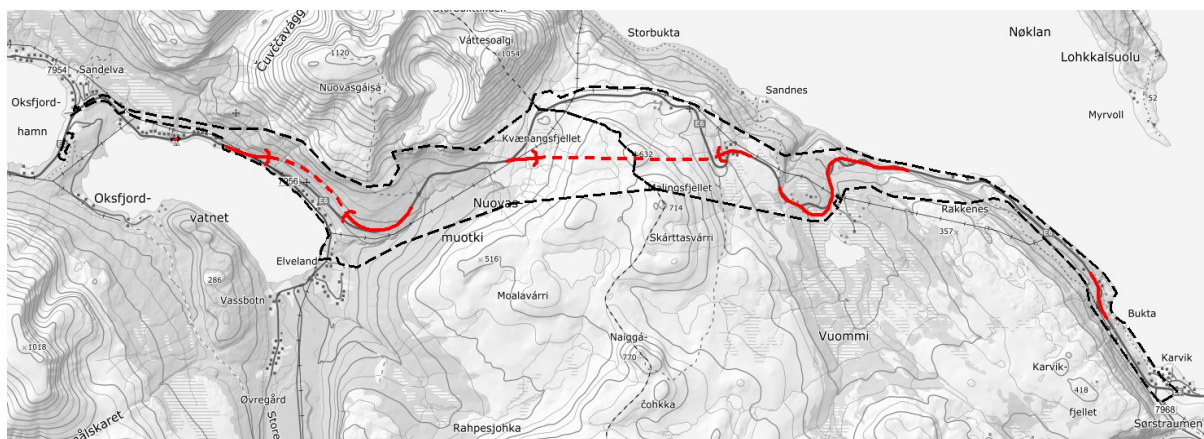
Planforslaget bygger på en løsning med to tunneler; Mettevolltunnelen og Kvænangsfjelltunnelen, samt punkt- og strekningsvise optimaliseringer på eksisterende veg. Det er lagt opp til en relativt grov detaljeringsgrad i plankartet for å gjøre det mulig å forbedre tiltaket på bakgrunn av muligheter og 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

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

Kvæningen 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 framtidrettet 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).

- Kvæningen 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.

I stedet for 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 Kvæningsfjellet 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 snuplass 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 Kvæangsfjellet. 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 Kvæangsfjellet 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.

Adresseliste berørte parter

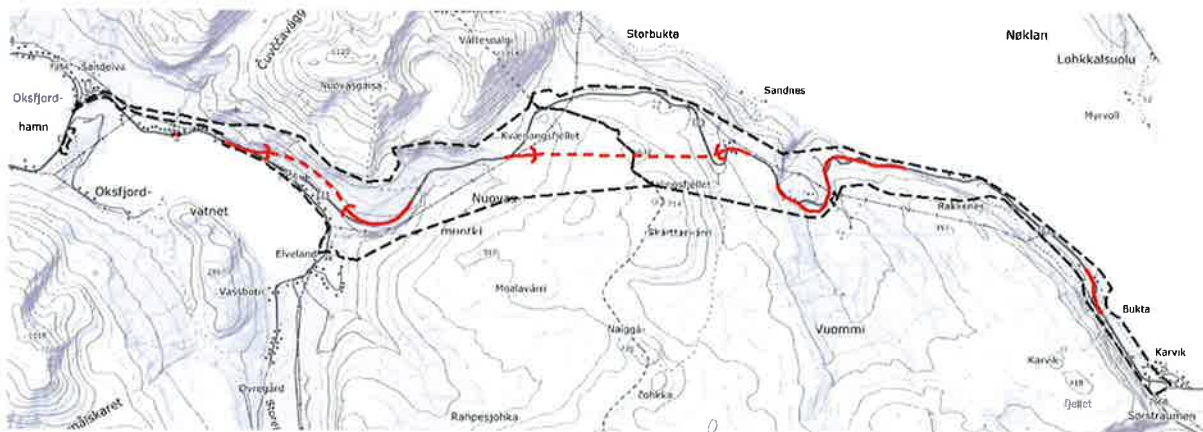
Deres ref.	Saksbehandler	Arkiv	Status, hjemmel	Dato
	SRA	2019/1165		29.10.2020

Detaljregulering for E6 over Kvængsfjellet - Høring og offentlig ettersyn av planforslag

Innledning

I medhold av plan- og bygningsloven §§ 3-7 og 12-10 kunngjøres det at Nye Veier AS legger forslag til detaljregulering for E6 Kvængsfjellet ut på høring og offentlig ettersyn. Rambøll Norge AS er engasjert som planfaglig rådgiver.

Planområdet er vist med sort stiplet linje i kartutsnittet under. Røde linjer viser ny veglinje. Stiplet linje viser tunneler.



Tilgang til planforslaget

Planforslaget med alle saksdokumenter kan ses på Nye Veier AS sin hjemmeside www.nyeveier.no. Her finnes også en digital innsynsløsning for plankartet, hvor man kan zoom seg inn til ønsket område, og slå av og på ulike temalag.

Høringsfrist

De som har merknader til planforslaget bes sende disse 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.

Åpent møte

Nye Veier inviterer til åpent møte på Teams den 18.11.2020 kl. 18:00 for presentasjon av planforslaget. Link til møtet legges ut på Nye Veier AS sin hjemmeside samme dag.

Åpen kontordag

For de som ønsker å snakke med planleggerne, inviteres det til åpen kontordag på Nye Veiers prosjektkontor i Oksfjordhamn den 24.11.2020 kl. 10:00 – 17:00. Booking av tidspunkt skjer via hjemmesiden til Nye Veier AS, eller ved å kontakte prosjektleder Steinar Rask. Se kontaktinformasjon under.

Kommunikasjon på nordsamisk

På det åpne møtet, og ved direkte kontakt med Rambøll, vil det være mulig å kommunisere på nordsamisk. Viktige sammendrag i planmaterialet er også oversatt til samisk.

Spørsmål

Spørsmål til planarbeidet kan rettes til Nye Veier AS v/prosjektleder Steinar Rask, Mobil: 476 16 808/e-post: steinar.rask@nyeveier.no, eller til Rambøll v/Ulla Sennesvik, Mobil: 482 20 730/ e-post: ulla.sennesvik@ramboll.no.

Med vennlig hilsen Nye Veier AS


Lars Bjørgård
Prosjektsjef

Reguleringsplan for E6 Kvæningsfjellet

Reguleringsbestemmelser

Detaljregulering

Forslag pr. 30.10.2020

KVÆNANGEN KOMMUNE:

PLANID: 5429_2020001

Saksnummer: 2020/631

NORDREISA KOMMUNE

PLANID: 5428_2020002

Saksnummer: 2020/276

1. Planens hensikt

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

2. Fellesbestemmelser for hele planområdet

2.1 Funksjons- og kvalitetskrav, jf. pbl. § 12-7 nr. 1, 4, 7

2.1.1 Byggegrense mot veg

Hvis ikke annet framgår av plankartet, er byggegrense 50 meter mot riks- og fylkeveg, og 15 meter mot kommunal veg. Avstanden skal regnes fra midtlinja i kjørebanelen eller gang- og sykkelvegen.

2.1.2 Estetikk og landskapsforming

«Estetisk veileder for Nye Veier» datert 05.02.2018, se vedlegg, skal legges til grunn for utforming av veganlegget.

2.1.3 Vegareal som omreguleres til annet formål

De strekningene av eksisterende E6 som omreguleres til annet formål enn vegformål, skal tilbakeføres til naturlig terreng.

2.1.4 Eksisterende teknisk infrastruktur

Det tillates ikke tiltak som er til hinder eller skade for eksisterende infrastruktur som avkjørsel, adkomstveg, vannforsyning, avløpsanlegg, kraftforsyning, kommunikasjonsanlegg ol., før fullgod erstatning er etablert.

2.1.5 Reindrift

- 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 unngås så langt dette er mulig. Dette gjelder blant annet utslaking av fyllinger, unngå rekkverk i størst mulig grad, hindre rein å trekke inn i tunneler mm. Anbefalinger om skadereduserende tiltak for reindriften, jf. planbeskrivelsen kapittel 5.3, skal legges til grunn.
- b) **Reindriftsfaglig kompetanse:** Reindriftsfaglig kompetanse skal konsulteres i valg av løsninger.

2.1.6 Landbruk

- a) **Adkomst til eiendommer:** Det skal sikres hensiktsmessig adkomst til jord- og skogbruksarealer som blir påvirket av reguleringsplanen, i anleggsfase, og i ettertid. Adkomstpil i plankartet viser ikke eksakt adkomstpunkt. Dette avklares nærmere i prosjekteringsfasen, og i tråd med Statens vegvesens håndbøker.
- b) **Matjord:** All matjord som blir berørt permanent skal tas vare på, mellomagres separat og tilbakeføres til areal som skal brukes til jordbruksproduksjon i nærområdet. Mindre mengder matjord kan disponeres i forbindelse med veganlegget. All matjord og vegetasjonsdekket skal lagres i løse ranker. Ved lagringshøyde høyere enn to meter, skal det utarbeides prosedyrer for bearbeiding før utlegging, slik at jorda løsnes og negative konsekvenser ved lagringen utlignes. Dyrka mark skal beskyttes mot at stein trenger ned i jordsmonnet og mot spredning av ugress og plantesykdommer.
- c) **Landbruksfaglig kompetanse:** Landbruksfaglig kompetanse skal konsulteres i valg av løsninger.

2.1.7 Naturmangfold

- a) **Skånsom utbygging:** Anleggsarbeider skal foregå på en mest mulig skånsom måte for naturmiljøet, og berøre så lite areal som mulig.
- b) **Viltfaglig kompetanse:** 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.

2.1.8 100-metersbeltet til verna vassdrag

Der ikke annet er oppgitt i plankart og bestemmelser, gjelder kommuneplanens arealdel sine bestemmelser om byggegrense til verna vassdrag (Oksfjordvassdraget).

2.2 Miljøkvalitet, jf. pbl. § 12-7 nr. 3

2.2.1 Luftkvalitet

- a) **Grenseverdier:** Grenseverdier for luftforurensning gitt i tabell 1 i *Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging (T-1520/2012)* skal legges til grunn ved realisering av nye tiltak, både i anleggs- og driftsfase. Jf. rekkefølgekrav i kapittel 6.1.

2.2.2 Støy

- a) **Grenseverdier:** Grenseverdier for støy gitt i tabell 3 i *Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442/2016)* skal legges til grunn for gjennomføring av støyreducerende tiltak.
- b) **Støyreducerende tiltak:** Støyfølsom bebyggelse som berøres av tiltaket, og blir liggende i gul eller rød støysoner, skal gis tilbud om lokal skjerming ved bygg/uteplass, med mindre disse blir tilstrekkelig skjermet av støytiltak langs veg. Jf. planbeskrivelsens vedlegg 10 Støyutredning, tabell 6 *Oversikt over støyfølsomme bygg som bør få avbøtende tiltak.*

2.2.3 Vann og vassdrag

- a) **Fiske- og limnologisk kompetanse:** Ved tiltak i vassdrag og naturområder, skal fiske- og limnologisk kompetanse konsulteres ved prosjektering og gjennomføring.
- b) **Tiltak i elve- og bekkebunn:** Elve-/bekkebunnen i fiskeførende vassdrag skal restaureres etter inngrep slik at produksjonsforholdene opprettholdes. Det tillates ikke inngrep som medfører senking av vannstand eller at vann føres ut av vassdrag.
- c) **Anadrome vannforekomster:** Ved tiltak som kan påvirke anadrome vannforekomster skal det tas hensyn til sårbare perioder for laksefisk og sjørøye.
- d) **Avrenning:** Det skal iverksettes tiltak i anleggsfasen som hindrer tilslamming og avrenning til vassdrag. Det skal gjennomføres avbøtende tiltak for å redusere partikkel- og forurensningsbelastning på vannforekomster.
- e) **Vandringshinder:** Det tillates ikke etablert vandringshinder.
- f) **Vegetasjonsbelte langs vassdrag:** Vegetasjon langs elver og bekker skal bevares. Der dette ikke er mulig, skal vegetasjon reetableres. Revegetering skal benytte eksisterende vekstmasser og stedegne arter, jf. krav i bestemmelsenes pkt. 2.1.2.
- g) **Klimatiske hensyn:** Ved planlegging av tiltak skal det tas hensyn til klimatiske forhold i planområdet, og det skal ikke planlegges tiltak i nærheten av sårbare vassdrag i perioder med snøsmelting.
- h) **Massekvalitet ved fylling i vassdrag:** Til fyllinger i vassdrag skal det ikke brukes masser fra bergarter som kan danne skarpe partikler, for eksempel skifer. Massene som benyttes i øvre delen av Eidelva eller i nærområdet til Oksfjordvannet skal vaskes for nitrogen.

3. Bestemmelser til arealformål

3.1 Bebyggelse og anlegg, jf. pbl. § 12-5 nr. 1

3.1.1 Bebyggelse og anlegg (BBA)

Område regulert til bebyggelse og anlegg (BA) omfatter deler av eksisterende reguleringsplan for campingplass på gnr. 58, bnr. 4, Oksfjord, PlanID 54282003_002. Bestemmelser gitt i gjeldende reguleringsplan skal fortsatt gjelde for dette området.

3.1.2 Fritidsbebyggelse (BF)

Område regulert til fritidsbebyggelse er avsatt til dette i Kommuneplanens arealdel 2014 – 2026 for Nordreisa, PlanID 54282007_KPA. Kommuneplanens bestemmelser skal fortsatt gjelde for dette området.

3.1.3 Offentlig eller privat tjenesteyting (BS)

- a) **Tillatt bruk:** BS (dagens brøytestasjon) tillates benyttet til ulike former for tjenesteyting.
- b) **Utforming:** % BYA=40. Maks tillatt mønehøyde = 8 m over gjennomsnittlig planert terreng rundt bygget.

3.1.4 Campingplass (BC)

Område regulert til campingplass omfatter deler av eksisterende reguleringsplan for campingplass på gnr. 58, bnr. 4, Oksfjord, PlanID 54282003_002. Bestemmelser gitt i gjeldende reguleringsplan skal fortsatt gjelde for dette området.

3.1.5 Idrettsformål (BI)

Område regulert til idrettsformål er avsatt til skileikområde (BIA 1) i Kommuneplanens arealdel 2014 – 2026 for Nordreisa, PlanID 54282007_KPA. Kommuneplanens bestemmelser skal fortsatt gjelde for dette området.

3.2 Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur, jf. pbl. § 12-5 nr. 2

3.2.1 Generelt

- a) **Generell bruk:** Innenfor arealformålene kan det etableres konstruksjoner og nødvendige tekniske anlegg og installasjoner etter gjeldende tekniske krav. Områder innenfor samferdselsformålene kan også benyttes som riggområder i anleggsperioden for ny E6.
- b) **Justeringer mellom underformålene:** Mindre justeringer mellom underformål kan tillates innenfor arealformålene samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur.

3.2.2 Kjøreveg (SKV)

- a) **Eierform:**
 - a. o_SKV1-5 er offentlig.
 - b. f_SKV6 er felles for gnr. 58, bnr. 3, 17, 18, 25, 26 og 29.

3.2.3 Gang- og sykkelveg (SGS)

- a) **Eierform:** Gang- og sykkelvegen (o_SGS) er offentlig
- b) **Tillatt bruk:** Vegen tillates benyttet til gang- og sykkeltrafikk, og som beredskapsveg dersom Kvæangsfjelltunnelen må stenge. Vegen tillates vinterstengt.

3.2.4 Annen veggrunn – tekniske anlegg (SVT)

- a) **Eierform:** Annen veggrunn – tekniske anlegg (o_SVT) er offentlig.
- b) **Tillatt bruk:** Arealene tillates benyttes til vegteknisk infrastruktur, elektrotekniske anlegg og belysning, sykkelparkering, murer, rekkverk, sikringsgjerder, viltgjerder, stabiliserende tiltak, transportareal, støyskjermer og -voller, grøfter, skjærings- og fyllingsskrånninger, renseanlegg for vann og andre innretninger som naturlig hører inn under formålet. Innretninger som gjerder etc., som eventuelt må rives i anleggsfasen, tillates oppsatt innenfor området.

3.2.5 Annen veggrunn – grøntareal (AVG)

- a) **Eierform:** Annen veggrunn – grøntareal (o_AVG1-3) er offentlig.
- b) **Tillatt bruk:**
 - 1. o_AVG1 tillates benyttet til flomsikringstiltak (fangdammer)
 - 2. o_AVG2 tillates benyttet til skredsikringstiltak (skredvoll)
 - 3. o_AVG3 tillates benyttet til snøskjermer

3.2.6 Rasteplasser (SRP)

- a) **Eierform:** Rasteplasser (o_SPR1-4) er offentlige.
- b) **Tillatt bruk:** o_SPR tillates benyttet til rasteplasser for reisende, samt til parkering ifb. utøvelse av friluftsliv. Det tillates etablert benker og annen enkel møblering. Salgsboder ifb. utsalg av duodji tillates etablert i SRP.

3.2.7 Parkeringsplasser (SPP)

- a) **SPP1:** Arealet er satt av til parkering i kommuneplanens arealdel for Nordreisa. Bestemmelser gitt i kommuneplanens arealdel skal fortsatt gjelde for dette området etter at anleggsarbeidene er ferdigstilt.
- a) **SPP2:** Område regulert til SPP2 omfatter deler av eksisterende reguleringsplan for campingplass på gnr. 58, bnr. 4, Oksfjord, PlanID 5428_2003002. Bestemmelser gitt i gjeldende reguleringsplan skal fortsatt gjelde for dette området.

3.2.8 Kombinerte formål for samferdselsanlegg og/eller tekniske infrastrukturtiltak (SKF)

- a) **Eierform:** Alle veganlegg i o_SKF er offentlige.
- b) **Tillatt bruk:** Arealene kan benyttes til kjøreveg, adkomst til tilstøtende eiendommer (jf. adkomstpil i plankartet), annen veggrunn, krabbefelt, sykkelfelt, støy-, flom- og skredsikringstiltak, renseanlegg for vann, snøskjermer, rasteplass, kontrollplass og andre tiltak som er nødvendig for et fullverdig veganlegg for alle typer trafikanter.
- c) **Adkomst SRP1:** Adkomsten til SRP skal utformes slik at den kan benyttes som del av beredskapsveg dersom tunnelen stenges.

3.3 Grønnstruktur, jf. pbl. § 12-5 nr. 3

3.3.1 Blågrønnstruktur (GBG)

Området inngår i eksisterende reguleringsplan for campingplass på gnr. 58, bnr. 4, Oksfjord, PlanID 54282003_002. Bestemmelser gitt i gjeldende reguleringsplan skal fortsatt gjelde for dette området.

3.4 Landbruks-, natur- og friluftsmål, samt reindrift, jf. pbl. § 12-5 nr. 5

3.4.1 LNFR-areal for nødvendige tiltak for landbruk og reindrift og gårdstilknyttet næringsvirksomhet basert på gårdens ressursgrunnlag (L)

- a) **L1:** I L1 er kun tiltak som er nødvendige for landbruk, reindrift og gårdstilknyttet næringsvirksomhet basert på gårdens ressursgrunnlag tillatt.
- b) **L2:** L2 er avsatt til LNFR-areal i Kommuneplanens arealdel 2014 – 2026 for Nordreisa, PlanID 54282007_KPA. Kommuneplanens bestemmelser skal fortsatt gjelde for dette området.

3.5 Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone, jf. pbl. § 12-5 nr. 6

3.5.1 Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone (V)

Det er ikke tillatt å sette i verk tiltak som kan bidra til å gjøre skade på vassdrag og tilhørende kantsone. Allmenne friluftsinnteresser skal ivaretas.

4. Bestemmelser til hensynssoner, jf. pbl. §§ 12-6, 12-7 og 11-8

4.1 Sikrings-, støy- og faresoner, jf. pbl. § 11-8 a)

4.1.1 Frisikt (H140)

Innenfor frisiktsonene skal det ikke være sikthindrende gjenstander eller vegetasjon som er høyere enn 0,5 m over vegdekket på tilstøtende veg. Enkeltstående lysmaster, skiltstolper, trær og lignende anses ikke som sikthindrende.

4.1.2 Faresone – ras og skredfare (H310)

- a) Innenfor sone H310 tillates det satt i verk tiltak for å ivareta nødvendig sikkerhet mot ras og skred. Sikringstiltak skal prosjekteres av skredfaglig personell.
- b) Tiltak som tilrettelegger for beboelse og opphold er ikke tillatt.

4.1.3 Faresone – flomfare (H320)

- a) Innenfor sone H320 tillates det satt i verk tiltak for å ivareta nødvendig sikkerhet mot flom. Sikringstiltak skal prosjekteres av flomfaglig personell.
- b) Tiltak som tilrettelegger for beboelse og opphold er ikke tillatt.

4.1.4 Faresone – høyspenningsanlegg (H370)

Det tillates ikke permanente bygg innenfor faresonen. Det tillates heller ikke tiltak, anlegg eller innretninger som er egnet til å skape farlige situasjoner eller hindre for driften av anlegget.

4.2 Sone for særlige hensyn, jf. pbl. § 11-8 c)

4.2.1 Bevaring naturmiljø (H560)

a) Vassdragsmiljø

Retningslinjer: I hensynssone H560_1-4 bør det legges vekt på å minimere negative virkninger for naturmangfolds- og vassdragsverdiene i området. Områder med særlige hensyn til naturmiljø bør avmerkes i felt dersom det skal gjøres tiltak inntil disse. Tiltak bør ikke iverksettes nærmere strand-/elvekant enn

<i>H560_1 Oksfjordvannet:</i>	<i>10 meter</i>
<i>H560_2 Sandneselva og Eidelva:</i>	<i>20 meter</i>
<i>H560_3 Suselva:</i>	<i>10 meter</i>
<i>H560_4 Sommersetelva:</i>	<i>5 meter</i>

b) Naturtyper

Retningslinjer: I hensynssone H560_5 bør det så langt som mulig unngås inngrep i naturtypelokalitetene.

c) Hekkeområder

Retningslinjer: I hensynssone H560_6 bør det ikke gjennomføres anleggstiltak nærmere hekkelokaliteter enn 500-1000 meter, avhengig av art.

4.2.2 Bevaring kulturmiljø (H570)

Retningslinje: Hensynssone H570 bør under anleggsperioden gjerdes inn med midlertidig gjerde av stålnett, der mulig.

H570_1 er kulturminner/-miljø registrert i Askeladden pr. oktober 2020.

H570_2 er krigsminner registrert ved befaring 2020.

5. Bestemmelsesområder

5.1 Midlertidige bygge- og anleggsområder (#1-5)

5.1.1 Midlertidig bygge- og anleggsområde langs veg (#1)

- a) **Tillatt bruk:** Områdene tillates benyttet til byggeaktivitet med anlegg og maskiner i anleggsperioden.
- b) **Forholdet til underliggende plan:** Det er ikke tillatt med tiltak i samsvar med formålet i underliggende plan så lenge den midlertidige rigg- og anleggsperioden løper. Når anlegget er ferdigstilt, faller det midlertidige anleggsbeltet bort, og den underliggende plan gjøres gjeldende.
- c) **Avkjørsler:** Det tillates anlagt nødvendige avkjørsler til områdene for bruk i anleggsfasen. Disse skal opparbeides i henhold til Statens vegvesens håndbøker.
- d) **Avslutning/istandsetting:** Områdene, inkl. avkjørsler, skal istandsettes og tilbakeføres til opprinnelig bruk/tilstand i løpet av året etter åpningsåret til veganlegget.

5.1.2 Massedeponi, Stakkvollen (#2)

- a) **Tillatt bruk:** Arealer merket med bestemmelsesområde #2 tillates benyttet til deponi for overskuddsmasser fra bygge- og anleggsaktivitet knyttet til veganlegget, samt til lager av utstyr, rigg ol. i anleggsperioden.
- b) **Vegetasjonsbelte:** Det skal settes av et vegetasjonsbelte av stedegne arter mellom deponiet og E6.
- c) **Avslutning/istandsetting:** Senest i løpet av året etter åpningsåret til veganlegget skal deponiområdet være arrondert og revegetert for bruk iht. planstatus i kommuneplanenes arealdel.

5.1.3 Massedeponi, Storbukteidet (#3)

- a) **Tillatt bruk:** Arealer merket med bestemmelsesområde #3 tillates benyttet til deponi for overskuddsmasser fra bygge- og anleggsaktivitet knyttet til veganlegget.
- b) **Avslutning/istandsetting:** I løpet av året etter åpningsåret til veganlegget, skal området være arrondert og revegetert for bruk iht. planstatus i kommuneplanenes arealdel.

5.1.4 Massedeponi, Myrdalen (#4)

- a) **Tillatt bruk:** Arealer merket med bestemmelsesområde #4 tillates benyttet til deponi for overskuddsmasser fra bygge- og anleggsaktivitet knyttet til veganlegget.
- b) **Avslutning/istandsetting:** I løpet av året etter åpningsåret til veganlegget, skal området være arrondert og revegetert for bruk iht. planstatus i kommuneplanenes arealdel.

5.1.5 Adkomst til gnr./bnr. 37/4 (#5)

Innenfor hensynssonen tillates adkomst til eksisterende bebyggelse på gnr./bnr. 37/4 reetablert, tilsvarende standard på eksisterende veg..

6. Rekkefølgebestemmelser

6.1 Før anleggsstart

6.1.1 Dokumentasjonskrav

Følgende planer og dokumentasjon skal utarbeides før anleggsstart, og følges opp i anleggsfase og etter ferdigstilling av anlegget:

- a) **Dokumentasjon miljøkvalitet:** Det skal utarbeide et kvalitets- og internkontrollsystem som dokumenterer at miljøkvalitet blir ivaretatt på tilfredsstillende måte, både i anleggs- og driftsfase. Herunder at referansesituasjonen (dvs. miljøtilstand før anleggsstart) er kjent, og at den overvåkes i driftsfase og etter anleggs slutt. Oppfølging skal skje etter hhv. fem og ti år. Forhold som skal inngå;
1. **Vassdrag:** Det skal gjøres forundersøkelser i berørte vassdrag, og utarbeides overvåkingsprogram med tiltaksplaner som viser hvordan vassdragene skal ivaretas, og hvordan inngrepene som berører disse skal utføres. Tiltaksplanen skal beskrive avbøtende tiltak, samt ha en plan for oppfølging og jevnlig kontroll av disse. Dersom etterundersøkelser viser at gjennomførte avbøtende tiltak ikke ivaretar gyte- og oppvekstforholdene i tilstrekkelig grad, må oppfølgingsplanen sikre at det snarest iverksettes tiltak for å bedre forholdene. Overvåking skal skje årlig i fem år etter at anlegget er ferdigstilt.
 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.
 3. **Avløpsanlegg:** For infiltrasjons-/ kloakkanlegg og landbruksdrenering som kan bli skadet som følge av tiltaket, skal det før anleggsstart utarbeides en plan for avløpsanlegg, herunder reetablering og beredskap for midlertidige anlegg. Nye anlegg skal være ferdigstilte og klare til bruk før gamle fjernes.
 4. **Deponiområder:** Det skal utarbeides en plan for etablering og avslutning av deponiområder.
 5. **Vilt:** Før anleggsstart skal det gjennomføres en kartlegging av eventuelle hekkeområder for sårbare arter av rovfugl innenfor de berørte områdene, i tillegg til rødlistede arter som hekker i planområdet.
 6. **Luftkvalitet og støy:** Før anleggsstart skal det utarbeides luftsonekart og støysonekart, i tråd med hhv. T-1520 og T-1442. Beregninger skal skje for framskrevet situasjon 20 år etter åpning av vegen. Det skal gjøres en vurdering av berørte bebyggelsesområder og eventuelle behov for tiltak for å forebygge forurensning, både i utbyggingsfasen og permanent situasjon. Effekten av foreslåtte skjermingstiltak skal beregnes. Nødvendige skjermingstiltak mht. anleggsperioden skal være etablert før utbygging starter.
- b) **Plan for omlegging av høyspentlinjer:** Før anleggsstart skal det foreligge en godkjent plan for omlegging av høyspentlinjer.
- c) **Plan for ivaretagelse av kulturminner:** Anleggsarbeider tillates ikke igangsatt før det foreligger dokumentasjon på at disse ikke vil skade eller skjemme berørte kulturminner/ kulturmiljø.

- d) **Plan for trafikkavvikling i anleggsperioden:** Før anleggsstart skal det utarbeides en plan for trafikkavvikling under anleggsperioden.
- e) **Flomfare:** Før anleggsstart skal det utarbeides flomvurdering i tilknytning til vannveier som krysser veglinja.

6.2 Før anlegget tas i bruk for normal trafikk

6.2.1 Samtidig ferdigstilling

Ny E6-trase skal ikke tas i bruk for normal trafikk før hele veganlegget er ferdigstilt, herunder kjøreveg med tunneler og elvekryssinger, annen veggrunn, overvannshåndtering, tekniske bygg, gang- og sykkelveg, rasteplasser, parkeringsplasser, avkjørsler, sikringstiltak mht. støy, flom, skred og snødrift mm. Det samme gjelder arrondering og revegetering av deponier og andre tiltak som følge av planrealiseringen. Tiltak som må realiseres i barmarksesongen tillates ferdigstilt senest innen utgangen av året etter åpningsåret til veganlegget.

6.3 Øvrige rekkefølgekrav

6.3.1 Tilbakeføring av areal til LNFR

Arealer regulert til LNFR skal ved førstkommende revisjon av kommuneplanens arealdel etter ferdigstilling av anlegget, tilbakeføres til LNFR-formål.

6.3.2 Scooterparkering i Oksfjorden

Dersom parkeringsplassen SPP1 skal benyttes til deponi i snøscootersesongen, skal det sikres alternative parkeringsmuligheter for snøscootertrafikken.

6.3.3 Reguleringsendring til «som bygget»

Innen ett år etter ferdigstilling av anlegget skal det søkes om reguleringsendring med sikte på å samordne reguleringsplanen til etablert anlegg/«som bygget».

7. Dokumenter som gis juridisk virkning gjennom henvisning i bestemmelsene

Følgende dokumenter gis rettsvirkning gjennom henvisning i disse bestemmelsene:

1. **Estetisk veileder for Nye Veier, datert 05.02.2018;**
jf. vedlegg 1.
2. **Veileder til retningslinjer for behandling av støy i arealplanlegging, T-1442/2016;**
<https://www.miljodirektoratet.no/publikasjoner/2014/februar-2014/veileder-til-retningslinje-for-behandling-av-stoy-i-arealplanlegging/>
3. **Veileder for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging, T-1520/2012;**
<https://www.regjeringen.no/contentassets/3b1e1d20ee364e61ab2949814a9212ca/t-1520.pdf>

Vedlegg

1. Estetisk veileder for Nye Veger



Estetisk veileder for Nye Veier

Innholdsfortegnelse

Forord 3

1 ESTETISK INNOVASJON 4

- 1.1 Å bygge veier smart gir estetisk merverdi 4
- 1.2 Estetikk er gitt av en fagtradisjon og et standpunkt langs veien 5
- 1.3 Estetikk i offentlig planlegging, prosjektering og forvaltning 6
- 1.4 Estetikk i Nye Veiers prosjekter 6
- 1.5 Virkemidler 6
- 1.6 Utformingsprinsipper 7

2 VIRKEMIDLER 8

- 2.1 Lover 8
- 2.2 Forskrifter 8
- 2.3 Estetisk oppfølgingsplan 9

3 UTFORMINGSPRINSIPPER, OMRÅDENIVÅ 10

- 3.1 Område: Veien i landskapet 10
Viktige strukturer og elementer i veianlegget 12
- 3.2 Grønnstruktur i landskapet 13
- 3.3 Blåstruktur i landskapet 15
- 3.4 Harmonisk linjeføring 17

4 UTFORMINGSPRINSIPPER, KORRIDOR OG ELEMENT 19

- 4.1 Gulv og vegger 19
- 4.2 Massedeponier 21
- 4.3 Jord som ressurs 21
- 4.4 Konstruksjoner generelt 22
- 4.5 Broer i linja 23
- 4.6 Overgangsbroer 24
- 4.7 Underganger 25
- 4.8 Faunapassasjer 26
- 4.9 Portalområder 27
- 4.10 Teknisk bygg 28
- 4.11 Støttemurer 29
- 4.12 Støytiltak 30
- 4.13 Møblering og utstyr 33

6 REFERANSELISTE 35

*Forside:
E18 ved Lillesand.
Foto: Marius Fiskevold*

FORORD

Formålet med *Estetisk veileder for Nye Veier* er å gi enhetlige retningslinjer for design, estetikk og formgivning for strekninger Nye Veier AS har ansvar for. I denne forbindelsen skal veilederen være et hjelpemiddel gjennom både planleggings-, prosjekterings- og driftsfasen. Intensjonen er at veilederen skal sikre god landskapsarkitektonisk kvalitet og generell formbevissthet rundt valg av løsninger i veianlegget. Veilederen er utarbeidet av Sweco Norge AS og Rambøll i samarbeid med og på oppdrag fra Nye Veier.

Målet med veilederen er å kunne:

- **gi en oversikt over estetiske prinsipper for lokalisering og utforming av nye veier.**
- **gi en oversikt over virkemidler slik at det blir tatt hensyn til estetikk i planlegging og prosjektering av nye veier.**
- **forankre arbeidet med estetikk i alle deler av Nye Veiers virksomhet.**
- **angi hvordan arbeidet med estetikk skal foregå i prosjekter som gjennomføres i regi av Nye Veier.**
- **fungere som et arbeidsredskap for å sikre estetiske målsetninger gjennom hele prosessen fra plan til ferdig anlegg.**
- **gi begrunnelser for løsninger som velges.**

Begrepet *estetikk* brukes i denne veilederen om hvordan veien som del av det nye landskapet synliggjør det naturgitte særpreget i et område, enten dette særpreget kommer til uttrykk i menneskapte bygg og anlegg eller naturlige karaktertrekk. Hvilket landskapet som skal kunne iakttas når veien er bygget, avgjøres i stor grad av valg foretatt i planleggingen. Det nye landskapet vil dermed også gjenspeile samfunnets holdning til samspillet mellom naturgrunnlag, tiltak og sluttresultat.

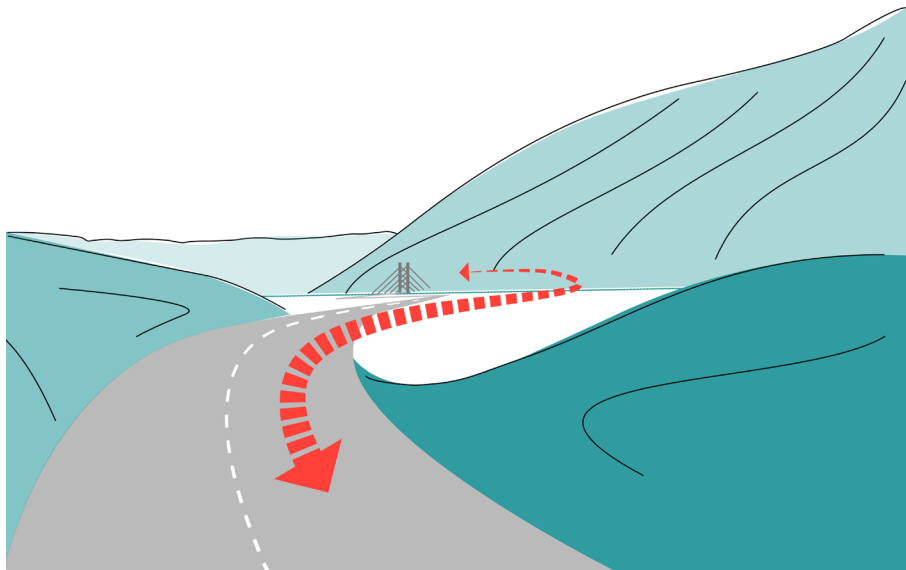
Kristiansand 15.02.2018

1 ESTETISK INNOVASJON

1.1 Å bygge veier smart gir estetisk merverdi

Nye Veiers visjon er å **bygge gode veier raskt og smart**.

I Norge har vi en lang tradisjon med å planlegge veien som en del av landskapet. Den bevisste holdningen til vei og landskap har blitt en del av vår kulturarv og gjenspeiler en tverrfaglig holdning i veiplanlegging- og prosjektering. Nye Veier ønsker å videreføre den estetiske tradisjonen og videreutvikle den estetiske merverdien som veien tilfører samfunnet. Dette arbeidet skal foregå med følgende visjon:



Veianlegg griper inn i landskapet og danner et nytt landskap. En god vei tilfører landskapet estetisk merverdi.

Gjennom fremtidsrettede valg skal hvert enkelt prosjekt videreføre eller forsterke eksisterende verdier for natur- og samfunn i tiden etter at det nye anlegget er åpnet.

Den ferdig anlagte veien skal berike reisen ved å synliggjøre de naturgitte og menneskeskapte trekkene i det landskapet som veien blir en del av.

Gjennom smart lokalisering og utforming av veien skal hvert enkelt prosjekt bidra til at områdets materielle ressurser utnyttes bærekraftig og effektivt.

Den ferdig anlagte veien skal gjenspeile at investeringskostnader og forbruket av ikke fornybare ressurser kan reduseres når veien tilpasses de overordnede terrengformene.

Gjennom innovativ bruk av fagkompetanse skal hvert enkelt prosjekt gi tekniske funksjonskrav en stedstilpasset og avklart estetisk form.

Den ferdig anlagte veien skal fremstå som et enhetlig byggverk og vitne om en bevisst holdning til naturgrunnlag og ressurser.

1.2 Estetikk er gitt av en fagtradisjon og et standpunkt langs veien

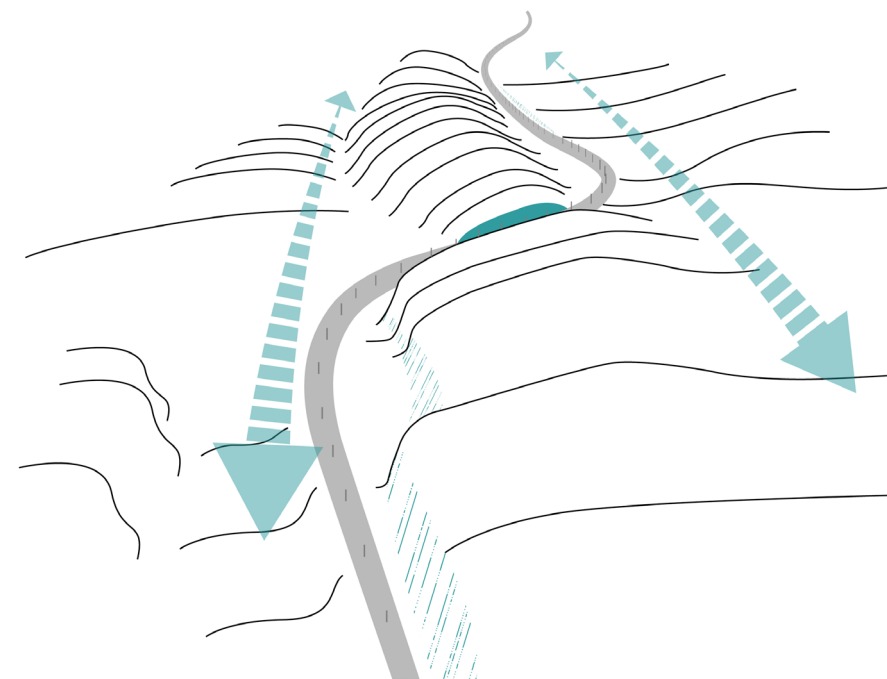
Veier knytter mennesker sammen og gir hver enkelt av oss anledning til å se og erfare et felles og delt landskap. I henhold til den europeiske landskapskonvensjonen, ratifisert av Norge i 2001, defineres landskap på følgende måte:

"Landskap" betyr et område, slik folk oppfatter det, hvis særpreg er et resultat av påvirkningen fra og samspillet mellom naturlige og/eller menneskelige faktorer.

Veien og området den ligger i kan oppfattes som et uttrykk for dette samspillet mellom natur og kultur. Denne måten å tilnærme seg et landskap på, har en lang historie i den vestlige sivilisasjonen. Dagens veiestetiske idealer, som både ligger godt forankret i planleggingskulturen og i lovverket, har vært praktisert siden den engelske landskapsstilen ble toneangivende på 1700-tallet. I denne lange perioden har de estetiske idealene kontinuerlig blitt tilpasset samfunnsutviklingen. Etableringen av Nye Veier representerer dermed nok en fase i tradisjonens utvikling.

Bildet av landskapet oppstår som en funksjon av ferdens forløp. Med vekslende hastigheter oppstår forskjellige bilder i det samme området. Detaljering av de ulike delene av veianlegget og valg av løsninger vil hele tiden vurderes i forhold til det perspektivet som landskapet betraktes med. Med høyere hastighet oppfatter den reisende færre detaljer. Det vil derfor generelt stilles lavere krav til detaljer i de deler av anlegget hvor bilen er den primære farkosten, sammenliknet med steder hvor ferden foregår med sykkel eller til fots hvor det bør være en høyere grad av detaljering. Samtidig vil blikket på veiens rettstrekninger holdes

fast over lengre tid enn i kurver. Selv ved høy hastighet vil derfor også bilisten i enkelte situasjoner kunne oppfatte flere detaljer i anlegget enn i andre.



Illustrasjonen viser hvordan veien kan legge seg i landskapet gjennom terrengets naturlige former. På denne måten understreker og fremhever veien landformen slik at landskapet fremtrer.

1.3 Estetikk i offentlig planlegging, prosjektering og forvaltning

Estetikk er nedfelt både i det norske lovverket og ivaretatt av internasjonale konvensjoner som Norge har ratifisert. Ved å konkretisere dette innholdet i egne strategidokumenter har nasjonalstaten Norge forpliktet seg til å gjennomføre store infrastrukturprosjekter med en bevisst holdning til estetikk.

Nasjonal transportplan 2006-2015 og 2014-2023 henviser direkte til den europeiske landskapskonvensjonen. Planene fastslår blant annet at transportetatene vil ivareta landskapsverdiene i alle områder ved planlegging av nye samferdselsanlegg. I planleggings- og prosjekteringsfasen vil disse verdiene kunne ivaretas ved at arbeidet legges opp i henhold til konvensjonens mål, det vil si «sterke framtidrettede tiltak som tar sikte på å forbedre, istandsette og skape landskap.»

I Regjeringens arkitekturpolitikk, blant annet formulert i rapporten *Arkitektur.nå*, slås det fast at Staten skal være et forbilde (2009:88):

Det skal i den norske arkitekturpolitikken legges vekt på planlegging og utforming av både bygninger og infrastrukturtiltak som anlegg for veg og jernbane med tilhørende broer og tunneler.

Hvordan den ferdigstilte veien estetisk skal kunne oppfattes som landskap, avhenger med andre ord av hvilke grep som tas av planleggere og utførende i prosjektet.

1.4 Estetikk i Nye Veiers prosjekter

Denne veilederen viderefører hensynet til estetikk fra internasjonale konvensjoner sammen med norsk lovverk og prosjekterrelaterte styringsdokumenter.

I denne sammenhengen skal veilederen sikre at det blir tatt hensyn til estetikk både før og etter veiens åpningsdato:

- 1) Veilederen skal trekke frem *virkemidler* som sikrer at estetiske virkninger av det ferdig anlegget blir erkjent allerede i plan- og prosjekterings-, og utførelsesfasen.
- 2) Veilederen peker på *utformingsprinsipper* som vil kunne bidra til at veien oppfattes som del av et nytt landskap etter at anlegget er anlagt og ferdigstilt.

Det skilles mellom virkemidler for gjennomføring og prinsipper for utforming. Prinsippene angir hvordan det planlegges for estetisk erfaring etter at anlegget er ferdigstilt. Det vil si hvordan det ferdig bygde anlegget fremstår både iaktatt selvstendig og i sammenheng med veiens omgivelser.

1.5 Virkemidler

Virkemidlene angir hvordan estetiske hensyn sikres frem mot ferdigstillelse. Det vil si hvilke rammer og premisser utformingen av anlegget må ta hensyn til frem mot veiens åpningsdato. Virkemidler omfatter blant annet lover, forskrifter og prosjekterrelaterte mål og styringsdokumenter.

1.6 Utformingsprinsipper

Prinsipper for utforming er ordnet i to kapitler. Det ene kapitlet angir om prinsippet forholder seg til et helt *område*. Det andre kapitlet omhandler prinsipper som forholder seg til en avgrenset *korridor*. Generelt sett kan man si at prinsipper knyttet til områder er mer aktuelle i kommunedelplanlegging, mens prinsipper knyttet til korridor blir mer inngående behandlet i reguleringsplanlegging og prosjektering for utførelse. Dersom et prosjekt estetisk sett skal bli vellykket, må prosjektgruppen likevel ha begge nivåene for øye helt frem til anleggets åpningsdato.

Grunnleggende utformingsprinsipper for alle Nye Veiers prosjekter er angitt på blå bakgrunn.

Område og kommunedelplan

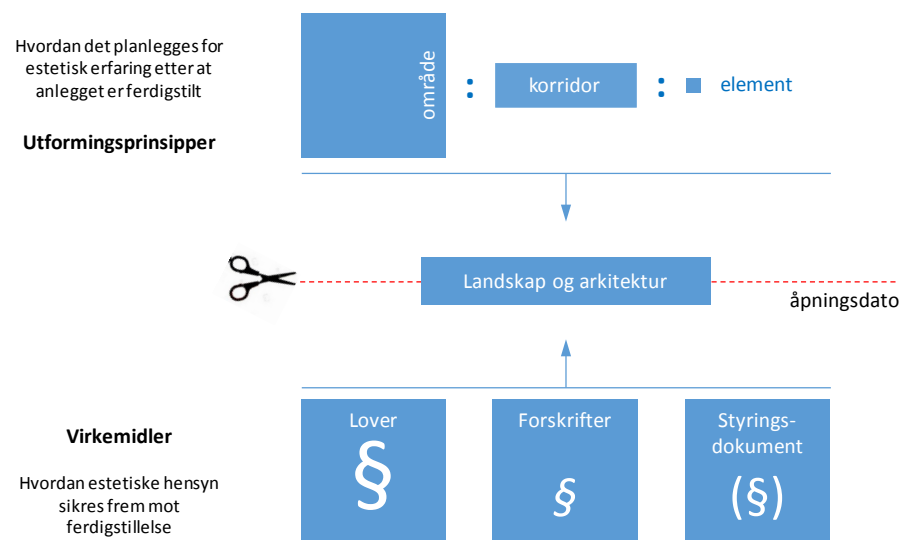
Utarbeidelse av forslag til kommunedelplan skal primært avklare lokaliseringen av den planlagte veikorridoren. I denne fasen er det vesentlig å vurdere hvilke estetiske kvaliteter planområdet inneholder og hvordan veiprojektet påvirker disse. Vurderingen foregår som en avveining av forholdet mellom område og korridor. Det er spesielt viktig å vurdere hvordan ulike lokaliseringalternativer kan utløse et verdipotensial som ligger latent i det aktuelle planområdet.

I kommunedeplanfasen skal det derfor tas særlige hensyn til prinsippene knyttet til *område* (kap. 3).

Korridor og reguleringsplan

Utarbeidelse av forslag til reguleringsplan skal primært avklare utformingen innenfor selve veikorridoren. I denne fasen er det vesentlig å peke på hvordan de eksisterende og potensielle verdiene knyttet til veikorridoren kan realiseres i byggbare løsninger. I tillegg til en vurdering av den nye landformen, "gulvet" i korridoren, innebærer arbeidet også en avveining av forholdet mellom ulike elementer i korridoren.

I reguleringsplanfasen skal det derfor tas særlige hensyn til prinsippene knyttet til *korridor* (kap. 4).



Figuren viser den grunnleggende utfordringen for all landskapsplanlegging. Landskapet det planlegges for, kan ikke oppleves estetisk før etter at planleggingen er avsluttet og anlegget ferdigstilt.

2 VIRKEMIDLER

2.1 Lover

Plan- og bygningsloven

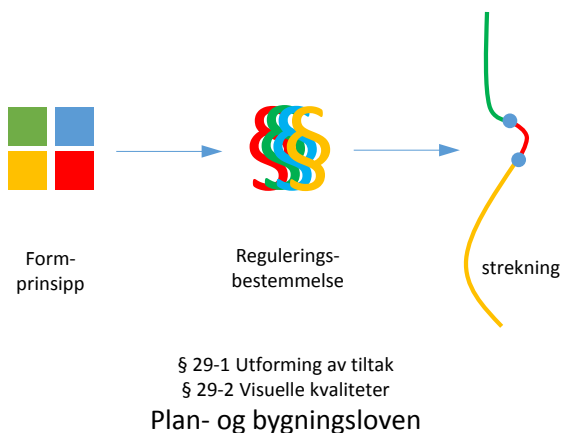
Alle prinsippene som følger av denne veilederen skal ivareta plan- og bygningslovens krav til tiltaket. I denne sammenhengen er det spesielt to paragrafer som står sentralt:

§ 29-1. Utforming av tiltak

Ethvert tiltak etter kapittel 20 skal prosjekteres og utføres slik at det får en god arkitektonisk utforming i samsvar med sin funksjon etter reglene gitt i eller i medhold av denne lov.

§ 29-2. Visuelle kvaliteter

Ethvert tiltak etter kapittel 20 skal prosjekteres og utføres slik at det etter kommunens skjønn innehar gode visuelle kvaliteter både i seg selv og i forhold til dets funksjon og dets bygde og naturlige omgivelser og plassering.



Naturmangfoldsloven

Alle prinsippene som følger av denne veilederen viderefører innholdet i naturmangfoldslovens formålsparagraf:

§ 1 (lovens formål)

Lovens formål er at naturen med dens biologiske, landskapsmessige og geologiske mangfold og økologiske prosesser tas vare på ved bærekraftig bruk og vern, også slik at den gir grunnlag for menneskenes virksomhet, kultur, helse og trivsel, nå og i fremtiden, også som grunnlag for samisk kultur.

§ 12 Lokalisering av tiltak

For å unngå eller begrense skader på naturmangfoldet skal det tas utgangspunkt i slike driftsmetoder og slik teknikk og lokalisering som, ut fra en samlet vurdering av tidligere, nåværende og fremtidig bruk av mangfoldet og økonomiske forhold, gir de beste samfunnsmessige resultater.

Vegloven

Alle prinsippene som følger av denne veilederen skal ivareta veglovens krav. I denne sammenhengen er det spesielt kapittel V "Byggverk m.m., avkjørsle, gjerde og grind" som er aktuell.

2.2 Forskrifter

Veinormaler

Følgende veinormaler fra Statens vegvesen legges til grunn for arbeidet:

Håndbok N100 Veg- og gateutforming

Håndbok N101 Rekkverk og vegens sideområder

Håndbok N400 Bruprosjektering

Håndbok N500 Vegtunneler

2.3 Estetisk oppfølgingsplan

Generelt

Uavhengig av planfase og hvordan prosjektet er organisert skal rådgiver eller totalentreprenør utarbeide en estetisk oppfølgingsplan.

Oppfølgingsplanen er et dokument som skal følge prosjektet gjennom alle faser fra planlegging til ferdigstilling. Planen skal også være en del av «som bygget»-dokumentasjonen til entreprenøren. I alle arbeidsfaser skal utformingsprinsipper knyttet til område og korridor likevel sees i forhold til hverandre. Oppfølgingsplanen utarbeides av rådgiver eller totalentreprenør og godkjennes av Nye Veier.

Oppfølgingsplanen skal inneholde et grunnleggende landskapskonsept. Konseptet skal beskrive rådgiverens eller totalentreprenørens tverrfaglige strategi for å ivareta den europeiske landskapskonvensjonen mål for landskapsplanlegging, det vil si «sterke framtidsrettede tiltak som tar sikte på å forbedre, istandsette og skape landskap.» Konseptet skal både basere seg på denne veilederen og på konkrete problemstillinger i hvert enkelt prosjekt.

Utformingsprinsippene i denne veilederen skal være sporbare gjennom alle versjoner av oppfølgingsplanen frem til endelig utgave. I de tilfeller der det ønskes å fravike prinsippene i denne veilederen skal dette begrunnes. Begrunnelsen skal være landskapsfaglig, stedsspesifikk og skal også inneholde en alternativ løsning.

Kontrahering

Alle tilbydere skal som en del av tilbudsmaterialet dokumentere at gruppen kjenner til og vil følge utformingsprinsippene stilt i denne veilederen. Rådgiver eller totalentreprenør skal levere oppfølgingsplanen innen tre måneder etter kontraktsinngåelse. Planen skal vise hvordan utformingsprinsippene stilt i denne veilederen vil bli gjennomført i prosjektet. Oppfølgingsplanen skal suppleres av prosjektmodell og/eller tegninger.

Plan- og prosjekteringsperiode

Prinsippene i denne veilederen skal konkretiseres som løsninger og lokaliseres til strekninger innenfor prosjektet. Det skal videre trekkes frem lokaliteter der kompleksiteten av tverrfaglige problemstillinger er stor. Oppfølgingsplanen skal vise hvor identifiserte landskapsverdier (ikke-prissatte konsekvenser) er lokalisert og hvordan disse kan innarbeides i prinsipper for utformingen. Dette vil kunne gjøres både innenfor arbeidet med kommunedelplan, reguleringsplan og prosjektering for utførelse, men også mellom de ulike planfasene.

Driftsperiode

Totalentreprisene vil kunne innebefatte ansvar for drift og vedlikehold av veianlegget i 20 år. I den forbindelse er det viktig å prioritere robuste og bærekraftige designvalg slik at estetisk kvalitet også sikres i driftsfasen.

3 UTFORMINGSPRINSIPPER, OMRÅDENIVÅ

Kapittel 3 omhandler prinsipper for veiens plassering i det overordnede landskapet. På dette nivået behandles veien i forhold til de store strukturene i området. Ved å se veilinjens sammenheng med de overordnede trekkene i området, legges grunnlaget for å kunne synliggjøre det naturlige og kulturelle særpreget (landskapet) i det området som veien anlegges i

3.1 Område: Veien i landskapet

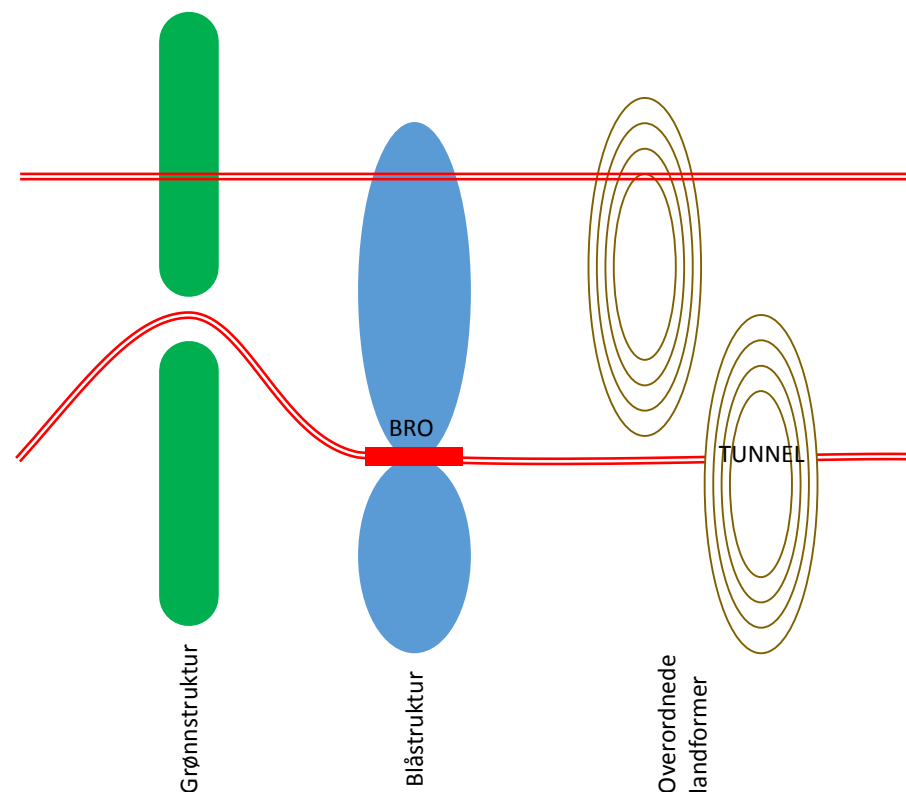
Nye anleggsteknikker, maskiner og samfunnskrav gjør det i dag mulig å anlegge moderne veier på tvers av føringer som er gitt av området selv. En ny vei vil i ethvert tilfelle skape et nytt landskap. Frem til veien er ferdig anlagt vil ulike samfunnsaktører ta valg som avtegner seg i det fremtidige landskapet. Bevissthet rundt valgene vil kunne gjøre veien til et virkemiddel for å skape et gjennomtenkt landskap. I denne sammenhengen står fire hovedprinsipper sentralt:

Veien skal bidra til å skape et nytt landskap.

Veien skal forankres i elementer og strukturer på tvers av korridoren.

Veien skal tilstrebes en ressurseffektiv arealbruk.

Veien skal fremstå som et byggverk.



Prinsippkisse som viser hvordan veien, i plan, kan passere ulike formasjoner i landskapet. Den nederste linjen viser en veiføring der hensynet til veigeometri er avstemt i forhold til premisser gitt av området selv.

Utformingsprinsipper:

Veien skal bidra til å skape et nytt landskap

- a. Landskapet skal synliggjøre det naturgitte særpreget i et område, enten det kommer til uttrykk i konstruerte bygg og anlegg eller naturlige karaktertrekk.
- b. Veiens romforløp skal videreføre og betone de overordnede landformene og blågrønne strukturene i landskapet.
- c. Veien skal skape en visuell sammenheng mellom tiltak utført i veikorridoren og det tilgrensende området.

Veien skal forankres i elementer og strukturer på tvers av korridoren

- d. Veien skal planlegges som en del av den overordnede landformen.
- e. Veien skal forankres i en eksisterende grønnstruktur og blåstruktur som strekker seg inntil eller på tvers av planlagt banekorridor.
- f. Veien skal ikke anlegges som en barriere for teknisk infrastruktur, faunapassasjer eller turveier som ligger på tvers av korridoren.
- g. Veien skal sikre sammenhenger på tvers av tettbygde områder og kunne oppfattes som et element langs et forløp i kvalitativt variert og rikt by- og boligmiljø.
- h. Deponiområder og større kryssområder skal formes slik at de integreres i det nye landskapet.

Veien skal motivere til en bærekraftig arealbruk

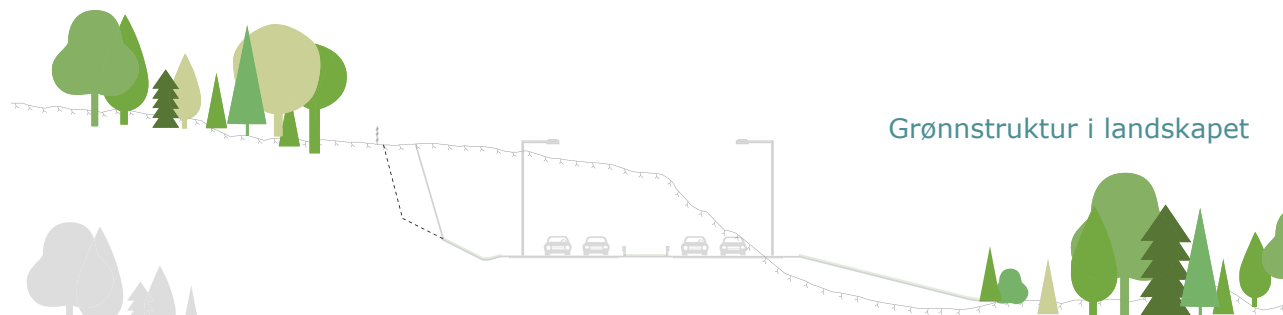
- i. Eksisterende bruk av området skal opprettholdes i størst mulig grad.
- j. Det skal legges til rette for kvalitativt gode bo og rekreasjonsområder.
- k. Det skal legges til rette for produktive jordbruksarealer ved å ta hensyn til rasjonell drift og bonitet.
- l. Eksisterende stier som blir berørt, skal videreføres i nye traséer et godt stykke unna ny vei. Der stier blir brutt på grunn av den nye veien, bør de legges om mot landbrukskrysninger.

Veien skal fremstå som et byggverk

- m. Veianlegget skal fremstå med gjennomtenkte og visuelt beslektede løsninger.
- n. Veianlegget skal bruke materialer på en funksjonell og kvalitativt berikende måte.
- o. Veianlegget skal synliggjøre vår tid.

Viktige strukturer og elementer i veianlegget

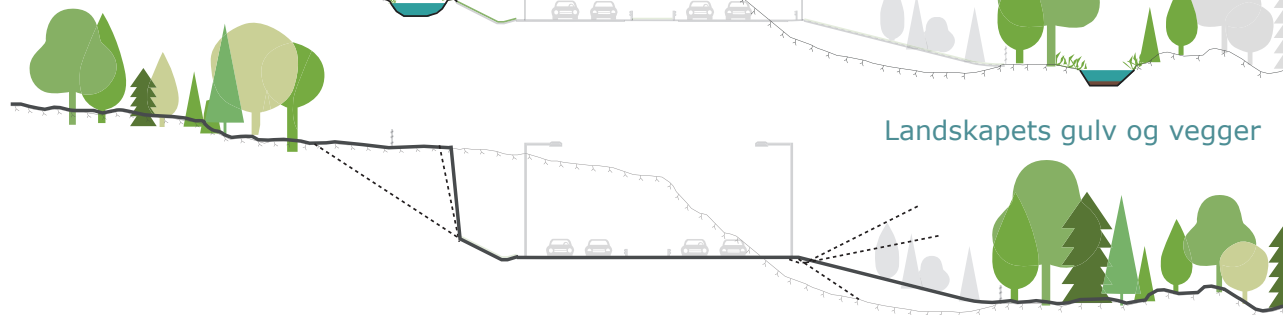
Snittene til høyre illustrerer de ulike strukturene og elementene som vil dannes av veianlegget. Hvert av snittene har ulike tema som presenteres i de følgende kapitlene.



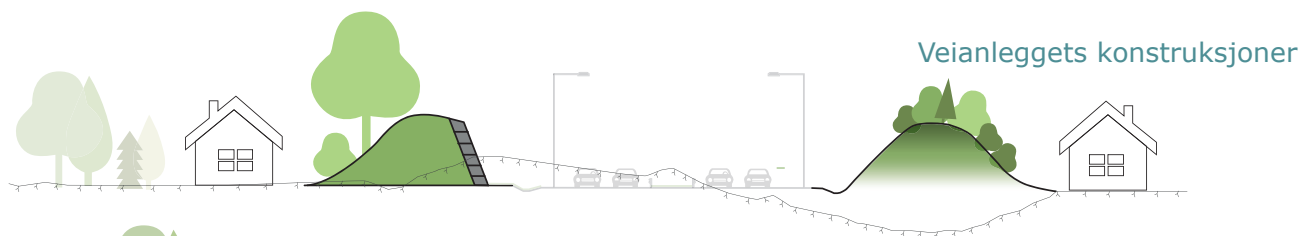
Grønnstruktur i landskapet



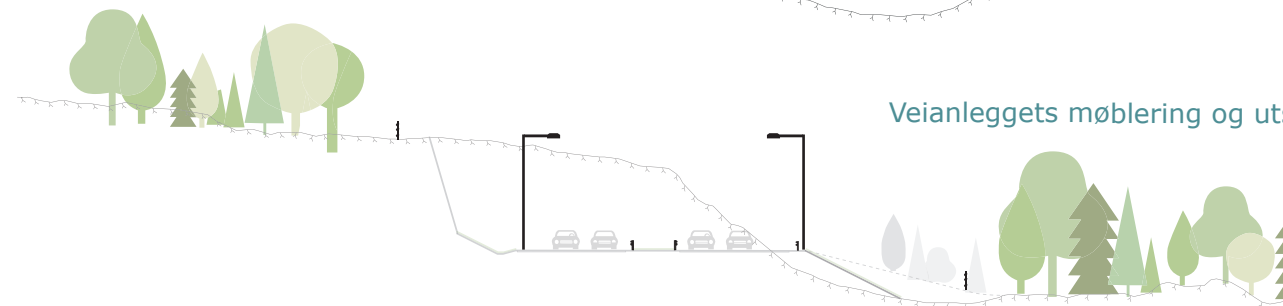
Blåstruktur i landskapet



Landskapets gulv og vegger



Veianleggets konstruksjoner

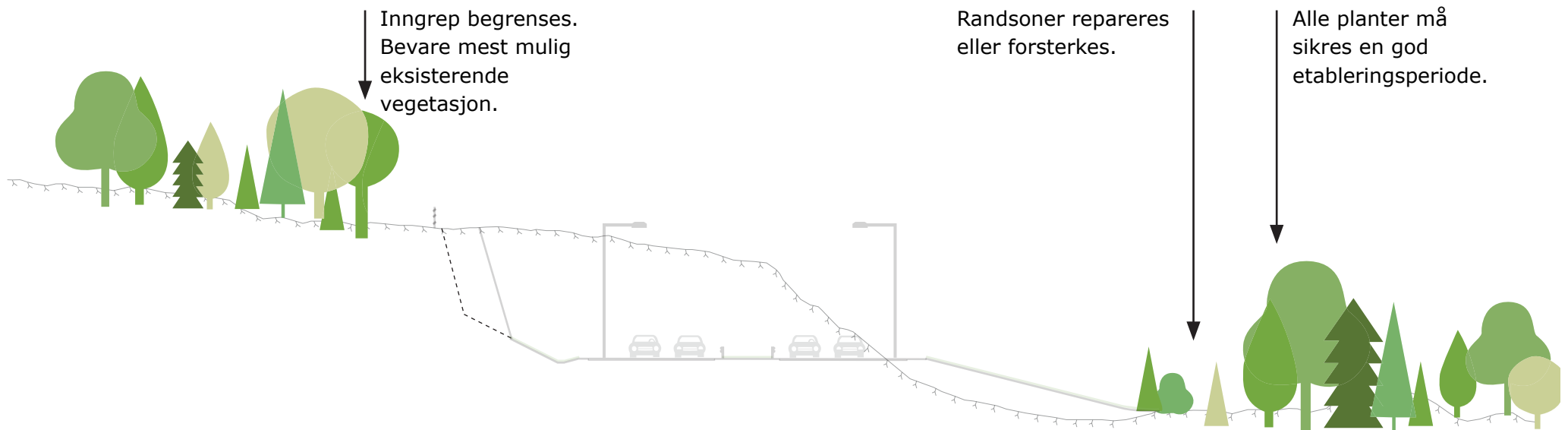


Veianleggets møblering og utstyr

3.2 Grønnstruktur i landskapet

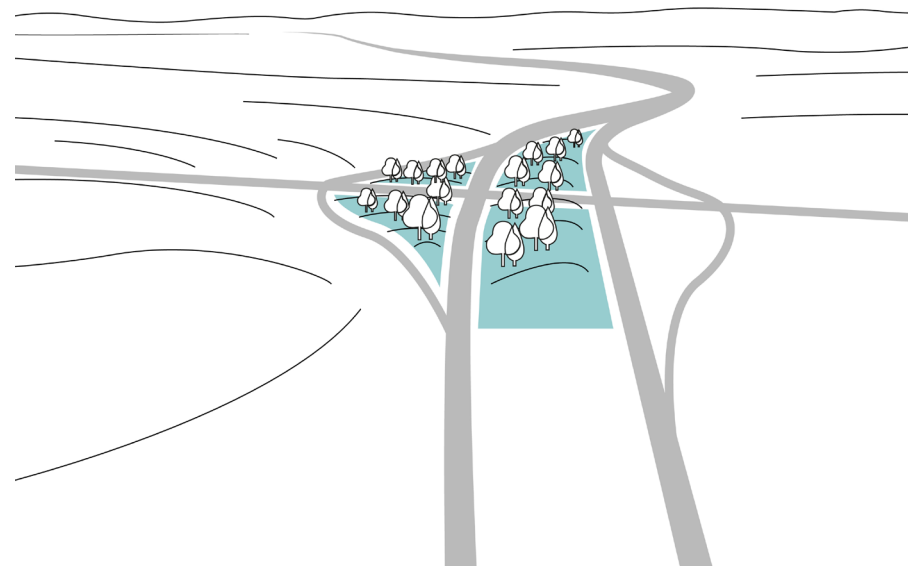
Vegetasjon benyttes for å integrere veianlegget i landskapet, dempe uheldige fjernvirkning og skjerme lokalmiljøet.

Beplantning kan være et virkemiddel til å bedre veianleggets lesbarhet og landskapsbildets karakterstyrke. Ny beplantning skal i utgangspunktet forholde seg til omgivelsenes karakter og skape ubrutte overganger mellom veiens randsoner og omgivelser.



Utformingsprinsipper:

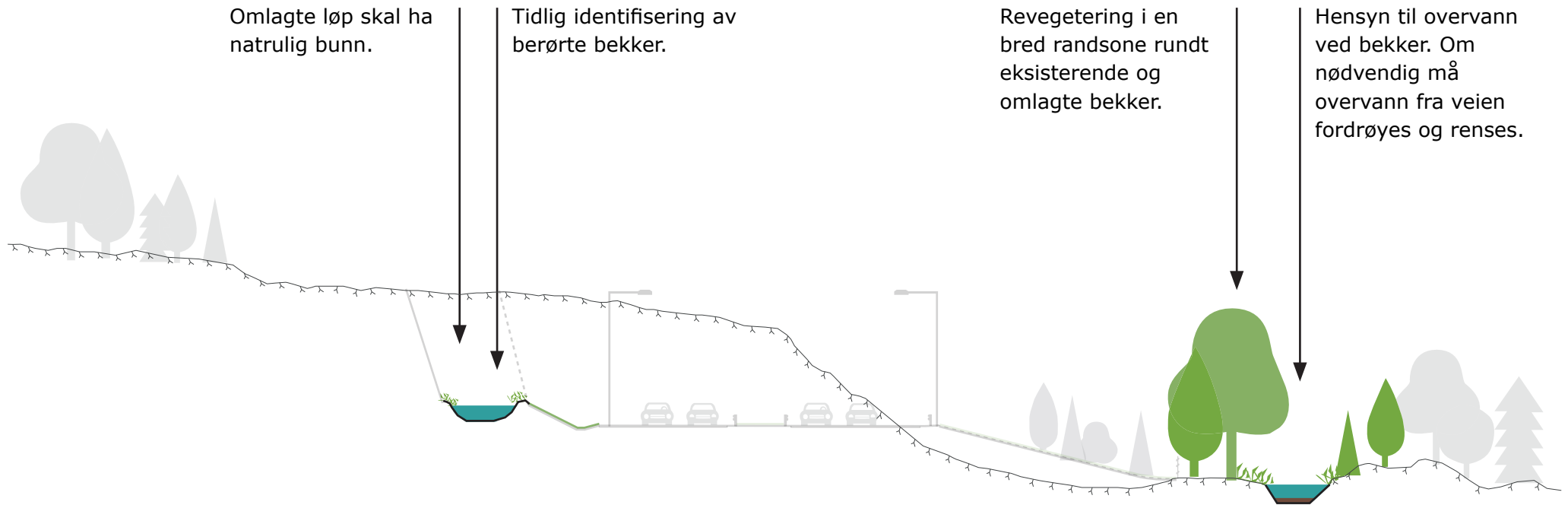
- a. Alle inngrep begrenses slik at mest mulig eksisterende vegetasjon bevares.
- b. Prinsippet om naturlig revegetering skal følges der hvor det skal etableres ny vegetasjon.
- c. Eksisterende randsoner repareres eller forsterkes dersom de berøres av veianlegget.
- d. Det kan etableres gressbakke, buskfelt og trær med en parkmessig karakter, for eksempel i kryssområder og rasteplasser, eksponerte områder mot bolig- og friluftslivområder og i andre spesielt utvalgte områder.
- e. I særlige tilfeller kan det vurderes om innplanting av solitærtrær og alléer vil kunne integrere veien bedre i eksisterende grønnsstruktur.
- f. Etablering av ny vegetasjon skjer med stedlige arter av norsk herkomst.
- g. Alle planter sikres en god etableringsperiode ved at det tas hensyn til lokalklimatiske forhold.
- h. Etablering av rogn, osp, selje og furu skal vurderes særlig nøye hvor det er mye hjortevilt.
- i. Skjøtselstiltak som tynning gjennomføres for å opprettholde siktlinjer, skape et åpnere vegetasjonsbilde, eller åpne opp for nye utsikter.
- j. For å dempe effekten av høye og lange fjellskjæringer legges det til rette for vegetasjonsetablering, eventuelt ved utsprenning av vegetasjonsnisjer.



Skissen over viser prinsipielt hvordan bevaring av eksisterende terreng og vegetasjon kan gi merverdi til opplevelsen av et motorveianlegg.

3.3 Blåstruktur i landskapet

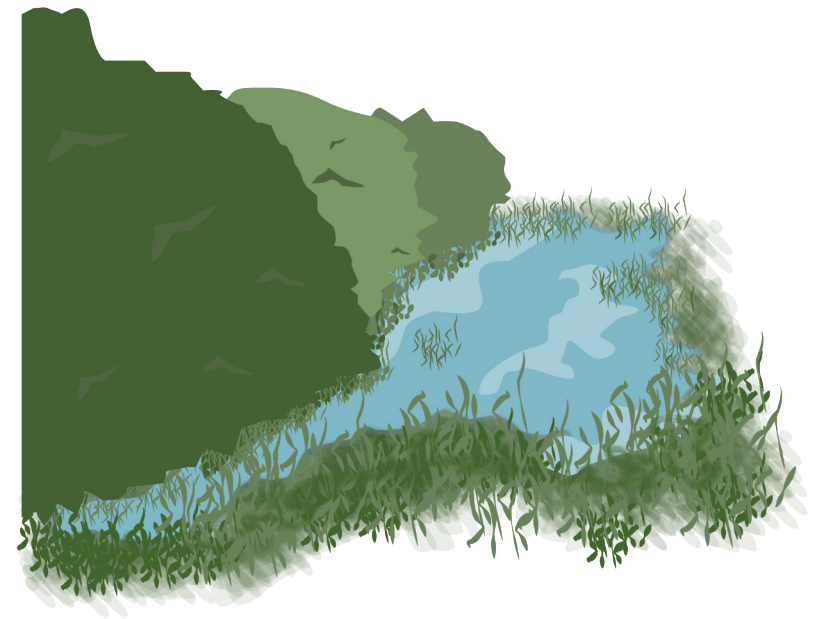
Vann benyttes for å fremheve retningene til fremtredende landformer og til visuelt å knytte veien til både nærliggende og fjerntliggende områder. Samtidig har vann og vannkvalitet en økologisk funksjon for å ivareta biologisk mangfold. Både naturlige bekke og vassdrag og anlegg for oppsamling og sedimentering av veivann blir en del av blåstrukturen.



Utformingsprinsipper:

- a. Tidlig i prosjektet identifiseres vassdrag som berøres av veianlegget.
- b. Alle bekker og elveløp langs og på tvers av veitraséen opprettholdes.
- c. Ved inngrep i strandsoner, elveløp og bekkeomlegging må det tilrettelegges for revegetering og naturlig innvandring av stedegen vegetasjon i en tilstrekkelig bred randsone på begge sider av bekken.
- d. Det vurderes om det er behov for å etablere terskler og/eller djupål i bekkeleier for å sikre vann i kulverter i tørre perioder. Omlagte elve- eller bekkeleier skal ha naturlig bunn slik at vann ikke forsvinner i tørkeperioder.
- e. Lokal overvannsdiskonering (LOD) skal vurderes som alternativ til tradisjonell overvannshåndtering.
- f. Ved nærføring til elv skal det tas hensyn til utslipp av overvann og om nødvendig må overvannet fra veien renses.
- g. Bekkedragene skal legges i rør innenfor anleggsbeltet i anleggsperioden. Under selve veien vil røret være permanent, med mindre linja skal gå i bro.

- h. Sedimintasjons- og rensebasseng plasseres i nærhet til tunnelen og utformes slik at det blir som en naturlig del av veianlegget og landskapet. Gjennom god planleggingen kan bassengene gis en form slik at de tilfører det planlagte landskapet estetisk merverdi.



Prinsippkisse av et sedimentasjons- og rensebasseng utformet som et naturligt vannspeil. Beplantning i kantsonen og en naturlig utforming av bassenget vil gjøre det godt tilpasset landskapet og gi en visuell og estetisk merverdi.

3.4 Harmonisk linjeføring

Veiens linjeføring kalles harmonisk når utformingen av horisontal- og vertikalkurvaturen til sammen gir et rytmisk og avvekslende forløp. Veien har da en jevn og dynamisk form og gir de reisende et godt optisk bilde av veiens geometri og videre gang.

Idealene har sitt utspring i den engelske landskapsstilen. Senere ble de blant annet brukt som ideal for anleggelsen av de amerikanske parkveiene. Harmonisk linjeføring gjorde det mulig å forene estetiske hensyn med økt hastighet på veiene og dermed strengere trafiksikkerhetskrav.

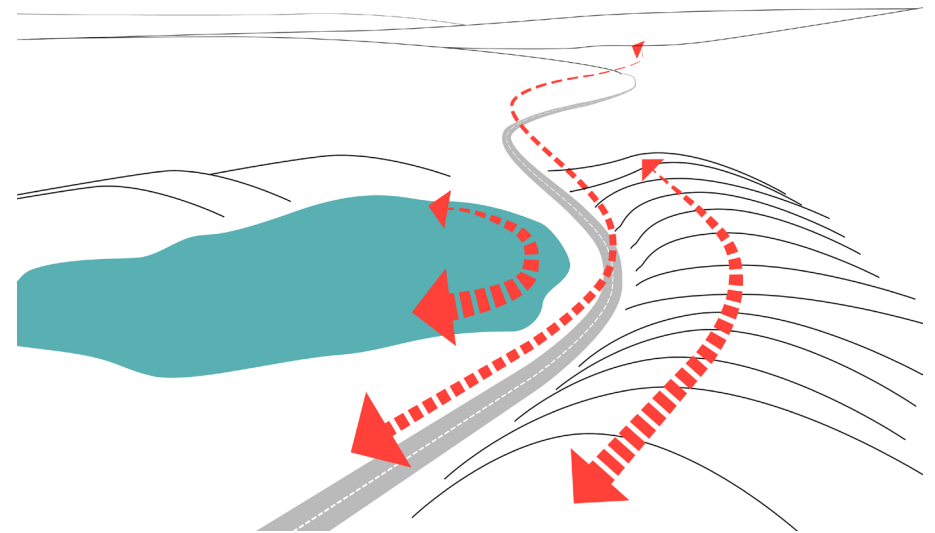
Den estetiske virkningen av harmonisk linjeføring kan knyttes til tre trekk ved formen:

Veilinjen fremstår optisk som en kontinuerlig, grasiøs og menneskapt linje.

Veilinjen etterligner de store naturskapte trekkene i området som ligger rundt veien.

Den menneskeskapt linjen og de naturskapte trekkene danner en klar kontrast som igjen fremhever hverandre og sammenhengen mellom dem.

Ferdens forløp gir dermed et grunnlag for å kunne tilegne seg den overordnede karakteren i området gjennom estetisk erfaring.



Skissen over viser hvordan samspillet mellom områdets overordnede, naturgitte karaktertrekk og veilinjens menneskeskapte form til sammen skaper et landskap.

Utformingsprinsipper:

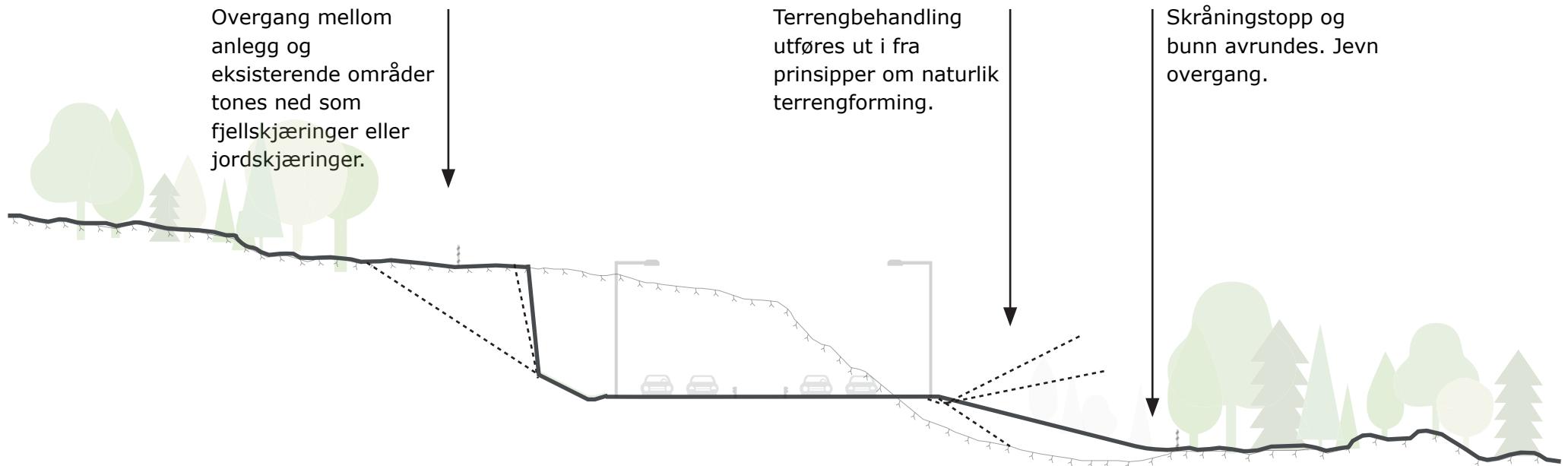
- a. Vegen er en romkurve som beskrives ved hjelp av projeksjonene i horisontal- og vertikalplanet samt tverrprofilet.
- b. Horisontal- og vertikalkurvaturen skal derfor planlegges slik at de i kombinasjon danner en romkurve som har en jevn og rytmisk form.
- c. Enhver vertikal kurve skal ha sammenfallende lengde med en horisontalkurve (gjelder ikke rettlinjer).
- d. Kombinasjoner av rettlinjer med korte kurver skal unngås.
- e. Kurver i samme retning skal ikke kombineres med en rettlinje.
- f. Klotoider skal brukes mellom rettlinje og kurve, bortsett fra kurver med store radier.
- g. Det skal være tilstrekkelig lengde på tangenter mellom to kurver i motsatt retning.
- h. Når kurvepunktene i horisontal- og vertikalplanet faller sammen, oppnås ofte en ideell linjeføring både ut fra hensynet til trafikksikkerhet, optisk føring, vannavrenning og landskap.

4 UTFORMINGSPRINSIPPER, KORRIDOR OG ELEMENT

Kapittel 4 omhandler prinsipper som i utgangspunktet gjelder innenfor veikorridorens avgrensning.

4.1 Gulv og vegger

Utformingen av korridorens gulv og vegger skal foregå med sikte på å danne en sammenhengende, ny landoverflate som synliggjør landskapets karakter. Det vil da være naturlig å bevare mest mulig av det opprinnelig naturskapte terrenget. Når terrenget bevares, opprettholdes gjerne også eksisterende markdekke, vegetasjon, vann og vannveier.



Utformingsprinsipper:

- a. All terrengbehandling utføres ut fra prinsipper om naturlig terrengforming. Det ferdige anlegget skal fremstå som en integrert del av det planlagte landskapet.
- b. All terrengoverflate i anlegget bearbeides slik at overgangen mellom anlegg og tilgrensende områder tones ned.
- c. Skråningstopp og -bunn avrundes, og det skal være en jevn overgang mellom skråning og terreng.
- d. I enkelte områder, slik som i bynære områder samt i kryssområder, kan prinsippet om naturlig terrengutforming avvikes. I så fall utføres dette etter et bevisst designprinsipp og i henhold til det overordnede landskapskonseptet.
- e. Prinsippet om naturlig terrengforming kan også avvikes, dersom en bevisst forming av naturgrunnlaget i området vil fremheve det naturgitte særpreget i et område.
- f. Fjellskjæringer skal tilpasses bergets kvalitet og slippretning.
- g. Fjellskjæringer skal behandles slik at sikringsutstyr unngås.



Fjellveggene langs en vei er viktig del av sideterrenget. Skråninger legges med helning for å minimere rekkverksbehov. Fjellskjæringer skal tilpasses bergets kvalitet. Fjelllets helning vil variere etter de gitte forhold. Bildet er tatt på E18 mellom Grimstad og Kristiansand. Foto: Henrik Undeland.

4.2 Massedeponier

I prosjekter med masseoverskudd må det i reguleringsplanen tas høyde for at massehåndteringen i størst mulig grad skal skje lokalt langs linja.

Det skal iverksettes tiltak for å redusere synligheten av deponiene sett fra omkringliggende område og ferdselsårer. Dette gjøres gjennom terrengforming og vegetasjonsbruk.

Utformingsprinsipper:

- a. Deponiene tilpasses omgivelsene og utformes slik at de framstår som en naturlig del av det omkringliggende landskapet.
- b. Ved utforming av deponier som ikke skal benyttes til bestemte formål, følges den naturlige landformen. Etablering av store flater unngås.
- c. All avrenning fra deponiene ivaretas.
- d. Eksisterende vegetasjon i deponienes randsone bevares slik at selve deponiet skjermes.
- e. Randsoner uten eksisterende vegetasjon etableres ut fra prinsippet om naturlig revegetering.
- f. For hurtig etablering av skog kan det vurderes å plante inn enkelttrær, såkalte ammeplanter, for å bedre den lokalklimaet.
- g. Geotekniske forhold skal alltid vurderes med tanke på områdestabilitet og krav til helning.

4.3 Jord som ressurs

En god og gjennomtenkt massehåndtering vil bidra til at veikorridoren oppfattes som en del av tilgrensende områder. Toppjorda, både matjord og frøbankjord (skogsjorda), er en verdifull ressurs som må behandles på riktig måte.

Utformingsprinsipper:

- a. Alle typer eksisterende jordmasser skal i størst mulig grad lagres og gjenbrukes på samme sted i korridoren.
- b. Matjord skal ikke transporteres mellom eiendommer for å hindre spredning av plantesykdommer.
- c. Før terrengarbeider tar til, skal toppdekket med organisk jord/plantemateriale og øvre del av mineraljordlaget (totalt 10-20 cm) skaves av og lagres mest mulig lokalt i forhold til stedet de er hentet fra og stedet de skal anvendes.
- d. All type jord for gjenbruk lagres i maksimalt to meter høye ranker.
- e. Intakte vegetasjonsflak lagres med vegetasjonssiden opp.
- f. Alle områder som blir utsatt for kjøring med større anleggsmaskiner, riggområder, midlertidige massedeponier og andre terrenginngrep, istandsettes etter anleggsperioden.

4.4 Konstruksjoner generelt

I prinsippet kan man skille mellom to måter å tilnærme seg utformingen av konstruksjoner:

1. Den landskapsarkitektoniske utformingen tar sikte på å integrere konstruksjonen i den planlagte og eksisterende landformen. Konstruksjonen underordner seg landskapet og fremstår derfor med en nøktern og lavmælt utforming.
2. Den arkitektoniske utformingen fremhever konstruksjonen og kan i enkelte tilfeller fremstå med en klar kontrast som fremhever det øvrige landskapsbildet. Konstruksjonen i seg selv vil ofte fremstå som et nytt landemerke.

Utformingsprinsipper:

- a. Konstruksjoner utformes med gode estetiske kvaliteter tilpasset skalaen i landskapet.
- b. Nye konstruksjoner utformes i utgangspunktet slik at de oppfattes som elementer innenfor et overordnet landskap.
- c. Nye konstruksjoner skal utformes som en visuell forlengelse av av veikroppens form og forløp.
- d. Pilarer plasseres slik at de ikke endrer strømningsforhold negativt i elver eller bekker.
- e. Konstruksjoner utformes med en detaljeringsgrad som er tilpasset den som ser og i hvilken fart man passerer forbi.
- f. Plastring utføres med naturstein, fortrinnsvis med stedlige steinmasser.

4.5 Broer i linja

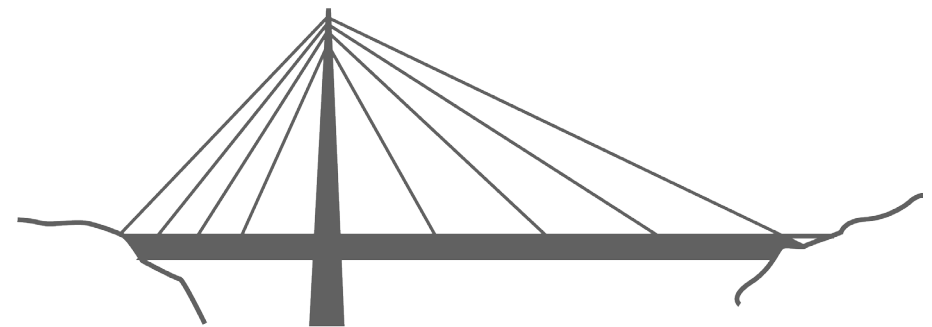
I mange tilfeller vil veien medføre en funksjonell og visuell barriere som bryter landformen, trekkveier for vilt og ferdselsårer for mennesker. Spesielt der tverrforbindelsene utgjør en del av lokalveinettet er det viktig å ta hensyn til den at konstruksjonen oppfattes med en lavere hastighet og dermed øker oppmersomheten på detaljeringnivået.

Utformingsprinsipper:

- Alle fremtredende broer vurderes i forhold til tilgrensende terreng og hvor synlige de er fra omgivelsene.
- Broene utføres som enkle konstruksjoner. Broenes proporsjoner, materialer, landkar og avslutninger mot terreng skal fremstå avklart og konsist.
- De korteste og laveste broene skal utformes nøytralt og standardisert.
- Lange broer som krysser over dype og trange daler og føres gjennom ulendt terreng, utformes som en enkel konstruksjon med få piler. Piler skal fortrinnsvis gå parallelt med landformen eller elvestrømmen.
- Lokaliseringen av broene skal foretas slik at krysningen av hindringer som elver eller daler fremstår som logisk.
- På enkelte utvalgte steder kan brokonstruksjonen selv gis en fremtredende form. Valget skal begrunnes i landskapskonseptet.



Prinsippskissen viser et eksempel på en bro som underordner seg landskapet. For at dette skal fungere godt er plassering i landskapet og terrengformingen tilknyttet til broen avgjørende.



Prinsippskissen viser et eksempel på arkitektonisk utforming av bro. Broen fremhever stedet, har høy synlighet og identitetsskapende merverdi.

4.6 Overgangsbroer

Utformingsprinsipper:

- a. Overgangsbroer på tvers av veikorridoren skal i prinsippet ha et innbyrdes formmessig slektskap.
- b. Overgangsbroer over veien skal som regel ligge mest mulig parallelt over veien.
- c. Skråstilte broer unngås.
- d. Søylar i midtdeler unngås.
- e. Den synlige delen av landkarene reduseres slik at konstruksjonen visuelt gir inntrykk av å være godt forankret i terrenget.
- f. Avslutning mot terreng skal utformes som en stram linje.
- g. Broene utformes slik at slagskyggen danner en enhetlig og avklart form.
- h. Krav til detaljering sees i sammenheng med hvem som opplever broa og i hvilken fart man passerer.
- i. Minimumslengde på overgangsbroene bør være vegbredde med skuldre og sikkerhetssone.



Eksempel på enkel utformet overgangsbro. Terrenget flyter igjennom. Ved ønske om kortere overgangsbroer vil det være ekstra viktig å formgi terrenget under broene over et lengre strekk, slik at ikke disse punktene blir visuelle «innsnevninger» langs linja. Bildet er tatt langs E6 mellom Gardermoen og Hamar. Foto: Marius Fiskevold



Mørke trebroer passer godt inn i et skogslandskap. Bildet er tatt på E6 mellom Gardermoen og Hamar. Foto: Marius Fiskevold

4.7 Underganger

Underganger og kulverter tilpasses den funksjonen de er tiltenkt og det terrenget de skal ligge i. Underganger som brukes av mennesker til fots, syklistar o.l., gis utforming som oppmuntrer til bruk.

Utformingsprinsipper:

- a. Valg av løsning sees i sammenheng med de stedlige forhold.
- b. Underganger skal være godt belyst og ha god sikt i inn- og utgangene.
- c. Terrenget på utsiden skal være utformet slik at lys kommer til og sikt til syklistar og andre trafikanter er ivarettatt.
- d. Underganger skal ha en åpen, fortrinnsvis avrundet lysåpning.
- e. Vingemurer skal fortrinnsvis gå parallelt med bilveien ovenfor.
- f. Bruk av vingemurer unngås. Terrengetilpasning prioriteres.



Bildet over er fra vei 50 i Skänninge i Sverige. Utformingen skaper et lyst rom for de som passerer under veien. I tillegg gis de en god visuell kontakt med elven. Foto: Henrik Undeland.



En undergang for myke trafikanter under en tungt trafikkert vei. Natursteinsmuren og terrenget rundt skaper en god løsning for undergangens inn- og utgang. Foto: Henrik Undeland

4.8 Faunapassasjer

Prosjektering og formgivning av faunapassasjer krever god kompetanse på hvordan vilt beveger seg rundt veikorridoren. Riktig lokalisering av passasjen er avgjørende for at den blir brukt. Faunapassasjer bør legges til naturlige forsenkninger i terrenget slik at viltet ledes gjennom på en naturlig måte.

Utformingsprinsipper:

- a. Passasjene skjermes med voller, terrengformer og vegetasjon for å gjøre passasjen så enkel og naturlig som mulig for viltet.
- b. Broløsninger og kulverter med naturlig bunn skal prioriteres fremfor rørkulverter.
- c. Broløsning benyttes der både mennesker og storvilt bruker passasjen.
- d. Underganger for større bekker skal fortrinnsvis være flerfunksjonelle slik at det er plass til at vann, dyr og myke trafikanter (turgåere) kan passere under veien.
- e. Underganger for vilt skal ha en åpen og god lysåpning.
- f. Når fiskeførende vassdrag legges i kulvert skal de utformes slik at fisk kan passere.
- g. Kryssing av gytebekker og andre bekker skal være naturlig bunn.



Eksempel på undergang for vilt utført som gabionmur under vei 27 ved Borås i Sverige. Foto: Henrik Undeland.

4.9 Portalområder

Portalområder utformes med utgangspunkt i minst tre ulike situasjoner:

1. Portalområder skåret hardt inn i fjellet, med høye forskjæringer på begge sider og høy fjellskjæring over portalkonstruksjonen.
2. Portalområder som ligger lettere i terrenget, ofte situasjoner knyttet til miljøkulverter, eller der terrenget i seg selv har slakere helning.
3. Portalområder som ligger i dagsone som møter fjellet eller landformen i en skråstilt situasjon, f.eks. i situasjoner der man kun har høy forskjæring på den ene siden.

Utformingsprinsipper:

- a. Tunnelpåhugg skal ideelt sett lokaliseres slik at terrenginngrep i forbindelse med tunnelportalen begrenses og lange forskjæringer unngås.
- b. Landskapet rundt portalen utformes da slik at det fremstår som en naturlig del av det tilgrensende området.
- c. Der fjellets beskaffenhet tillater det, kan påhuggsområdene utformes slik at fjelloverflaten selv blir fremhevet som et designelement.



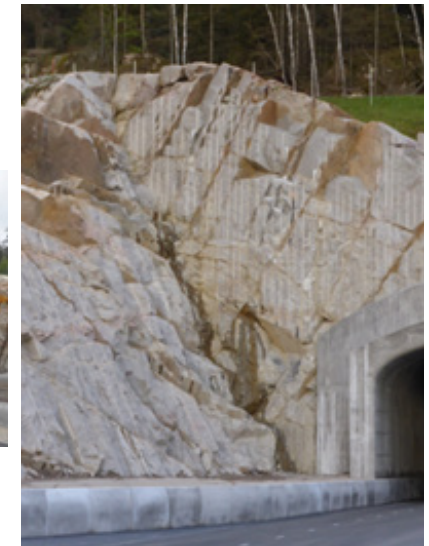
Portalområder som ligger i dagsone som møter fjellet/landformen i en skråstilt situasjon. Ytterligere komplisert blir det der det er to tunnellop. Denne situasjonen krever god formgivning tilpasset stedet.



Portalområder som ligger lettere i landskapet kan utføres med portalbrem med helning 1:2/1:1,5 slik at terrenget føres ned fra overkant forskjæring langs portalene.



Portalområder som ligger med dype forskjæringer utformes med utgangspunkt i fjellets beskaffenhet.



Alle bildene er tatt av Henrik Undeland.

4.10 Teknisk bygg

Plassering av teknisk bygg skal være slik at bygget ikke blir fremtredende i landskapet. Vi har i prinsippet fire ulike situasjoner:

1. Teknisk bygg plassert inne i tunnelrommet.
2. Teknisk bygg plassert i dagsone som ligger tungt ned i terrenget, dvs. i portalområder med høye forskjæringer.
3. Teknisk bygg plassert i portalområder som ligger i ett åpent eller delvis åpent landskapsrom.
4. Teknisk bygg i bynære eller tett bebygde områder.

Utformingsprinsipper:

- a. Tekniske bygg skal ideelt sett lokaliseres inne i tunnelrommet.
- b. Valg av løsning sees i sammenheng med de stedlige forhold.
- c. Det skal velges materialer med høy og holdbar kvalitet for å redusere drift og vedlikeholdskostnader.



Bildet over viser eksempel på et teknisk bygg langs E6 ved Eidsvoll. Byggets materialer samsvarer med materialene som er brukt i tunnelportalene. Foto: Henrik Undeland.



Bildet over viser eksempel på et teknisk bygg langs E6 ved Tanum. Bygget er kledd med tre (eik) som gjør at bygget glir godt inn i veiens sideterreng i tillegg til at det er plassert i en nisje og synes derfor nesten ikke, men opprettholder likevel etterspurt funksjonalitet. Foto: Katharina Nyström

4.11 Støttemurer

I skogsområder utformes støttemurene etter landskapsarkitektoniske utformingsprinsipper. I områder som grenser mot bebyggelse og i områder som har et mer urbant uttrykk, vurderes også den arkitektoniske utformingen. Det er ønskelig å fremme stedegenhet i materialer, norsk håndverkstradisjon og variasjon i materialitet, farge og form.

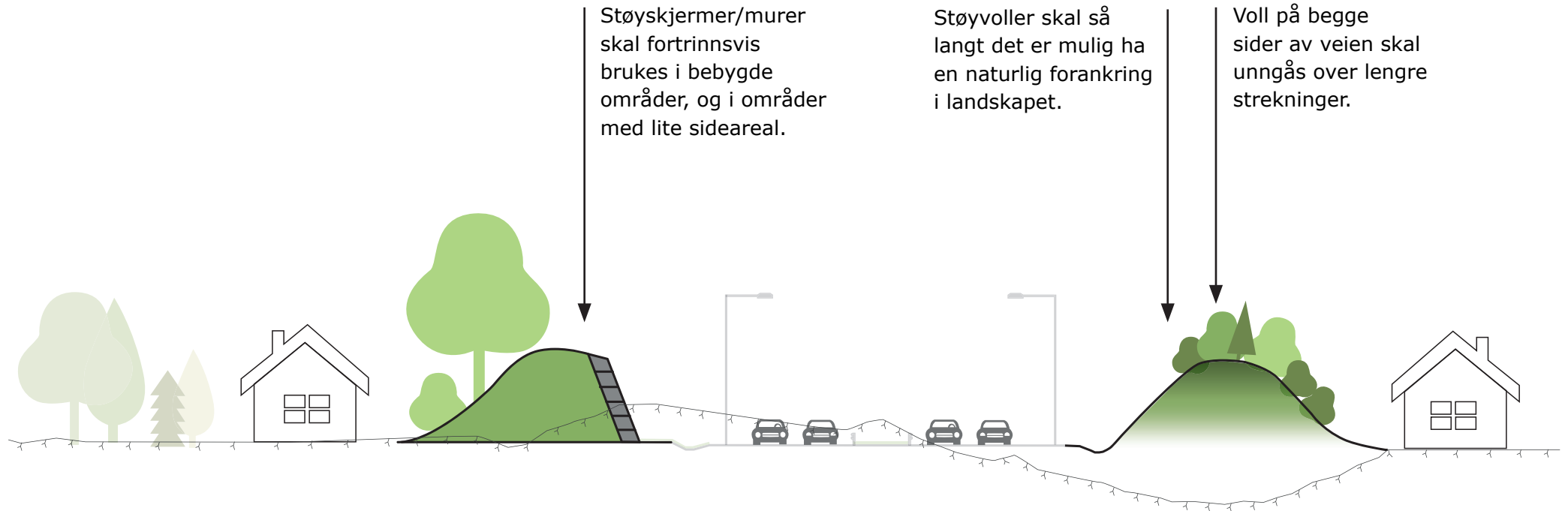
Utformingsprinsipper:

- a. Murer brukes der terrengforming ikke er tilstrekkelig for å ta opp sprang i terrenget.
- b. Det skal være et helhetlig uttrykk på murene langs en strekning.
- c. Med helhetlig uttrykk på mur menes at murer på en strekning skal være av det samme materialet og utført med en gjennomgående god kvalitet.
- d. Det helhetlige uttrykket skal også gjenspeile de store linjene som linjeføring og hastighet legger grunnlaget for.
- e. Støttemurer skal i størst mulig grad utformes som natursteinsmurer fremfor betongmurer.
- f. Det skal benyttes stein fra nærliggende områder.
- g. Der murer og skjæringer ligger inntil hverandre, tilpasses murens materiale og farge skjæringen.



Støttemurer kan utformes på mange måter. Valg av riktig type støttemur til det konkrete landskapet veien beveger seg igjennom vil være avgjørende for anlegget. Bildet over viser en støttemur i naturstein. Bildet er hentet fra nettsiden til Karmøy naturstein.

4.12 Støytiltak



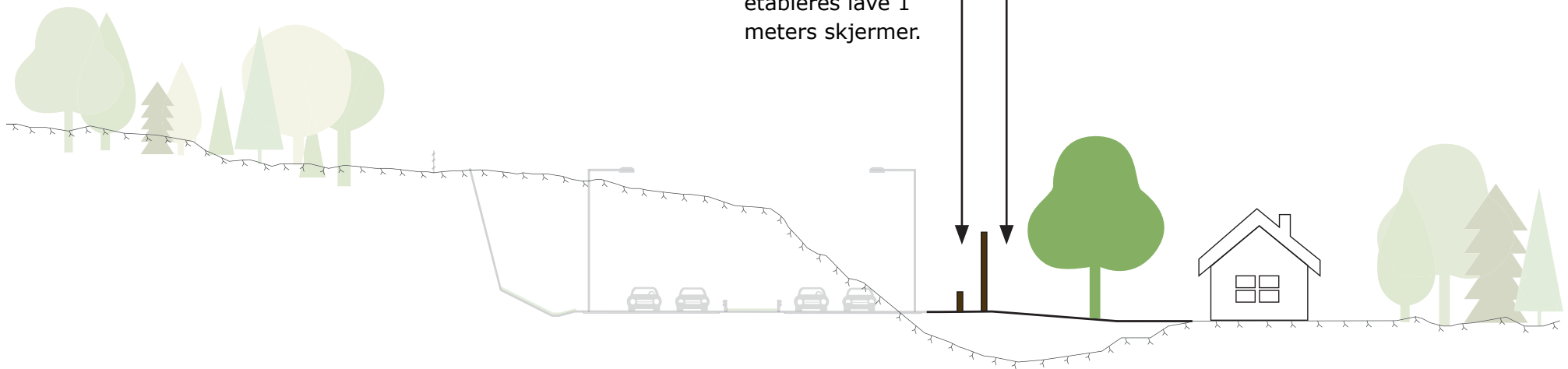
Valg av løsning skal sees i sammenheng med de stedlige forhold.

Vi har i prinsippet fire ulike situasjoner:

- Jordvoller langs vei
- Skjermer langs vei (områdeskjermer)
- Skjermer på konstruksjoner
- Skjerming av eiendommer (lokale skjermer)

Utforming av lokale skjermer skal vurderes i forhold til terreng og bebyggelse. Alternativt kan det etableres lave 1 meters skjermer.

God detaljering bak skjermer som vender mot bolig og gangarealer.

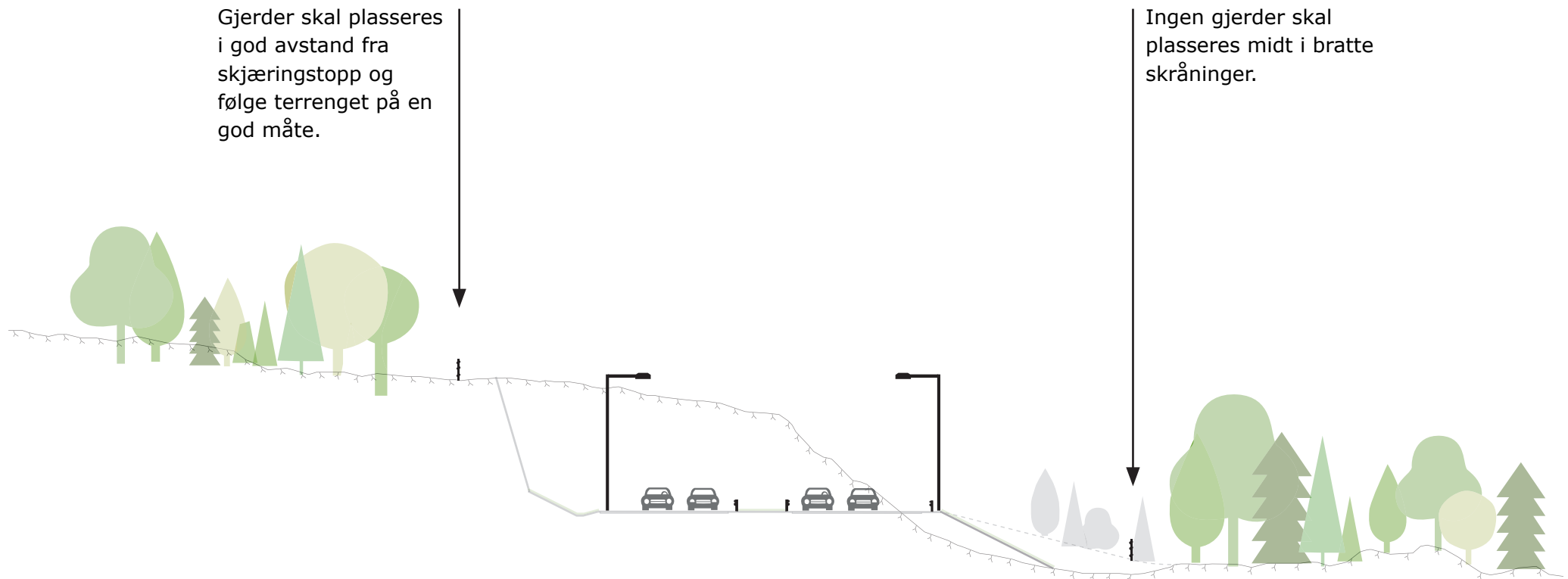


Utformingsprinsipper:

- a. Støyskjermingstiltak skal så langt det er mulig ha en naturlig forankring i landskapet.
- b. I landlige omgivelser velges støyvoll fremfor støyskjerm.
- c. I landbruksområder velges skjerm fremfor støyvoll.
- d. Voll på begge sider av veien unngås over lengre strekninger.
- e. Overgang mellom voll og landskap skal være jevn og godt tilpasset terrenget.
- f. Løsninger med støyskjermer og/eller murer brukes fortrinnsvis i bebygde områder, og i områder med lite tilgjengelig sidearealer.
- g. For lokale skjermer skal formspråk, materialvalg og fargebruk vurderes i forhold til terreng, tomteforhold og bebyggelse i hver enkelt situasjon, spesielt inn mot bolig og gangarealer.
- h. Der skjermer vender ut mot gangarealer og boligområder, skal detaljeringsgraden være god.
- i. Områdeskjermer skal ha et dempet visuelt uttrykk.
- j. Områdeskjermer skal ha visuelle fellestrekk.
- k. Det velges løsninger med et moderat behov for framtidig vedlikehold. Miljøvennlige materialer benyttes.

4.13 Møblering og utstyr

Veiutstyr krever bevisst bruk og plassering. Langsgående elementer som støyskjermer, rekkverk og viltgjerder kan bidra til å forsterke korridorvirkningen av veianlegget. Det skal etterstrebes at utstyret nøytraliseres av terrengformer eller vegetasjon.



Rekkverk og gjerder

Der rekkverk er nødvendig skal det utformes i henhold til rekkverksnormalen (N101, 2014).

Utformingsprinsipper:

- a. Det skal benyttes et utvalg av enhetlige, godkjente og standardiserte rekkverk og gjerder. Rekkverkstype i midtdeler skal være enhetlige i alle veiene til Nye Veier.
- b. Gjerder skal plasseres i god avstand fra skjæringstopp.
- c. Alle gjerder skal følge naturlige terrengdrag dersom situasjonen tillater det, og ikke plasseres midt i bratte skrånninger.
- d. Det skal være gode overganger mellom rekkverk og elementene det avsluttes mot.

Skilt

Utformingsprinsipper:

- f. Bruk av skilt skal være gjennomtenkt og formålstjenlig. Bruk av skilt skal begrenses.
- g. Skilt og galger skal fortrinnsvis plasseres på siden av veien.

Belysning

Belysning av et veianlegg kan primært deles inn funksjonell belysning og effektbelysning. Belysning kyttes direkte opp mot trafiksikkerhet, trafikantens opplevelse og ikke minst universell utforming (spesielt i områder der myke trafikanter ferdes). En helhetlig belysning av veien skal gi en god oversikt over trafikkbildet.

Utformingsprinsipper:

- h. Belysningen skal avpasses slik at arealer utenfor veien ikke blir unødvendig opplyst.
- i. Lysmastene skal plasseres regelmessig og danne en enhetlig linje.
- k. Belysningen skal ikke bidra til å fremheve korridorvirkningen av veien.
- l. I overganger mot eksisterende vei skal belysning tilpasses til eksisterende belysning.
- m. Effektbelysning skal brukes i gitte situasjoner for å forsterke trafiksikkerheten, enten det dreier seg om å bryte monotoni i en tunnel, gjøre trafikanten oppmerksom på steder man passerer eller gi bedre sosial kontroll langs g/s-vei nettet.

6 REFERANSELISTE

Amundsen, I. (2014) Veggen i landskapet, Om vakre veger. Rapport nr. 300. Oslo: Statens Vegvesen.

Bjørngaas, H. og Grootjans, K. (2015) Veileder massehåndtering og fremmede arter. Rapport Fylkesmannen i Aust-Agder. Oslo: Oslo Miljøavdeling, SWECO Norge AS.

Direktoratet for naturforvaltning (2002) Slipp fisken fram! Fiskens vandringsmuligheter gjennom kulverter og stikkrenner. Håndbok 22-2002

Forskrift om floghavre (2015) FOR-2015-06-22-752. Landbruks- og matdepartementet.

Forskrift om fremmede organismer (2015) FOR-2015-06-19-716. Klima- og miljødepartementet.

Hagen, D. & Skrindo, A. B. (red.). (2010) Restaurering av natur i Norge – et innblikk i fagfeltet, fagmiljøer og pågående aktivitet. Temahefte 42. Trondheim: NINA

Kongsbakk, E. og Skrindo, A. B. (2009) E10 Lofotens fastforbindelse, Landskapstilpasning og naturlig revegetering fra stedlige toppmasser. Rapport nummer 2009/12. Bodø/Oslo: Statens Vegvesen

Statens vegvesen (2005) Veger og dyreliv. Håndbok nummer V134. Statens vegvesen/Vegdirektoratet

Statens vegvesen (2012) Faunapassasjer og andre tiltak rettet mot hjortevilt. Rapport nr. 78. Statens vegvesen/Vegdirektoratet

Statens vegvesen (2014) Premisser for geometrisk utfroming av veger. Håndbok nummer V120. Statens vegvesen/Vegdirektoratet.

Statens vegvesen (2014) Rekkverk og vegens sideområder. Håndbok nummer N101. Statens vegvesen/Vegdirektoratet

Statens vegvesen (2014) Utfroming av bruer. Håndbok nummer V420. Statens vegvesen/Vegdirektoratet

Statens vegvesen (2014) Veggen i landskapet. Håndbok nummer V130. Statens vegvesen/Vegdirektoratet



DETALJREGULERING FOR E6 KVÆNANGSFJELLET KVÆNANGEN OG NORDREISA KOMMUNER

Planbeskrivelse med konsekvensutredning

PlanID Kvæningen kommune
PlanID Nordreisa kommune

PlanID 5429_2020001
PlanID 5428_2020002

Oppdragsnr.:	1350039389
Oppdragsnavn:	Detaljregulering for E6 Kvæangsfjellet
Dokumenttype:	Planbeskrivelse

Revisjonsoversikt

Rev	Dato	Revisjon gjelder	Utarbeidet av	Kontrollert av	Godkjent av
0	30.10.20		Rambøll	Rambøll	Rambøll

Forord

Nye Veier AS har utarbeidet forslag til detaljregulering for utbedret E6 over Kvænangsfjellet. Planområdet strekker seg fra Oksfjord i Nordreisa kommune til Karvika i Kvænangen kommune, og total veglengde er på ca. 24 km. Vegen har utfordrende kurvatur for større kjøretøyer, og er pga. krevende værforhold ofte stengt eller kolonnekjørt vinterstid.

Den nye planen berører flere gjeldende reguleringsplaner og kommuneplanens arealdel i begge kommuner. Eksisterende reguleringsplaner for E6 oppheves. Reguleringsplan for Oksfjord familiecamping blir delvis endret, og kommuneplanns arealdel forutsettes satt til side på enkelte områder i anleggsperioden (midlertidige bygge- og anleggstiltak).

Prosjektet skal gjennomføres etter tilnærmet samme overordnede framgangsmåte som i andre prosjekter i Nye Veier; med en tidlig involvering fra entreprenør og rådgiver. For å spare tid og komme raskt i gang med utbyggingen, foretar Nye Veier reguleringsplanlegging før kontrakt med totalentreprenøren er inngått.

Rambøll Norge AS er engasjert som planfaglig rådgiver, og stiller også med CEEQUAL Assessor i strategifasen (ledelse av prosess for miljøsertifisering av tiltaket), samt samiskspråklig bistand i prosess og dokumentproduksjon.



Figur 1: E6 over Kvænangsfjellet – værhard fjellovergang med spektakulær utsikt

Sammendrag

Formålet med reguleringsplanen

E6 over Kvænangsfjellet er en høyfjellovergang som strekker seg gjennom både Nordreisa og Kvænangen 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.

CEEQUAL

Prosjektet skal sertifiseres etter miljøstandarden CEEQUAL på nivå «*Very Good*», og omfanget skal være «Whole Team».

Konklusjon

Planforslaget er utarbeidet i tråd med fastsatt planprogram, og forslagsstiller vurderer at det oppfyller formålet med prosjektet. Planens positive virkninger og konsekvenser ansees samlet sett å være større enn de negative. Arealdisponering, bestemmelser og beskrivelse vurderes å ivarteta tilfredsstillende sikkerhet mot fare.

Čoahkkáigeassu (davvisámegillii)

Regulerenplána ulbmil

E6 mii manná Nuovasmuotki/Návuonvárri/Kvænangsfjellet badjel lea gáisa mii ollá Ráissa ja Návuotna gildii Romssa ja Finnmárkku fylkkas. Dán čahzas lea dávjá garra dálki ja stuorát fievruides lea dávjá hástalus vuodjit dán čahza badjel. Regulerenplána ulbmil lea sihkarastit oadjebas ja buorre geainnu Nuovasmuotki/Návuonvárri badjel birrajagi.

Vuodđu ja plánenproseassa

Geassemánu 2019:s attii Johtalusdepartemeanta “E6 Nuovasmuotki/Návuonvárri badjel Romssas” proševtta Nye Veier AS’ii maŋŋá áššemearrádus Sturradikkis, jf. Prop. 110 S (2018–2019). Regulerenplánas lea gáibádus čielggadit iešguđetlágan váikkuhusčielggademiid. Plánaoprográmma mearriduvvui čakčamánu 2020:s. Várrehusáigodagas lea čađahuvvon álbotčoahkkimat ja čoahkkimat eiseválddiiguin ja daidda geasa čuohcá. Evttoheaddji Nye Veier AS bidjá plánaevttohusa gulaskuddan ja almmolaš dárkkistanmearrádussii. Dán barget ovttaráđiin gielddain ja plána- ja huksenláhka § 3-7.

Plánačoavddus

Plánaevttohusas leat guokte tuneallat; Máhtegiedditunealla ja Nuovasmuotkitunealla/Návuonváritunealla, ja leat maiddá moadde sajit mat galget buoriduvvot dálá geainnus. Dárkilvuodadássi lea oalle roavis, nu ahte lea vejolašvuodát nannet eanet buoridemiid mat fertejit almmustahttit huksenáigodagas jus lea dárbu. Optimála giedahallan mássábadjebáhčagis (logistihka, ođasgeavaheapmi ja eambo) bidjá maiddá láidestusaid.

Váikkuhusčielggadeapmi ja váikkuhus árvvoštallamat

Váikkuhusčielggadeapmi lea ráhkaduvvon vihta fáttáide; olgoáibmodoaimma, eanadatgovva, kulturmuittut, luondubiras ja boazodoallu. Váikkuhusat eará áššáigullelaš plána fáttát leat maiddá árvvoštallojuvvon plánačilgehusas. Čáhzebearráigeahččan lea bargun oktanaga regulerenproseassain.

Riskaárvvoštallan

Riskaárvvoštallan lea ráhkaduvvon DSB bagadeaddjin, ja sierra báđji/ čoahkkaneapmi eiseválddiiguin ja daidda geasa čuohcá. Geoteknihka, birasgeologiija, riedja ja eará vuodđoraportat leat mielddusin. Eará váralašvuodát/riskat leat meannuduvvon plánaárvalusas kárttain ja mearrádusaiguin váidudan doaimmaiguin.

CEEQUAL

Prošakta galgá sertifiserejuvot CEEQUAL birasstandárdan *Very Good* dássái, ja gustonviidodat galgá leat Whole Team.

Loahppaarvalus

Plánaevttohus lea olis ráhkaduvvon mearriduvvon plánaoprográmmain, ja evttoheaddji árvvoštallá ahte proševtta ulbmil lea ollašuvvon. Árvvoštallo ahte leat eambu positiivvalaš váikkuhusat ja konsekveanssat go heaju dán plánas. Árvvoštallo maiddá ahte areálageavaheapmi, mearrádusat ja govvádusat lea albma láchkai sihkaraston váralašvuodaide.

Innhold

Forord.....	3
Sammendrag	4
Čoahkkáigeassu (davvisámegillii).....	5
1 Presentasjon av plantiltaket og planområdet	7
1.1 Bakgrunn og formål med planen	7
1.2 Planområdet	9
1.3 Dagens planstatus	9
1.4 Plandokumenter og detaljeringsgrad.....	11
2 Planprosess og medvirkning	12
2.1 Forslagsstiller og plankonsulent - kontaktinformasjon.....	12
2.2 Planprogram og krav om konsekvensutredning	12
2.3 Varsel om planoppstart og høring av planprogram	12
2.4 Nytt varsel vedrørende utvidet planområde ved Suselva.....	14
2.5 Høring og offentlig ettersyn av planforslag m/konsekvensutredninger	15
2.6 Sluttbehandling og vedtak	16
3 Rammeverk og krav til bærekraft	17
3.1 Nasjonale planer og føringer	17
3.2 Regionale planer og føringer	17
3.3 Kommunale planer og føringer	17
3.4 Bærekraft og CEEQUAL-sertifisering	18
4 Beskrivelse av planforslaget	19
4.1 Planlagt arealbruk og formål benyttet i planen	19
4.2 Tekniske forutsetninger	20
4.3 Fravik fra vegnormalen	21
4.4 Nærmere beskrivelse av valgte løsninger	21
5 Konsekvenser og virkninger av planforslaget.....	27
5.1 Innledning	27
5.2 Vurdering av virkninger for relevante plantema.....	27
5.3 Konsekvensutredninger	38
5.4 Konklusjon – Planens virkninger og konsekvenser	49
5.5 Gjennomføring	49
6 Samlet vurdering og anbefaling	50
7 Vedlegg.....	51

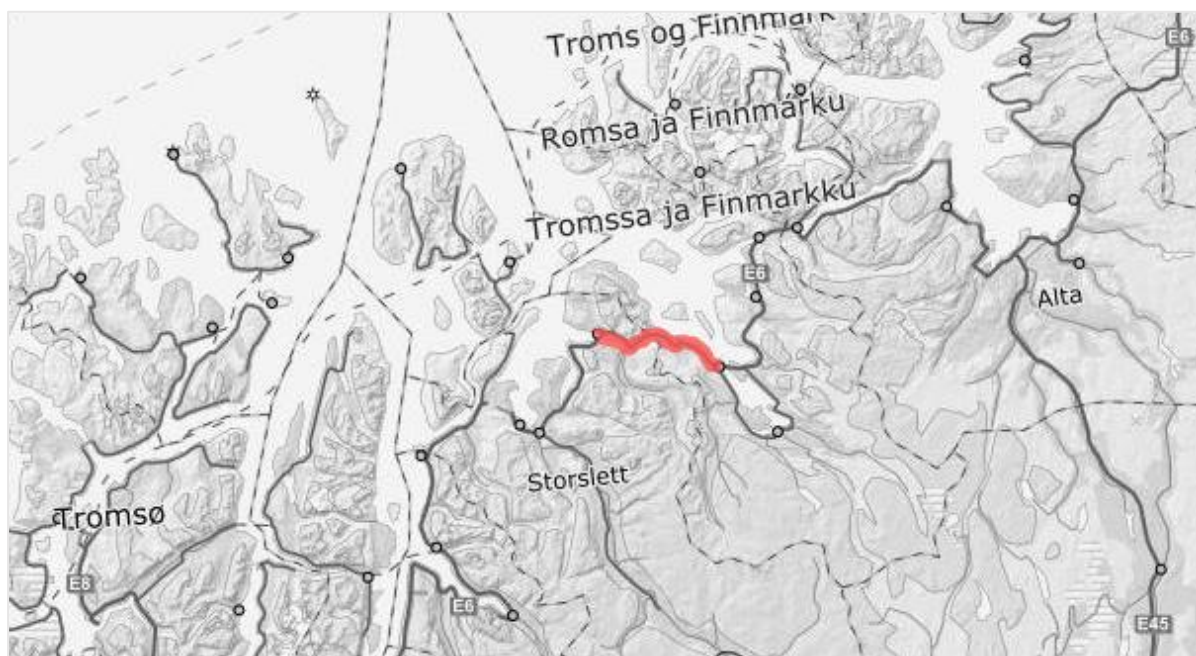
1 Presentasjon av plantiltaket og planområdet

1.1 Bakgrunn og formål med planen

E6 er hovedferdselsåren mellom nord og sør i Nord-Norge. Fjellovergangen er vist med rød linje i oversiktskartet i Figur 2 **Error! Reference source not found.** 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 Kvænangen kommuner.

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



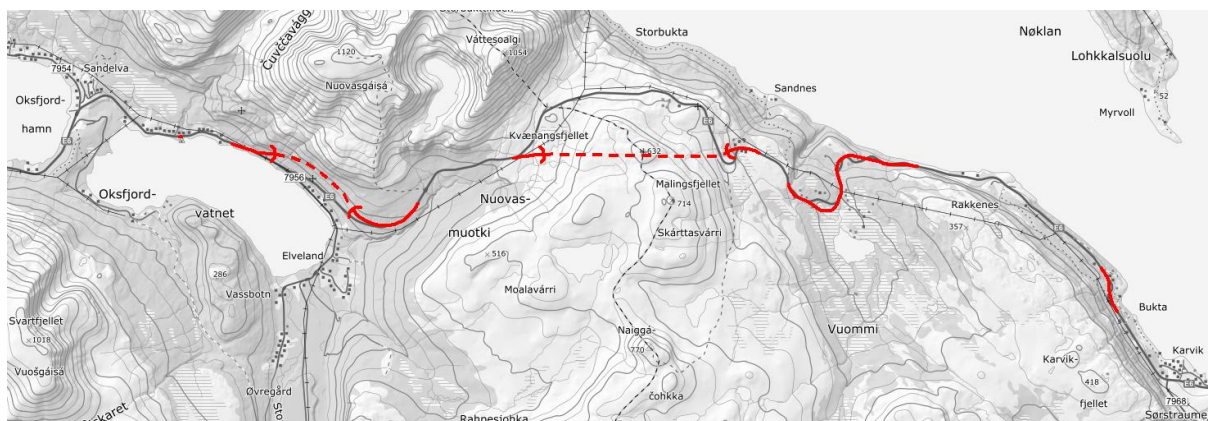
Figur 2 Oversiktskart. Strekningen som er omfattet av Nye Veiers prosjekt «E6 Kvænangsfjellet» er vist med rød linje. Kilde: Nye Veier AS/Kartverket.

Utbedring av E6 over Kvæangsfjellet ligger inne i Nasjonal transportplan (NTP) 2018 – 2029, med forutsetning om gjennomføring i første del av planperioden. E6 Kvæangsfjellet 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 Kvæangsfjelltunnelen) er detaljregulert, og har finansiering i første periode i 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 har finansiering gjennom gjeldende NTP.

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).

På bakgrunn av optimaliseringstiltak i dette og andre prosjekter, ser Nye Veier AS muligheter for raskere realisering av Kvæangsfjell-prosjektet enn det gjeldende NTP legger opp til. Blant annet framskyndes skredsikring i Mettevollia (Mettevolltunnelen), slik at denne kan realiseres like raskt som Kvæangsfjelltunnelen. I tillegg planlegges og vurderes utbedringstiltak i Rakkeneslia som, som nevnt over, ikke har finansiering i NTP pr. i dag. I **Error! Reference source not found.** illustreres med røde linjer hvilke strekninger som det nå vurderes tiltak på.

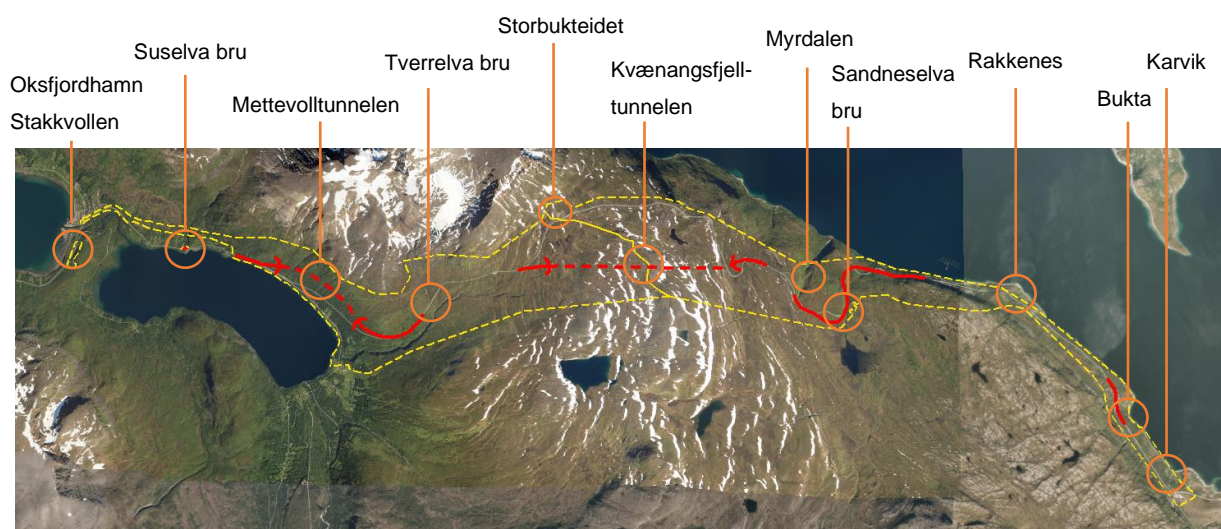


Figur 3 Oversiktskart. Traseer hvor det vurderes tiltak er markert med røde linjer. Heltrukket linje illustrerer veg i dagen, stiplede linjer viser tunneler. Kilde: Nye Veier AS

1.2 Planområdet

Planområdet strekker seg fra Oksfjordhamn i Nordreisa kommune til Karvik i Kvæningen kommune, en vegstrekning på 24 km. I sum utgjør planområdet et areal på 4 565 daa. Planavgrensningen er vist i Figur 5. Det gjøres oppmerksom på at det er tre ulike planområder:

- E6-parsellen
- deponiområde i Oksfjordhamn
- område ved Suselva bru



Figur 4. Oversiktskart med aktuelle stedsreferanser. Planavgrensningen vises med gul, stiplede linje, og kommunegrensene i heltrukket gul linje. Planlagte tiltak på veglinja er vist i rødt. Kilde: Nye Veier AS/Norge i Bilder/Rambøll

I avgrensningen er det tatt høyde for at planområdet fullt ut dekker de underliggende planene, slik at tidligere regulerte trafikkarealer som det eventuelt ikke blir behov for, blir regulert til annet passende formål, hovedsakelig LNFR. Plangrensene 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.

1.3 Dagens planstatus

Planforslaget forutsettes å erstatte følgende reguleringsplaner:

Nordreisa kommune:

1. Detaljregulering E6 Kvæangsfjellet - Strekingen Mettevollia - Rakkenes, PlanID 5428_2014006, vedtatt 24.06.2015.
2. Områderegulering E6 Kvæangsfjellet, PlanID 5428_2016001, vedtatt 20.12.2016. Delstrekninger som inngår: 1) Oksfjordhamn – Tverrelva, 2) Tverrelva – Sandneselva (detaljregulert) og 3) Sandneselva – Karvik, hvorav 1) og 2) berører Nordreisa kommune.

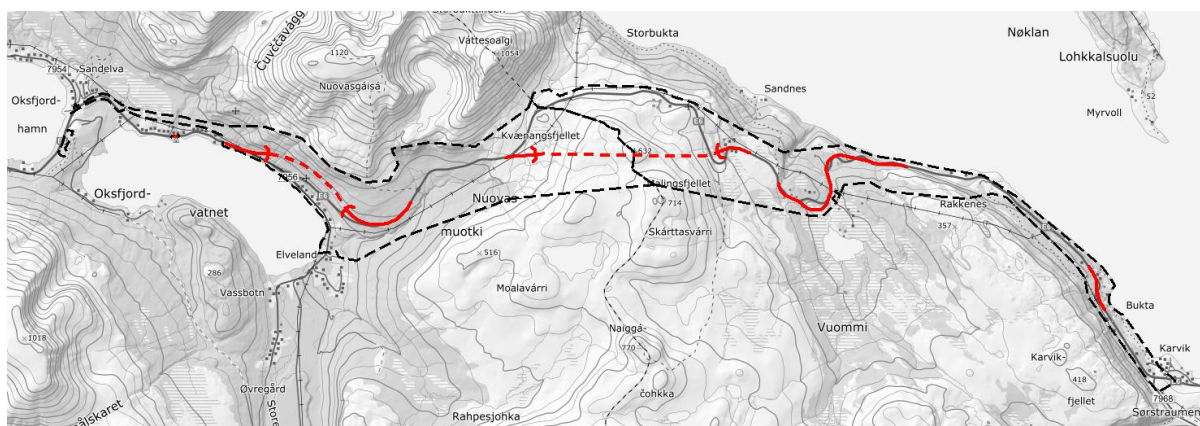
I tillegg berøres reguleringsplanforslaget gjeldende reguleringsplan for Oksfjord familiecamping; Reguleringsplan for campingplass på gnr. 58, bnr. 4, Oksfjord, PlanID 5428_2003002 med midlertidig bygge- og anleggsområde. Det samme gjelder kommuneplanens arealdel, hvor det i Oksfjordhamn/Stakkevollen planlegges deponi.

Kvæningen kommune:

1. Detaljregulering E6 Kvæningsfjellet - Strekingen Mettevollia - Rakkenes, PlanID 5429_2014006, vedtatt 24.06.2015.
2. Områderegulering E6 Kvæningsfjellet, PlanID 5429_2016001, vedtatt 19.12.2016. Delstrekinger som inngår: 1) Oksfjordhamn – Tverrelva, 2) Tverrelva – Sandneselva (detaljregulert) og 3) Sandneselva – Karvik, hvorav 2) og 3) berører Kvæningen kommune.

I tillegg vil planforslaget berøre kommuneplanens arealdel med midlertidige bygge- og anleggstiltak.

Planavgrensningen er vist i Figur 5. Det vises for øvrig til plankartet for detaljer.



Figur 5 Planavgrensning ved varsel om oppstart er vist med svart stiplet linje.

1.4 Plandokumenter og detaljeringsgrad

Det utarbeides en sammenhengende reguleringsplan for hele planområdet. Planforslaget har imidlertid to planidentiteter, en for hver av kommunene, ett felles sett med reguleringsbestemmelser, og en felles planbeskrivelse. Eget plankartutsnitt er utarbeidet for området ved Suselva i Oksfjorden.

Det gjøres fortløpende vurderinger av veglinja og tiltak langs denne ettersom planarbeidet går framover og utredninger og analyser blir ferdigstilt. Planforslaget vil derfor kunne spisses og konkretiseres helt fram til vedtak.

I anleggsfasen kan det også bli behov for justeringer som følge av lokale utfordringer og muligheter som avdekkes underveis/på stedet. Det er derfor fordelaktig 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 forutsettes å utløse egne endringsprosesser. Det er derfor lagt opp til en relativt grov detaljeringsgrad i plankartet, og benyttet formålskategorien «kombinerte formål».



2 Planprosess og medvirkning

2.1 Forslagsstiller og plankonsulent - kontaktinformasjon

Nye Veier AS er forslagsstiller, og selskapet Rambøll Norge AS er engasjert som planfaglig rådgiver.

Kontakt Nye Veier AS: planleggingsleder Jan Olav Sivertsen

Kontakt Rambøll: prosjektleder Ulla Sennesvik og fagansvarlig veg, Edvard Einarsen

2.2 Planprogram og krav om konsekvensutredning

I forbindelse med tidligere 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 01.01.2019.

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. 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. Forslagsstiller ønsket likevel å utarbeide et planprogram for planen, 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.

2.3 Varsel om planoppstart og høring av planprogram

2.3.1 Generelt

Planprosessen startet med innsending av planinitiativ og gjennomføring av formelt planoppstartsmøte med Kvæningen og Nordreisa kommuner. Planprogram ble sendt på høring og offentlig ettersyn parallelt med varsel om planoppstart, i tråd med gjeldende regelverk. Brev gikk ut til partene 19.05.2020, med frist for innspill 17.07.2020. Utvidet frist ble innvilget til de som ba om dette. Innkomne innspill er referert og kommentert i vedlegg 3, hvor også kopi av alle innspill inngår.

Innspill til planprogrammet er kommentert særskilt ved fastsetting av dette. Under oppsummeres hovedtema i innspillene til varsel om planoppstart (dvs. innspill til selve planutformingen).

Nasjonale og regionale myndigheter

Nasjonale og regionale myndigheter trekker bl.a. fram trafikksikkerhet, klima og miljø, vassdrag/vannkilder, barn og unge, g/s-anlegg og registrering av funn i nasjonale databaser som NVDB som viktige tema i plansaken. Statens vegvesen er skeptisk til at formålet med planen kan ivaretas innenfor skisserte løsninger. Status på eksisterende veg bes tatt stilling til. Videre bes det om at planforslaget legger til rette for rasteplasser, snuplasser, utfartsparkering mm.

Kommunene

Kvæningen kommune ber om at det velges en framtidsrettet løsning med høy standard gjennom hele området. Tunnel gjennom Rakkenesura må utredes. Nordreisa kommune trekker bl.a. fram Sakseneset, og er bekymret for dårlig trafikksikkerhet her. Nye tunneler bør ha samme standard som Sørkjostunnelen. Eksisterende veg bør omklassifiseres til statlig g/s-veg og beredskapsveg.

Organisasjoner, lag- og foreninger

Kirkevergen spiller inn behov for parkeringsplass mot E6, og ber at dette blir ivaretatt i planarbeidet, herunder ev. bidrag knyttet til masser. Hytteeiere i Sandnesdalen ber om at det settes av areal til parkeringsplass til hyttefolk og friluftsbuk med plass til minimum 20 biler – i tilknytning til dagens parkering. Kvæningen Høyre og FrP ber om at sikkerhet mot skred i Rakkeneslia blir tilfredsstillende håndtert i planforslaget. De ønsker for øvrig å sikre en rask politisk behandling av saken.

Lokalt næringsliv

Gildetun AS er opptatt av at vegen forbi anlegget holdes åpen fom. april, og at den ikke blir enveiskjørt. Reindriften har ikke gitt eget innspill i varslingsperioden, men spilt inn sine merknader ifb. møter og kontakt knyttet til konsekvensutredning for temaet reindriften.

Berørte grunneiere, inkl. hytteeiere

Trafikksikkerheten må ivaretas, og flere peker på at tunnel gjennom Rakkenesura bør etableres. Både grunneiere og hytteeiere har innspill knyttet til ivaretagelse av avkjørsler fra E6 til deres eiendommer. Det samme gjelder drikkevannsforsyning som kan bli berørt av tiltaket. Det bes om at terreng tilbakeføres ved inngrep, og at tekniske anlegg som gateløp mm. ivaretas.

2.3.2 Medvirkningsopplegg utover formell varsling

Åpne møter

I oppstartsfasen er det avholdt åpne informasjonsmøter i begge kommuner. I Nordreisa ble møtet avholdt 24.06.2020 (Oksfjord grendehus), og i Kvæningen ble møtet avholdt 25.06.2020 på kommunehuset. Partene ble oppfordret til å gi sine innspill skriftlig.

Møter og kontakt med berørte parter

Kommunene

Det har vært løpende kontakt med berørte kommuner for å avklare prosessrelaterte spørsmål og utveksle informasjon om prosjektets gang. Kommunene har også vært invitert til å spille inn ift. konsekvensutredning for naturmangfold, ROS-analyse mm.

Reindrifta

Det er holdt løpende kontakt med leder i reinbeitedistrikt 35 Fávrrsorda, samt formelt møte med distriktsstyret 12.08.2020 i forbindelse med KU Reindrift. Reindrifta er tilbudt kommunikasjon på samisk i planprosessen, og i møtet med styret deltok samisk arealplanlegger/utreder. Viktige sammendrag i plandokumentene er oversatt til samisk. Nye Veier AS har forøvrig inngått avtale med reindrifta om tilgang til data fra bruk av e-bjeller.

Lag og foreninger

I forbindelse med konsekvensutredning for tema friluftsliv er det også holdt kontakt med berørte lag og foreninger.

Grunneiere

Det er holdt kontakt med berørte grunneier både etter initiativ fra Nye Veier og fra grunneierne selv. Tema har vært avkjørsler, behov for grunnerverv, kartlegging av drikkevannskilder, adgang til eiendommer ifb. grunnundersøkelser og vannovervåking mm.

Øvrige myndigheter

Det er i prosessen avholdt møter og holdt kontakt med ulike myndigheter hvis ansvarsområde er berørt, herunder Statens vegvesen, Fylkesmannen i Troms og Finnmark, NVE, Sametinget, Troms og Finnmark fylkeskommune mfl.

2.4 Nytt varsel vedrørende utvidet planområde ved Suselva

Etter ordinær varslingsperiode ble det vurdert behov for å utvide planområdet ved Suselva. Årsaken til dette er behov for å se på flere løsninger knyttet til trafiksikkerhet og avkjørsler til eiendommer øst og vest for brua. Berørte parter og myndigheter ble kontaktet gjennom et «begrenset varsel» ved brev datert 26.08.2020, med innspillsfrist 11.09.2020. Partene er kontaktet av Nye Veiers grunnervervskonsulent, og det har vært møter med enkelte grunneiere. Partene er opptatte av at det blir gode løsninger både til campingplassen og private eiendommer, men er skeptisk til forslag som beslaglegger privat eiendom.

2.5 Høring og offentlig ettersyn av planforslag m/konsekvensutredninger

I tråd med plan- og bygningsloven § 3-7 er det avtalt med berørte kommuner at Nye Veier AS legger planforslaget ut til høring og offentlig ettersyn.

Berørte parter og myndigheter, grunneiere, rettighetshavere, naboer/gjenboere, lag og foreninger, regionale og statlige planmyndigheter mfl. blir kontaktet gjennom brev. Offentlig ettersyn kunngjøres i avisa Framtid i Nord. Plandokumentene legges ut til gjennomsyn på følgende nettsider:

Nye Veier	www.nyeveier.no
Nordreisa kommune	www.nordreisa.kommune.no
Kvænangen kommune	www.kvanangen.kommune.no

Høringsfrist

Det gis seks ukers frist til å komme med innspill til planforslaget. Høringsfrist er 19.12.2020. Framdriften i prosjektet er stram, og det er derfor meget viktig at høringsfristen overholdes. Det oppfordres derfor til å gi innspill i god tid før fristen løper ut. Adresse for innsending av høringsinnspill er

Post: Nye Veier AS, Sluppenveien 17b, 7037 TRONDHEIM
E-post: post@nyeveier.no
Kontakt: Prosjektleder Steinar Rask, M: 476 16 808 / e-post: steinar.rask@nyeveier.no

Kartinnsyn og muligheter for innspill direkte i kartet

På hjemmesiden til Nye Veier AS vil det være mulig å se nærmere på plankartet gjennom en spesialtilpasset innsynsløsning, hvor det kan zoomes inn til ønsket eiendom eller sted, og ulike kartlag/tema kan skrues av og på etter behov. Det vil også være mulig å levere innspill direkte i innsynsløsningen, om ønskelig.

Åpent møte 18.11.2020

I høringsperioden inviterer Nye Veier AS til åpent møte om planforslaget. Dette blir avholdt 18.11.2020 kl. 18:00 på Teams. Link til deltakelse i møtet vil bli lagt ut på Nye Veiers hjemmeside samme dag.

Åpen kontordag 24.11.2020

24.11.2020 vil Nye Veier holde sitt anleggskontor i Oksfjordhamn åpent mellom kl. 10:00 og 17:00. Her kan de som ønsker å ta en prat med planleggerne i Nye Veier eller Rambøll komme innom.

Kommunikasjon på nordsamisk

Det vil bli mulighet for å kommunisere på nordsamisk på «åpen kontordag», og ved direkte henvendelse til Rambøll. Viktige sammendrag (planbeskrivelse og KU reindrift) er også oversatt til nordsamisk.

2.6 Sluttbehandling og vedtak

Etter høringsfristens utløp gjennomgås innspillene, og behov for endring av planforslaget vurderes. Alle innspill refereres og gis forslagsstillers kommentar til hvordan planforslaget forholder seg til dem. Revidert planforslag sendes deretter inn til kommunene for sluttbehandling og vedtak i kommunestyrene.

Vedtatt reguleringsplan kunngjøres med brev til berørte parter, samt ved annonse i Framtid i Nord, og på ovenfor nevnte hjemmesider. Klagefrist er tre uker.

3 Rammeverk og krav til bærekraft

3.1 Nasjonale planer og føringer

Utover gjeldende lover og forskrifter, ansees de mest sentrale føringene for dette arbeidet å være:

- FNs bærekraftsmål
- Norges miljømål
- Nasjonale mål for vann og helse (2014)
- Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging (2019)
- Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning
- Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging
- Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn- og unges interesser i planleggingen /Barn og unge i plan og byggesak, Veileder fra Kommunal og moderniseringsdepartementet
- Rikspolitiske retningslinjer for vernede vassdrag
- T-1442/2016, Retningslinjer for behandling av støy i arealplanlegging
- T-1520/2012, Retningslinjer for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging
- NVE, Retningslinjer nr. 2/2011 Flaum og skredfare i arealplanar
- Kulturminner, kulturmiljøer og landskap, Planlegging etter pbl, Versjon II 2016
- Nasjonal transportplan (NTP 2018-2029, revisjon under utarbeidelse)

3.2 Regionale planer og føringer

Følgende regionale planer og dokumenter har lagt 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 Nordreisa kommune

Berørte og tilgrensende arealplaner i Nordreisa kommune er: ens arealdel (vedtatt: 20.03.2014)

- Reguleringsplan for boligområde Sandbukt (vedtatt: 1987)
- Reguleringsplan for campingplass gnr. 58/4 Oksfjord (vedtatt: 24.04.2003)
- Detaljregulering E6 Kvænangsfjellet - Strekingen Mettevollia - Rakkenes (vedtatt: 24.06.2015)
- Område- og detaljreguleringer for E6 Kvænangsfjellet (vedtatt: 20.12.2016).
Delstrekninger som inngår: 1) Oksfjordhamn – Tverrelva, 2) Tverrelva – Sandneselva (detaljregulert).

3.3.2 Kvæningen kommune

Berørte og tilgrensende arealplaner i Kvæningen kommune er :

- Kommuneplanens arealdel (vedtatt: 23.01.2019)
- Detaljregulering E6 Kvæangsfjellet - Strekingen Mettevollia - Rakkenes (vedtatt: 24.06.2015)
- Område- og detaljreguleringer for E6 Kvæangsfjellet (vedtatt: 19.12.2016).
Delstrekninger som inngår: 2) Tverrelva – Sandneselva (detaljregulert) og 3) Sandneselva – Karvik.

3.4 Bærekraft og CEEQUAL-sertifisering

Prosjektet skal sertifiseres etter miljøstandarden CEEQUAL på nivå *Very Good*, og omfanget skal være Whole Team.

Målet med en CEEQUAL-sertifisering er å stimulere til å identifisere og levere den beste balansen mellom økonomiske, sosiale og miljømessige aspekter i prosjektet, med minimale negative effekter og maksimal utnyttelse av de positive mulighetene. Gjennom tett samarbeid mellom byggherre, entreprenør og rådgiver, må det gjøres justeringer som forbedrer bærekraften i alle faser av prosjektet.

For å komme i mål med *Very Good*, må bærekraftstankegangen implementeres i alle fag, og på alle nivå i organisasjonen, i tråd med FNs bærekraftsmål, jf. Figur 6.



Figur 6 FNs 17 bærekraftsmål.

CEEQUAL-manualen er bygd opp rundt 8 emner: Ledelse, sårbarhet, samfunn og interessenter, arealbruk og økologi, landskap og kulturmiljø, forurensning, ressurser og transport. Hvert emne er delt opp i flere underkategorier, og for å oppnå poeng, må prosjektet dokumentere hvordan hvert spørsmål er vurdert, implementert i design, og gjennomført i anleggsfasen.

4 Beskrivelse av planforslaget

4.1 Planlagt arealbruk og formål benyttet i planen

I planforslaget er det benyttet følgende hoved- og underformål i overensstemmelse med plan- og bygningsloven (pbl.) §§ 12-5, 12-6 og 12-7:

BEBYGGELSE OG ANLEGG (§ 12-6 nr. 1)		
Underformål	Kartref.	Merknad
Bebyggelse og anleg	BBA	Brukt på formål i gjeldende planer, hvor anvendte arealformål er etter utgått standard (Oksfjord familiecamping)
Fritidsbebyggelse	BF	Benyttet for areal avsatt til samme formål i arealdelen for Nordreisa (BFR12)
Off./privat tjenesteyting	BS	Benyttet for eksisterende brøytestasjon
Campingplass	BC	Benyttet på formål i gjeldende reguleringsplan for Oksfjord familiecamping
Råstoffutvinning	BRU	Benyttet på råstoffområde i kommuneplanens arealdel for Kvænangen (BRU4)
Idrettsanlegg	BI	Benyttet for areal avsatt til samme formål i arealdelen for Nordreisa (BIA1)
SAMFERDSEL OG TEKNISK INFRASTRUKTUR (§ 12-6 nr. 2)		
Underformål	Kartref.	Merknad
Kjøreveg	SKV	Kjøreveg for biltrafikk
Gang- og sykkelveg	SGS	Gang- og sykkelveg (inkl. beredskapsveg)
Annen veggrunn tekniske anlegg	SVT	Veggrunn/sidearealer til grøfter og tekniske anlegg/bygg
Annen veggrunn - grøntareal	AVG	Veggrunn/sidearealer som skal beplantes
Rasteplass	SRP	Rasteplasser, utsiktspunkt, utsalgssted
Parkeringsplass	SPP	Parkering for vegfarende/utfartsparkering
Kombinerte formål	SKF	Areal som kan benyttes til definerte veganlegg. Intern avgrensning ikke detaljklart.
GRØNNSTRUKTUR (§ 12-6 nr. 3)		
Underformål	Kartref.	Merknad
Blågrønnstruktur	GBG	Benyttet på formål i gjeldende planer, hvor anvendte arealformål er etter utgått standard (Oksfjord familiecamping).
Kombinerte formål	SKF	Areal som kan benyttes til definerte veganlegg. Intern avgrensning ikke detaljklart.
LANDBRUKS-, NATUR- OG FRILUFTSFORMÅL SAMT REINDRIFT (§ 12-6 nr. 5)		
Underformål	Kartref.	Merknad
Landbruks-, natur- og friluftformål samt reindrift	LNFR	Benyttet på arealer innenfor planområdet som ikke benyttes til tiltaket, med mindre arealdelen definerer annen bruk.

BRUK OG VERN AV SJØ OG VASSDRAG MED TILHØRENDE STRANDSONE (§ 12-6 nr. 6)		
Underformål	Kartref.	Merknad
Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone	V	Benyttet på naturområder i sjø og vassdrag.
HENSYNSSONER (§§ 11-8 og 12-6)		
Sikring, støy og fare	Kartref.	Merknad
Frisikt	H140	Områder for fri sikt i kryss/avkjørsler
Ras- og skredfare	H310	Områder med kartlagt ras- og skredfare
Flomfare	H320	Områder med kartlagt flomfare
Høyspenningsanlegg	H370	Område med faresone i tilknytning til høyspentlinje.
Særlige hensyn	Kartref.	Merknad
Bevaring naturmiljø	H560	Områder med verdifullt naturmiljø (naturtyper og hekkeområder). Bestemmelser ikke tillatt. Gitt retningslinjer.
Bevaring kulturmiljø	H570	Områder med verdifullt kulturmiljø. Bestemmelser ikke tillatt. Gitt retningslinjer.
BESTEMMELSESMOMRÅDER (pbl. § 12-7)		
Underformål	Kartref.	Merknad
Midlertidig bygge- og anleggsområde	#	Område som forutsettes benyttet til bygge- og anleggsvirksomhet, men kun i anleggsperioden

Planområdet omfatter som nevnt over alt areal som inngår i tidligere vedtatte reguleringsplaner for vegstrekningen. Planforslaget må derfor definere arealbruken også på arealer som ikke direkte inngår i vegprosjektet, slik at disse ikke blir stående uten planstatus. Det anbefales at kommunene ved kommende revisjon av kommuneplanens arealdel vurderer å innlemme disse arealene i arealdelen.

I planen er det for store deler av veganlegget benyttet formålskategorien kombinerte samferdselsformål (SKF). Som nevnt har dette med fleksibilitet i planleggings- og utbyggingsfasen å gjøre. Hensikten med dette er å kunne gjøre justeringer mellom vegformålene etter hvert som plan- og/eller anleggsarbeidene går framover, uten å måtte sette i verk tidkrevende endringsprosesser for kurante tiltak. Der endringer berører interesser som ikke er avklart gjennom reguleringsplanen, er det naturlig å drøfte endringsbehovet med lokal planmyndighet.

4.2 Tekniske forutsetninger

Statens vegvesens håndbøker legges til grunn for utforming av veganleggene. Nye Veier har dessuten egen Estetisk veileder som gis juridisk virkning gjennom reguleringsbestemmelsene.

4.3 Fravik fra vegnormalen

Det er søkt og innvilget fravik fra N100, tabell C.3, H1 på maksimal stigning 6 %.

Under prosess for optimalisering av veglinja er det identifisert behov for fravik til nabokurvekrav. På grunn av ønske om best mulig tilpasning til eksisterende E6 og terreng, og at ny veg ligger tett inntil dagens elveløp på Iselva, er det lite ønskelig med større skjæringer. Tabell C.4 prosjekteringstabell for H1, 80 km/t definerer at minste tillatte nabokurve for Rh større enn 1750 er 300. Ved ca. profil 13500 - 15800 er det planlagt horinstalkurve på R=250 for å kunne beholde dagens bru, og benytte dagens veg gjennom hytteområdet. Det søkes om fravik for denne kurven. Fraviket virker også positivt på trekkruiter for rein.

Ved profil 22670 er resulterende fall utenfor kravene i N100, kapittel C.2 og C.3-H1. Det er ikke mulig å oppnå minste resulterende fall på 2 %. Det søkes om fravik for resulterende fall.

Det etablers et nytt kryss opp til Kvænangsfjellet (Gildetun) på nordsiden av Kvænangsfjell-tunellen. Stigning ved krysspåkoblingen i ca. profil 13680 er 5,6 %. Noe som er over maksimumskravet på 5 %. På grunn av nødvendig høyde på tunnelpåhugg, vil ikke stigning kunne reduseres til å være innenfor kravet. Krysset vil imidlertid kun benyttes sommerstid, da eksisterende veg over Kvænangsfjellet (beredskapsveg og gang- og sykkelveg) vil være vinterstengt. Det søkes derfor fravik på stigning for krysset.

4.4 Nærmere beskrivelse av valgte løsninger

4.4.1 Hovedkonseptet

Hovedkonseptet er en trafikk- og driftssikker veg over Kvænangsfjellet. Dette er en vegstrekning med utfordringer knyttet til snø og vind, samt rasfare langs veglinjen. For å sikre regulariteten er det planlagt etablering av 2 tunneler. Tunnel under Kvænangsfjellet planlegges for å sikre regularitet og redusere antall stengninger på grunn av vind og nedbør, og tunnel forbi Mettevollia planlegges for å sikre mot skredfare. I tillegg gjøres det tiltak langs dagens veglinje for å bedre både horisontal- og vertikalkurvaturen. Veglinjen løftes på enkelte strekninger, og det lages snøprofiler for å sikre en hensiktsmessig utforming med tanke på drift og vedlikehold.

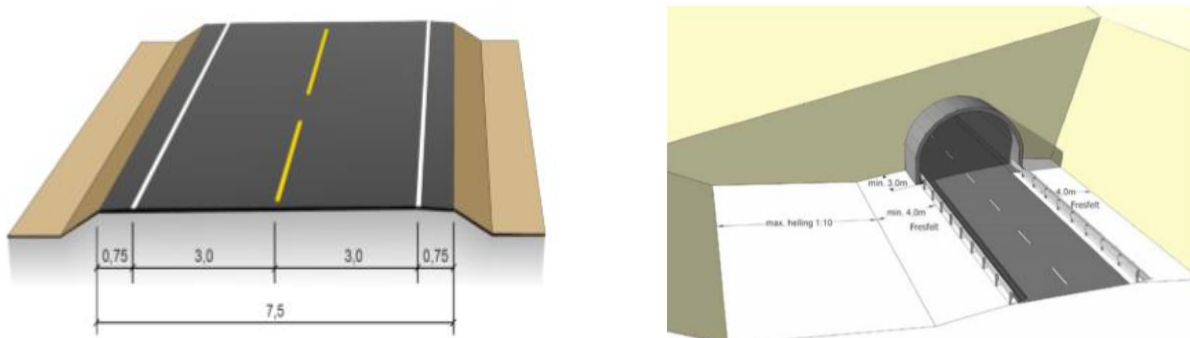
Prosjektet har følgende prestasjonsmål:

1. Realisere målet om en skade- og ulykkesfri anleggs- og driftsperiode, samt et helsefremmende og rettferdig arbeidsliv.
2. Minimere bygge- og levetidskostnadene gjennom samhandling og digitalisering
3. Optimalisere samhandling med kontraktsmedhjelperne i realiseringen av prosjektmålene
4. Minimere klimagassutslipp og øvrige belastninger på ytre miljø
5. Minimere midlertidig og permanent påvirkning for reindriftsnæringen

4.4.2 Veg

Ny veg planlegges med dimensjoneringsklasse H1 i N100 (7,5 m bredde). I Oksfjorden er det en mindre strekning med litt smalere veg. Her forutsettes det egen detaljreguleringsprosess for å sikre nødvendig breddeutvidelse slik at standardsprang unngås. Dette forholdet vurderes imidlertid ikke som avgjørende for hovedhensikten med prosjektet (trafikksikkerhet og regularitet over fjellet), og det ansees derfor uproblematisk at det løses i egen planprosess på et senere tidspunkt.

På grunn av lav ÅDT åpnes det 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. Ved tunnelportalene legges det til grunn fresefelter på utsiden av rekkverket i henhold til anbefalinger i V137. Se Figur 7.



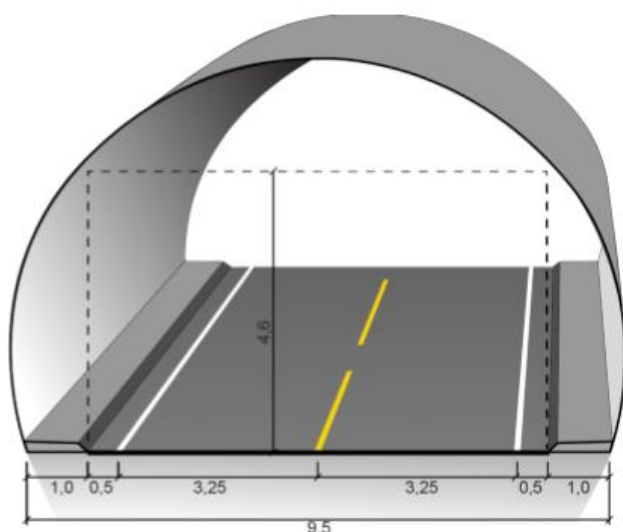
Vegen er en erosjonssone	Samle drivsnøen utenfor vegarealet	Utforme vegen for å kunne utføre et effektivt vedlikehold
Fylling	Bred grøft	Skjæring med fresfelt
Åpen skjæring med dyp grøft		Fylling med fresfelt

Figur 7 Profiler for veg, tunnelåpning og grøftearealer. Kilde: Statens vegvesen Håndbok V137 Vegar og drivsnø

4.4.3 Tunneler

Det skal etableres to tunneler på strekningen. Mettevolltunnelen på vestsiden av Kvæangsfjellet blir ca. 2,35 km lang, og strekker seg forbi et rasutsatt område. Kvæangsfjelltunnelen går gjennom Malingsfjellet, og blir ca. 3,35 km lang. Denne tunnelen etableres for å unngå høydedraget ved Gildetun, fjellets mest værutsatte område.

Det legges til grunn tunnelprofil T9,5 for begge tunneler. Se Figur 8. Samtlige tunneler utrustes med elektriske installasjoner og sikkerhetsutrustning i henhold til gjeldende håndbøker. Tekniske rom er tenkt etablert inne i tunnelene.



Figur 8 Tunnelprofil T9,5, jf. Figur V1.10 i håndbok N100. Mål i m.

4.4.4 Elvekryssinger

Kryssing over elver, herunder Suselva, etableres i henhold til den enhver tid gjeldende standard. Endelig valg av konstruksjonstype gjøres av valgt entreprenør. Det er utført flomsonekartlegging i reguleringsplanfasen og den vil være med på å bestemme valg av konstruksjonstype. Flomfarevurdering følger som vedlegg til 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.

Det blir etablert nytt kryss ved profil 8750, på vestsiden av Kvæangsfjelltunnelen. For påkobling til E6 på østsiden av Kvæangsfjelltunnelen, blir krysset etablert ved profil 13670, ca. 500 m fra portalåpning.

4.4.6 Krabbefelt

Det kan bli aktuelt å etablere krabbefelt mellom Mettevolltunnelen og Kvæangsfjelltunnelen. Krabbefelt etableres i tilfelle på sørsiden av vegen, og i den strekning som anses som nødvendig. Endelig valg av løsning gjøres av valgt entreprenør, innenfor rammene som reguleringsplanen fastsetter (areal avsatt til kombinerte formål).

4.4.7 Kollektivtrafikk

Det er ikke regulert inn nye anlegg for betjening av kollektivtransport på strekningen.

4.4.8 Brøytestasjon

Brøytestasjonen på Kvæangsfjellet er i gjeldende reguleringsplan fra 2015 regulert til offentlig tjenesteyting. Relokalisering og/eller framtidig bruk av brøytestasjonen er ikke vurdert eller mottatt innspill på, og det legges derfor til grunn at arealet videreføres som nettopp dette.

4.4.9 Rasteplasser og stopplommer

Det planlegges rasteplass/utfartsparkering ved Storsvingen på østsiden av Kvæangsfjelltunnelen. I tillegg er det avsatt areal til rasteplass i Bukta like nord for Bukteelva. Det er også mulig å etablere en rasteplass på vestsiden av Rakkenesura der eksisterende svinger utbedres. Eksisterende rasteplass (flyplassen) langs dagens E6 opprettholdes. Denne ligger i tilknytning til avkjøringen på vestsiden av Kvæangsfjellet.

4.4.10 Kontrollplasser

Avsatt areal like nord for Bukteelva kan benyttes som kontrollplass.

4.4.11 Løsninger for gående og syklende

Da sykling er forbudt i tunneler, vil gående og syklende måtte benytte eksisterende E6-trase forbi Gildetun, og i Mettevollia. Vinterstid forutsettes det at gående og syklende benytter andre (offentlige eller private) transportmidler.

4.4.12 Eksisterende E6-trase

Nærmeste omkjøringsveg er via Finland. Eksisterende E6-trase vil derfor også kunne benyttes til beredskapsveg dersom tunnelene må stenges i forbindelse med ulykke eller vedlikehold. Dagens vegtrase kan også benyttes som samleveg og tilførsel fra dagens avkjørsler, og på aktuelle plasser kan den også benyttes som parkering.

4.4.13 Skredsikringsanlegg

Strekningen er utsatt for flere typer skred og drivsnøproblematikk over fjellovergangen. På bakgrunn av kjente skredpunkter og aktsomhetsområder, er strekningsrisiko vurdert for hele reguleringsplanområdet. Strekningsrisiko er vurdert for eksisterende veg, og restrisiko er vurdert for planlagt veg. Det er vurdert at 4 enhetsstrekninger har uakseptabel strekningsrisiko og dermed trenger sikringstiltak. For å oppnå akseptabel strekningsrisiko foreslås følgende tiltak:

- Pavelsnes 1 – 3. Skredpunktene vurderes som mulig å sikre ved for eksempel terrengtiltak som fangdam med ekstra overløp eller større dimensjon på stikkrennene. Sikring mot sørpeskred detaljeres i prosjekteringsfasen.
- Skredpunkt Tverrelva. Det er planlagt for bygging av en skredvoll i terrenget nord for vegen for å sikre strekningen mot skred med størrelse som tilsvarer hyppigere enn årlig nominell sannsynlighet på 1/50. Sikring detaljeres i prosjekteringsfasen.
- Kvænangsfjelltunnelens østre påhugg er innenfor aktsomhetsområde for snøskred. Mulige sikringstiltak i området vil være lang nok portal, sannsynligvis sammen med ledevoll eller støtteforbygning. Sikring av tunellportalen detaljeres i prosjekteringsfasen.
- Rakkenesura er utsatt for steinsprang og isnedfall. Det ble satt opp et fanggjerde i 2016. Det er vurdert at høyden på fanggjerdet er for lav for å sikre vegen mot skredhendelser med årlig sannsynlighet større enn 1/50. I tillegg vurderes det at energikapasiteten på gjerdet med 5000 kJ er for lavt. Et sikringstiltak som vurderes som aktuelt i vestre delen av Rakkenesura, er å montere et nytt fanggjerde høyere opp i fjellsiden. Eksisterende fanggjerde anbefales å bli stående på samme plass som det står i dag, i tillegg. Sikring av Rakkenesura må detaljeres og dimensjoneres nærmere i detaljfasen.

Ved å utføre sikringstiltak for de ulike enhetsstrekningene skissert i den skredfaglige rapporten, vil strekningsrisikoen havne på akseptabel strekningsrisiko. Det vises til nærmere redegjørelse for det enkelte område i planbeskrivelsens vedlegg.

4.4.14 Sirkulærøkonomi - massehåndtering

Sirkulærøkonomiske vurderinger i prosjektet er i all hovedsak knyttet til håndtering av overskuddsmasser.

I prosjektet er det et estimert et masseoverskudd på 250 000 m^3 (prosjekterte anbrakte masser). Det er derfor behov for å sette av tilstrekkelige arealer til deponi. Det er i vurderingen av hensiktsmessige lokaliteter lagt vekt på å redusere behovet for transport, blant annet ved at masser som tas ut i skjæringer og tunneler i størst mulig grad skal kunne benyttes i linja, herunder til etablering av veg og sidearealer, utfartsparkering, rasteplasser, krabbefelt mm. I tillegg er det et lokalt behov for masser ifb. etablering av påkrevde skredsikringsanlegg. Å utnytte overskuddsmasser i/langs linja vil redusere behovet for eventuell mellomlagring, med tilhørende terrengpåvirkning og ulemper for øvrige brukere av områdene. Det har av samme årsak også vært et poeng å redusere antall deponiområder, og dessuten plassere dem slik at massene blir til minst mulig sjenanse ift. landskapsbilde, naturmangfold, friluftsliv og reindrift, samt ikke kommer i konflikt med kulturminner.

Deponienes tilgjengelighet for uttak av masser for bruk i andre framtidige prosjekter har også spilt inn i vurderingene.

Redusert transportbehov, færrest mulig deponier/naturinngrep og ivaretagelse av massene som en ikke fornybar ressurs, vurderes på denne bakgrunn å både gi en miljømessig og kostnadmessig gevinst for prosjektet og samfunnet. Redusert transportbehov bidrar også til større trafiksikkerhet, spesielt i anleggsperioden.

Følgende nye deponiområder er med i planforslaget

1. Stakkevollen (rett sør for brua over Fiskeelva)
2. Storbukteidet (Rett nord for E6 på Kvænangsfjellet)
3. Myrdalen (nord for E6 på vei ned mot Sandneselva)

Følgende alternativer er vurdert, men forkastet

4. Pålfjellet (øst for Mettevolltunnelen)
5. Sjøbunndeponi

Det vises til nærmere redegjørelse for det enkelte område i planbeskrivelsens vedlegg.

5 Konsekvenser og virkninger av planforslaget

5.1 Innledning

5.1.1 Konsekvenser vs. virkninger

I kapittel fem redegjøres det for planens *virksomheter* og *konsekvenser*. Fastsatt planprogram definerer hvilke tema som skal utredes grundigere gjennom konsekvensutredninger. Dette gjelder temene friluftsliv, kulturminner, landskapsbilde, naturmangfold og reindrift. Konsekvensutredningen presenteres i kapittel 5.3 **Error! Reference source not found.** Øvrige relevante plantema forutsettes vurdert på en enklere måte gjennom planbeskrivelsen. Hva som er relevante tema er avklart med kommunene på planoppstartsmøtet. Referat fra planoppstartsmøtet er vedlagt planbeskrivelsen.

5.1.2 Referansesituasjonen

Planprogrammet fastsetter at planens konsekvenser skal vurderes opp mot tidligere regulert veglinje. Siden det i høringsperioden kom anbefalinger fra Fylkesmannen om å benytte dagens veglinje som referanse, er det også gjort noen enkle vurderinger opp mot denne også.

5.2 Vurdering av virkninger for relevante plantema

5.2.1 By- og stedsutvikling

Kort om temaet:

Vegen er, som nevnt innledningsvis, en utsatt strekning vinterstid, med mange stengninger og kolonnekjøringer. I tillegg har den utfordrende horisontal- og vertikalkurvatur for større kjøretøyer, og strekningsvis er den utsatt for skredfare. Da strekningen er den eneste innenlandske vegforbindelsen mellom Finnmark og resten av landet, vurderes utfordringene knyttet til regularitet og sikkerhet å være en begrensende faktor både for innbyggere og næringsliv, og derved for også for samfunnsutviklingen i regionen.

Virkninger av planforslaget:

Vurdert opp mot gjeldende situasjon: Planforslaget legger til rette for etablering av tunneler på de mest skred- og vindutsatte strekningene, og utretting av kurvaturen på utfordrende partier som i Rakkeneslia og Bukta. Rakkenesura forutsettes sikret iht. gjeldende regelverk. Til sammen vurderes dette å bidra til tilfredsstillende sikkerhet og regularitet, og planforslaget vurderes derved å være positivt for lokal by- og stedsutvikling i regionen.

Vurdert opp mot dagens planstatus: Gjeldende regulering med SVVs løsning med tunnel gjennom Rakkenesura eliminerer skredfaren på en enda tryggere måte enn ved foreslåtte skredsikringstiltak på terreng. Men planforslaget vurderes likevel å ha tilfredsstillende sikkerhet. Det foreligger ikke finansiering på dagens regulerte løsning, og da vurderes planforslaget, som også lar seg realisere på relativt kort tidshorison, å være en bedre løsning for lokalt nærings- og samfunnsnivå.

5.2.2 Barn og unges interesser samt folkehelse

Kort om temaet:

Barn og unges interesser vurderes i hovedsak å knytte seg til trafikksikkerhet (fortrinnsvis i bebygde omgivelser) i anleggs- og driftsfase, og gjennom tilgang til uteoppholdsarealer/friluftsområder. Det samme gjelder folkehelse. I kommuneplanens arealdel for Nordreisa er det satt av et område til skileikanlegg i Oksfjorden. Det er ikke opparbeidet, og det påhviler krav om detaljregulering før tiltak kan settes i verk.

Virksomheter av planforslaget:

Vurdert opp mot gjeldende situasjon: Generelt vurderes det at planforslaget samlet sett har positive virkninger for folkehelsen og barn og unge, da det bedrer trafikksikkerheten og tilgangen til friluftsområder og uteoppholdsarealer i området. Forholdet til skileikanlegget i Oksfjorden vurderes uendret, da dette kan etableres på deponerte masser. Massene vurderes også å kunne spille en rolle ift. tilrettelegging for skileik.

Vurdert opp mot dagens planstatus: Det vurderes at planforslaget hverken har en overvekt av positive eller negative virkninger for disse temaene, sammenlignet med dagens planstatus. Trafikksikkerhetsgevinsten ved en tredje tunnel vurderes i stor grad å oppveies mot planforslagets realiseringsmulighet. Når det gjelder skileikanlegget i Oksfjorden er vurderingen tilsvarende som for gjeldende situasjon.

5.2.3 Byggeskikk og estetikk

Kort om temaet:

Temaet knytter seg til utførelsen av midlertidige og permanente tiltak, og opplevelsen av disse. Dette temaet inngår indirekte i KU landskap, men er likevel kommentert på generelt grunnlag under.

Virksomheter av planforslaget:

Vurdert opp mot gjeldende situasjon: Nye veganlegg vil utformes i tråd med gjeldende håndbøker og regelverk for øvrig, og de nye anleggene forutsettes derfor å få en høyere estetisk standard enn de eksisterende, selv om det må gjøres inngrep i urørte områder, blant annet massedeponier. Nye Veier har i tillegg en egen estetisk veileder som legges til grunn for utformingen. Denne gis rettsvirkning gjennom reguleringsbestemmelsene. Samlet sett vurderes det at planforslaget har en overvekt av positive virkninger for byggeskikk og estetikk i planområdet.

Vurdert opp mot dagens planstatus: Gjeldende reguleringsplaner har også bestemmelser knyttet til istandsetting og revegetering av terrenginngrep, og planforslaget ansees derfor å ha hverken positive eller negative virkninger sammenlignet med dette.

5.2.4 Demografiske forhold

Kort om temaet:

Demografiske virkninger vurderes opp mot hvilken effekt tiltaket antas å få for bosetting og bosettingsmønsteret.

Virkninger av planforslaget:

Vurdert opp mot gjeldende situasjon: Tiltaket vurderes å bedre tilgjengeligheten mellom Troms/resten av landet og Finnmark, og på denne måten kunne ha positive ringvirkninger mht. bolyst og muligheter for å drive næringsvirksomhet i regionen.

Vurdert opp mot dagens planstatus: Planforslagets virkninger for de demografiske forholdene vurderes å være uendret ift. dagens planstatus.

5.2.5 Lokalklima

Kort om temaet:

I lokalklima inngår vurderinger knyttet til vær og vind i/inntil planområdet, og til de muligheter/begrensninger dette har for trafikanter og brukere av natur og utmarksområder.

Virkninger av planforslaget:

Vurdert opp mot gjeldende situasjon: Planforslaget vurderes å håndtere lokalklimatiske utfordringer på en slik måte at trafikksikkerhet og regularitet sterkt forbedres. Det er utarbeidet en egen skredfaglig analyse, og anbefalinger herfra er innarbeidet i plankart og bestemmelser gjennom konkrete skredsikringstiltak.

Vurdert opp mot dagens planstatus: Tunnel gjennom Rakkeneslia vil eliminere mange ulemper ved krevende vintervær på dette strekket, uklemper som planforslaget må håndtere med andre avbøtende tiltak. For øvrige strekk vurderes planforslaget å ha uendrede lokalklimatiske virkninger sammenlignet med regulert veg.

5.2.6 Naturressurser

Kort om temaet:

Reindrift er behandlet i egen KU, og kommenteres derfor ikke nærmere her.

Det er registrert havbruks- eller fiskeriressurser i nærheten av planlagt vegtrasé. Det ligger bl.a. et oppdrettsanlegg ved Rakkenes som er i drift i dag. Det er videre registrert aktive og passive fiskeplasser i området.

Skogressurser opplyses av kommunene å være begrenset til privat uttak av ved. I Oksfjorden og Karvika er det på www.ngu.no registrert grusforekomster av lokal betydning innenfor planområdet. Deponiet på Stakkevollen er planlagt etablert i tilknytning til eksisterende grussressurs, mens grussressurene i Karvika berøres ikke av planen.

Virkninger av planforslaget:

Vurdert opp mot gjeldende situasjon: Grusforekomsten i Karvika berøres ikke av planlagte tiltak. I Oksfjorden 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.

Vurdert opp mot dagens planstatus: I gjeldende kommuneplan er arealet avsatt til parkering, fritidsbebyggelse og skileikanlegg, og til midlertidig anleggsområde i reguleringsplan for ny E6 fra 2016. Dagens planstatus er derfor identisk med foreslått planstatus.

5.2.7 Risiko og sårbarhet

Kort om temaet:

Det er gjennomført en risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse) i tråd med plan- og bygningsloven § 4-3 for planforslaget. ROS-analysen identifiserer mulige uønskede hendelser, og dokumenterer risikoreduserende tiltak som reduserer sannsynligheten for, og konsekvensene av, en uønsket hendelse. I plan- og influensområdet har analysen identifisert i alt 17 mulige uønskede hendelser eller situasjoner av betydning for samfunnssikkerheten. For enkelte risikoforhold er det gjort særskilte vurderinger som underlag for ROS-analysen og/eller utforming av planforslaget. Dette gjelder:

Flomfare

Det er gjennomført flomfarevurdering for Suselva. Denne finnes i vedlegg. Det er i tillegg gjort befaringer også for øvrige vannveier som vegen krysser. Konklusjonen er at det må gjøres supplerende vurderinger for disse i detaljprosjekteringen, og dette er sikret gjennom rekkefølgekrav i bestemmelsene.

Geoteknikk, ingeniørgeologi, miljøgeologi mfl.

Det er utført geotekniske undersøkelser og gjort geotekniske vurderinger, samt utarbeidet rapporter for ingeniørgeologi, miljøgeologi mfl. Nevnte rapporter er vedlagt. Funnene i rapporten har vært styrende for trasevalg, plassering av tunnelpåhugg mm.

Skredfare og snødrift

Sentrale utfordringer for E6 Kvænangsfjellet knytter seg til flere partier med skredutsatt terreng og steinsprangfare. Klimaendringer med økt nedbør og ev. mer intens snøsmelting, gir økt risiko for flomrelaterte skred-/rashendelser. I tillegg er strekningen over fjellet, som nevnt, værutsatt. Det er utarbeidet egen skredrapport, og anbefalingene herfra er lagt til grunn for trasevalg, profil på veg, sikringstiltak som bl.a. fangdammer, skredvoller og snøskjermer mm.

Støy

Det er utarbeidet egen støyfaglig utredning for tiltaket. Denne finnes i vedlegg. Her er berørte eiendommer med støyømfintlig bebyggelse identifisert (tabell 6). Dette er lagt til grunn for utforming av bestemmelser for iverksettelse av nødvendige støytiltak, jf. T1442/2016.

Vannmiljø

Det er utarbeidet egen plan for vannovervåking. Se vedlegg. Denne er godkjent av Fylkesmannen i Troms og Finnmark. Overvåking har pågått i barmarksesongen 2020, og vil følges opp i anleggsperioden og etter anleggsslutt. Dette sikres gjennom rekkefølgebestemmelsene.

Drikkevannskilder

Parallelt med planarbeidet pågår det kartlegging av drikkevannskilder som kan bli påvirket av tiltaket. Dette fullføres før anleggsarbeidene tar til. Jf. rekkefølgebestemmelser.

TS-revisjon

Det er gjennomført TS-revisjon av veglinja i planforslaget. Denne finnes som vedlegg. Funn gjort i TS-revisjonen følges opp i detaljprosjekteringen.

Virkninger av planforslaget:

Vurdert opp mot gjeldende situasjon:

Planarbeidet har hatt til hensikt å håndtere risiko- og sårbarhetsforhold slik at akseptkriterier for naturfare i Statens vegvesens håndbok N200 oppfylles, samt at planlegging og prosjektering av ny vei resulterer i minst mulig restrisiko for tiltaket og omgivelsene. Det er i den sammenheng utført et omfattende kartleggings- og utredningsarbeid.

Kunnskapsgrunnlaget om risikoforhold i planområdet vurderes som svært godt. Unntatt er hydrologi, der det foruten Suselva ikke er gjort vurderinger av flomfare eller kapasitet i eksisterende kulverter og stikkrenner, men der det er stilt krav om vurderinger i detaljprosjekteringen. Også for tema naturmangfold og vannmiljø gjenstår noen kunnskapshull som foreslås tettet gjennom tiltak i senere faser av vei-prosjektet. Dette er sikret gjennom bl.a. rekkefølgebestemmelsene (utrednings- og dokumentasjonskrav).

Alle kritiske risikoer som er identifisert vurderes tilfredsstillende håndtert gjennom utredninger og avbøtende tiltak. Samlet sett viser ROS-analysen at samfunnssikkerheten ivaretas eller forbedres gjennom forslag til reguleringsplan, forutsatt at anbefalte avbøtende tiltak følges opp. En viss risiko for at uønskede hendelser kan oppstå, kan man aldri gardere seg helt mot, men det er forslagsstillers vurdering på bakgrunn av ROS-analysen at denne restrisikoen er innenfor det akseptable, eller ivaretas gjennom byggherrens og entreprenørens risikostyring, herunder SHA-plan og kvalitets- og interkontrollsystem.

Vurdert opp mot planstatus:

ROS-analysen ansees å ha fanget opp alle risiko- og sårbarhetsforhold som ble identifisert i ROS-analysen for gjeldende reguleringsplan fra 2016. Det vurderes med bakgrunn i kartleggings- og utredningsarbeidet som dette planforslaget har uendret risikobilde i forhold til gjeldende reguleringsplan.

5.2.8 Samiske interesser

Kort om temaet:

Samiske interesser tolkes i denne sammenheng til å omfatte hvilken bruk og interesse området har for den samiske befolkningen. Reindrift behandles i egen konsekvensutredning, men representerer også en viktig bærer av samisk kultur.

Virkninger av planforslaget:

Vurdert opp mot gjeldende situasjon:

Området er brukt av samene i flere generasjoner. Friis' etnografiske kart over Finnmark fra 1861, viser at sjøsamere var bosatt i området. Det er også registrert samiske kulturminner i området. Slik det blir nevnt i KU reindrift, holder reinbeitedistrikt 35 Fávrosorda til i dette området, og dekker et vår-, sommer- og høstbeiteområde mellom Finnmarksvidda ved Kautokeino til kysten der Kvænangen og Reisafjorden møtes ved Haukøya. Distriktet har i tillegg til reindriften, også i flere år hatt tradisjon for salgsboder sommerstid på Gildetun, rettet mot turister. Her har de solgt samisk duodji som kunst, redskaper, dukker, figurer og annet håndverk som samene opprinnelig lagde til eget bruk. Disse bodene er blant annet med på å gi samene en positiv anerkjennelse for kulturen sin, men er også en inntektskilde. Slik det blir nevnt i KU reindrift, ser ikke distriktsstyret videre salgsaktivitet ved Gildetun som regningssvarende etter at ny vei er etablert, og turister må ta en avstikker fra hovedveien ved Storsvingen for å nå området. De ønsker imidlertid å fortsette med salgsvirksomheten, men at det blir tilrettelagt et annet sted på E6, som blant annet er godt synlig for turistene. Virkningene for reindriften er vurdert ifb. KU reindrift. Ulemper ved at utsalgssted for duodji forsvinner, kompenseres ved at det gjennom bestemmelsene åpnes for utvalg på andre egnede stoppesteder langs vegen.

Vurdert opp mot dagens planstatus: Dagens planstatus er på viktige områder for samiske interesser identisk med planforslaget, og planforslagets virkninger vurderes derfor som uendret ift. dette.

5.2.9 Sosial infrastruktur

Kort om temaet:

Sosial infrastruktur tolkes i denne sammenheng å omfatte *tilgang til* offentlige tjenestetilbud som helse- og omsorgstjenester, skole/utdanning, kulturtilbud mm.

Virkninger av planforslaget:

Vurdert opp mot gjeldende situasjon: Planforslaget vurderes å ha positive virkninger knyttet til sosial infrastruktur, da den bidrar til å bedre regularitet og framkommelighet for trafikken mellom lokalsamfunn og byer i regionen.

Vurdert opp mot dagens planstatus: Planforslaget vurderes å ha uendrede virkninger for sosial infrastruktur sammenlignet med gjeldende reguleringsplaner.

5.2.10 Teknisk infrastruktur (VVA, El mm.)

Kort om temaet:

Som teknisk infrastruktur i denne sammenhengen regnes vei, vann og avløp, kraftforsyning ol.

Virkninger av planforslaget:

Vurdert opp mot gjeldende situasjon: Planforslaget legger til rette for at de som har avkjørsler fra E6 blir sikret ny avkjørsel. Forholdet til flom (bruhøyder) mm. er vurdert og ivaretatt i egen flomvurdering, se planbeskrivelsens vedlegg. Arealer og hensynssoner knyttet til høyspentanleg er innarbeidet i forslaget. Det gjennomføres kartlegging av drikkevannskilder parallelt med planprosessen, slik at eventuelle skader på disse som følge av anleggsarbeidene kan følges opp. Planforslaget vurderes på denne bakgrunn å ha positive virkninger for teknisk infrastruktur sammenlignet med dagens situasjon.

Vurdert opp mot dagens planstatus: Det vurderes at planforslaget har uendrede virkninger for teknisk infrastruktur sammenlignet med gjeldende reguleringsplaner.

5.2.11 Trafikkforhold og trafiksikkerhet

Kort om temaet:

Grunnlaget for alt trafiksikkerhetsarbeid i Norge er nullvisjonen - en visjon om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller livsvarig skadde i trafikken. Trafikantene og myndighetene har et delt ansvar for trafiksikkerheten. En kraftig reduksjon i alvorlige trafikkulykker krever bred og systematisk innsats for å:

1. Redusere ulykkesrisiko, dvs. hindre at alvorlige ulykker kan skje.
2. Redusere alvorlighetsgrad, dvs. redusere konsekvensene for de ulykkene som likevel skjer.

Vegstrekningen over Kvæangsfjellet 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 trafiksikkerhet. Korteste omkjøringsveg er for øvrig på nesten 70 mil via Finland (E45 og E8).

På strekningen over Kvæangsfjellet 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. Andel lange kjøretøy er ca. 33 %. Forventet trafikkvekst vil være ca. 1 % pr. år fram mot 2040. I perioden 2010-2019 (10 år) ble det registrert seks politirapporterte trafikkulykker på strekningen (kilde: NVDB/vegkart.no). Totalt ble seks personer lettere skadet, og en person alvorlig skadet.

Virkninger av planforslaget:

Vurdert opp mot gjeldende situasjon:

Planforslaget legger til rette for økt regularitet og bedre trafiksikkerhet. Gjennom etablering av tunneller, utbedring av kurvatur og sideterreng, samt skredsikringstiltak er det forventet en vesentlig bedre regularitet og økt trafiksikkerhet på strekningen.

Planforslaget vurderes på denne bakgrunn å ha positive virkninger for trafikkforhold og trafiksikkerhet sammenlignet med dagens situasjon.

Vurdert opp mot dagens planstatus:

Det vurderes med bakgrunn i kartleggings- og utredningsarbeidet som planforslaget har vært gjenstand for, at planforslaget stort sett har sammenfallende virkning for trafikkforhold og trafiksikkerhet som i gjeldende reguleringsplan (planstatus).

5.2.12 Universell utforming

Kort om temaet:

Krav til universell utforming er nedfelt i gjeldende regelverk.

Virkninger av planforslaget:

Vurdert opp mot gjeldende situasjon: Planforslaget legger til grunn at gjeldende regelverk skal følges mht. universell utforming. Virkningene er hverken positive eller negative ift. dagens situasjon.

Vurdert opp mot dagens planstatus: Planforslaget vurderes å ha uendrede virkninger for temaet universell utforming sammenlignet med gjeldende reguleringsplaner, da det er samme regelverk som ligger til grunn i begge situasjoner.

5.2.13 Vannmiljø

Basiskartlegging

Parallelt med planarbeidet pågår basiskartlegging av vannmiljøet i vassdrag i/inntill planområdet. Formålet med kartleggingen er å etablere en *referansetilstand* som grunnlag for å kunne måle og dokumentere eventuelle effekter kommende anleggsaktivitet vil ha på vannforekomstenes tilstand. Ved eventuelle avvik kan tiltak settes i gang. Vannforskriften skal legges til grunn for alle aktiviteter som berører vannmiljøet, og forutsetter at tilstanden i overflatevann både skal beskyttes mot forringelse, forbedres og gjenopprettes med sikte på at vannforekomstene minst skal ha god økologisk og god kjemisk tilstand etter utbygging.

Overvåkingsprogram

Et overvåkingsprogram legges til grunn for basiskartleggingen. Overvåkingsprogrammet beskriver prøvestasjoner, valg av parametere (biologiske og fysisk-kjemiske parametere), plassering av multiparametersonder for kontinuerlig overvåking, kjemisk analysepakke og vannprøvetakingshyppighet, samt prøvetakingsmetodikk for gjennomføring av biologiske og kjemiske undersøkelser. Overvåkingsprogrammet er akseptert av Fylkesmannen i Troms og Finnmark.

Miljøriskovurdering og KU Naturmangfold

Resultatene fra basiskartlegginga brukes også som datagrunnlag for miljørisikovurdering av berørte resipienter i forbindelse med konsekvensutredning for naturmangfold, og for utarbeidelse av utslippssøknad (beregne anbefalte grenseverdier i utslipp av tunnel- og anleggsvann).

Vurdering iht. vannforskriften

Basiskartleggingen vil også dekke kunnskapsbehovet for å kunne gjennomføre en vurdering etter § 12 i vannforskriften. Denne vurderingen skal gjennomføres i tilfelle aktivitet eller nye inngrep i en vannforekomst kan medføre at miljømålene ikke nås, eller at tilstanden forringes. For å vurdere inngrep etter § 12, må myndighetene ha kunnskap både om dagens tilstand i vannforekomsten, og om eventuelle endringer i tilstand som virksomheten forventes å medføre.

5.2.14 Klima og miljø

Innledning

I Nye Veiers HMS policy står blant annet følgende: «Nye Veier legger til grunn at alle ansatte og leverandører bidrar aktivt til å ivareta helse, miljø og sikkerhet. Nye Veier har et mål om null skader på personer eller på miljø. Prinsippet skal være retningsgivende for Nye Veier sitt arbeid med helse, miljø og sikkerhet. Vi arbeider systematisk mot vårt overordnede mål om ingen skader på personer, ingen miljøskader og ingen skader på materielle verdier.»

Nye Veier har etablert retningslinjer for oppfølging av sikkerhet, helse og arbeidsmiljø (SHA), ytre miljø (YM) og samfunnsansvar i utførelsen av prosjekter. I retningslinjen omtales blant annet følgende: «Retningslinjen beskriver hvordan Nye Veier skal samhandle med Entreprenør på sine anlegg for å ivareta sitt byggherreansvar innen SHA, YM og Samfunnsansvar. Nye Veier vil gjennom sitt engasjement vise entreprenørbransjen at man stiller strenge krav og store forventninger til at SHA, YM og Samfunnsansvar blir godt ivaretatt på alle anlegg i Nye Veiers regi.

Entreprenør er utførende organisasjon i prosjekt. Nye Veier vil gjennom påse-ansvar se til at prosjektet gjennomføres i henhold til de krav som gjelder. Dette gjøres gjennom samhandling, verifikasjoner, oppfølging og overvåkning. Påse-ansvaret vil innebære at Nye Veier gjennom ulike aktiviteter bidrar til kontinuerlig forbedring i SHA, YM og Samfunnsansvar -arbeidet.»

Prosjekt E6 Kvænangsfjellet har følgende klimamål, fastsatt i styringsdokumentet:

- Reduserer klimagassutslippene med 40 % fra referanseberegninga.
- Årlig gjennomsnittlig CO₂-utslipp knyttet til drift og vedlikehold skal innen 2030 reduseres med 75 % fra referanseberegning innen 2030.

Nye Veier beregner klimagassutslipp ved ulike stadier i prosjektet som en del av sin miljøledelse, og beregningene inngår som del av beslutningsunderlaget for prosjektenes framdrift. Det er tre hovedaktiviteter som bidrar til klimagassutslipp i forbindelse med vegger: 1) anleggsfasen, 2) drift og vedlikehold av vegen etter åpning og 3) trafikantens bruk.

Utbyggingsfasen

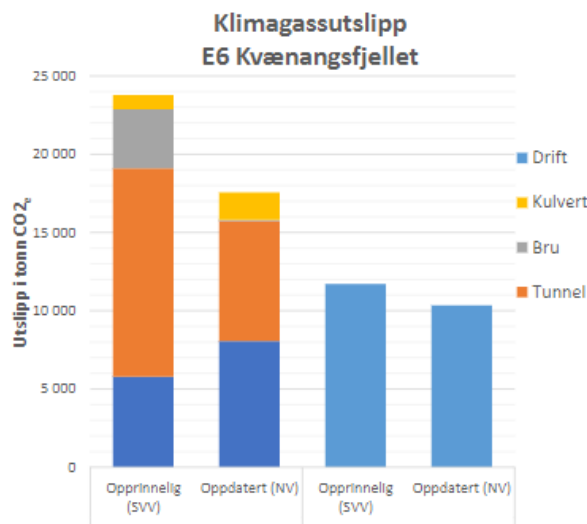
Viktige grep for å redusere klimagassutslippene i tidlig fase er valget av veglinje og mengden gjenbruk av eksisterende infrastruktur. Bygging av mange konstruksjoner (bruer og tunneler) vil generelt medføre høyere utslipp enn ved å legge veien i dagen. Reguleringsmyndighet vedtar løsning gjennom reguleringsplan.

Klimagassutslippet påvirkes også gjennom hvilke kontraktskrav som blir gjort gjeldende. Nye Veier utformer spesifikke krav for hvert enkelt prosjekt, basert på erfaring generelt, og potensialet for utslippsreduksjon i det enkelte prosjekt.

I detaljplanfasen velges type materiale (f.eks stål/betong/tre). I byggeplanfasen avklares det om lavkarbon kan brukes, i tillegg til at lengder på konstruksjoner og fyllinger vurderes. Kort lengde på konstruksjoner betyr gjerne mindre utslipp fordi det blir mindre materialbruk, mens lange fyllinger er gunstig ved masseoverskudd.

I bygginga velges leverandør og endelig resept. Det er fra dette valget at det er viktig å samle miljøvaredeklarasjoner (EPD-er). Miljøvaredeklarasjoner redegjør for den enkelte vares miljøpådrag (konsekvens) for blant annet klimagassutslipp. Det er standardiserte metoder som brukes for å redegjøre for utslippet for de enkelte materialene. Det er også laga verktøy for beregning av samla utslipp i regi av både Statens vegvesen (SVV) og Nye Veier (NV). Disse vil bli brukt i forbindelse med gjennomføringa og det endelige klimagassregnskapet.

Prosjektet har gjort beregninger av klimagasspådraget for veglinja i gjeldende reguleringsplan (plan fremmet av Statens vegvesen). Nye Veier har i tillegg til gjort beregninger av et optimalisert forslag til linje¹ (jf. linje presentert i planprogrammets figur 2). Figur 9 viser beregnet klimagassutslipp ved endring av linja fra regulert til optimalisert forslag. Veglinja som nå foreslås er en mellomvariant, og det forventes da et klimagassutslipp som også er noe midt mellom disse (NIRAS). Klimagassutslipp basert på endelig regulert linje vil bli beregna på et senere tidspunkt.



Figur 9 Klimagassutslipp ved alternative løsninger

¹ Beregningene er utført i verktøyet «NV GHG». Tilgjengelig på Nye Veiers nettsider. NV-GHG er utviklet av NIRAS Norge for Nye Veier

Driftsfasen

Driftsfasen påvirkes hovedsakelig av omfanget på brøyting og annet vegvedlikehold, og innsatsmidler til drifta fra for eksempel elektrisitetsforbruk fra belysning og tunneldrift med mer. Valg av tekniske komponenter som bruker lite energi er viktig i bygginga for å bidra til redusert utslipp i driftsfasen.

Trafikanten

Norge har i Nasjonal transportplan (NTP) for 2018 - 2029 presentert regjeringens måltall for kjøretøy, og dette er: «Nye personbiler og lette varebiler skal være nullutslippskjøretøy (elbiler og hydrogenbiler) fra 2025. Innen 2030 skal nye tyngre varebiler, 75 prosent av nye langdistansebusser og 50 prosent av nye lastebiler være nullutslippskjøretøy²».

Opplysningskontoret for vegtrafikk (OFV) sin statistikk for september 2020 viser at nullutslippsbiler utgjør 61,5 % markedsandel på landsbasis. Andelen er pr. dato lavere i Troms og Finnmark, og det antas at en årsak til dette er dårlig utbygd offentlig ladeinfrastruktur, se Figur 10 for oversikt over antall.



Ladepunkttype	Antall
Blue industrial 3-pin	2
CCS/Combo	31
CHAdeMO	31
Schuko	29
Tesla Connector Model	23
Type 2	151
Sum ladepunkter:	267

Figur 10 Offentlige tilgjengelige ladepunkt i Troms og Finnmark pr 07.10.2020.
Kilde: <https://info.nobil.no/statistikk>

Nye Veier påvirker trafikantens klimagassutslipp i valg av veggeometri. Store høydeforskjeller og bratte stigninger gir økte utslipp. Med regjeringas mål om kun salg av nullutslippskjøretøy fra 2025/2030 er det mindre relevant å vurdere klimagassutslipp fra kjøretøyene, men svært relevant å omtale energiforbruket ved å forflytte kjøretøyet. Tyngre kjøretøy krever mer energi for å forflyttes enn ett lett kjøretøy. En veggeometri med jevn og god linjeføring hvor det oppnås god flyt i kjøringa, reduserer energibehovet. Det er viktig å merke seg at trafikanten selv er ansvarlig for valg av type kjøretøy.

5.2.15 Samlet vurdering av virkninger

Samlet sett vurderes det at planforslaget har en overvekt av positive virkninger for de tema som er vurdert i kapittel 5.2. Særlig gjelder dette forholdet til by- og stedsutvikling, risiko- og sårbarhet, trafikkforhold og trafikksikkerhet, klima og miljø mm.

² <https://ofv.no/registreringsstatistikk>, og https://www.regjeringen.no/no/tema/transport-ogkommunikasjon/veg_og_vegtrafikk/faktaartikler-vei-ogts/norge-er-elektrisk/id2677481/

5.3 Konsekvensutredninger

5.3.1 Innledning

I gjeldende reguleringsplaner for strekningen ble det utarbeidet konsekvensutredninger for temaene landskapsbilde, naturmangfold, kulturminner og -miljø, og reindrift. Siden da er forskrift om konsekvensutredninger (KU-forskriften) revidert med virkning fra 1. juli 2017. I forbindelse med oppstart av planarbeidet med denne detaljreguleringen, vurderte forslagsstiller at planarbeidet samlet sett omfattes av KU-forskriften § 8, vedlegg II pkt. 13.

Tema som er konsekvensutredet i denne reguleringsplanen er friluftsliv, reindrift, landskapsbilde, naturmangfold, og kulturminner og -miljø. For temaene friluftsliv og naturmangfold er det utarbeidet konsekvensutredninger i henhold til metodikken i Statens vegvesens håndbok V712 rev. 2018. Temaene reindrift, landskapsbilde og kulturminner/-miljø er konsekvensvurdert i supplerende notat til konsekvensutredningene for temaene i gjeldende reguleringsplaner. Alle konsekvensutredningene finnes som vedlegg til planbeskrivelsen.

Kapittel 5.3.2 - 5.3.6 inneholder konklusjonene fra hver enkelt utredning. I kapittel 5.3.7 sammenstilles alle temaene med en samlet konsekvens for tiltaket. I kapittel 5.3.8 presenteres de foreslåtte skadereduserende og avbøtende tiltakene fra rapportene, samt forslagsstillers kommentarer til implementering av tiltakene i planforslaget.

5.3.2 KU Friluftsliv

Det er registrert et aktivt og variert friluftsliv i store deler av plan- og influensområde. Registreringene spenner fra isklatring til bærplukking.

Størst verdi har delområde IV: *Kvænangsfjellet* og delområde VII: *Oksfjordvannet og Fiskelva*, som benyttes til blant annet toppturer og fiske. Samlet sett vurderes planområdet å ha stor verdi.

Påvirkningen av planen vil i størst grad bli negativ for delområde III: *Sandneset – Valan* på grunn av etablering av massedeponi. For øvrig vurderes planforslaget hovedsakelig å få ubetydelige endringer for friluftslivsinteressene.

Den samlede konsekvensgraden av planen vurderes som ubetydelig. Delområde II *Sandnesdalen – Navit* får noe negativ konsekvens. Nullalternativet (gjeldende planstatus) rangeres derfor foran alternativ 1.

Utredningen i sin helhet finnes i planbeskrivelsens vedlegg 4.

5.3.3 KU Naturmangfold

Det er identifisert totalt ti viktige naturtyper og tre økologiske funksjonsområder for arter i planområdet. Alle vannforekomster ble undersøkt med hensyn til biologiske verdier, i tillegg ble det gjennomført en basiskartlegging av alle berørte vannforekomster i planområdet.

Et stort område med velutviklet beiteskog er definert som den viktigste naturtypen i planområdet. Også de økologiske funksjonsområdene for rovfugl har stor verdi. Når det gjelder vannforekomstene, er verdiene knyttet til tre vannforekomster som tilhører Oksfjordvassdraget (Fiskeelva, Oksfjordvannet, Eidelva), i tillegg til Oksfjorden og to grunnvannforekomster. Vannovervåkning indikerer så langt at samtlige har god, til svært god økologisk tilstand, og sårbarhetsvurderingen som er gjennomført, viser at vannforekomstene i planområdet har moderat til høy sårbarhet.

Alternativ 1 (utbyggingsalternativet) gi en forbedret eller uendret situasjon for sju av ti naturtyper. En lokalitet blir sterkt forringet. For samtlige økologiske funksjonsområder gir alternativ 1 uendret eller forbedret situasjon. I forhold til nullalternativet vil alternativ 1 også gi en uendret situasjon for vannforekomstene i planområdet.

Den samlede konsekvensgraden av planen vurderes som ubetydelig, selv om det for to av naturtypelokalitetene gir konsekvenser som trekker noe mot negativ. Seks av naturtypelokalitetene får noe til betydelig miljøforbedring, mens vannforekomstene får ubetydelig konsekvens. Alternativ 1 rangeres derfor foran nullalternativet (gjeldende planstatus).

Utredningen i sin helhet finnes i planbeskrivelsens vedlegg 5.

5.3.4 KU Reindrift

Berørt reinbeitedistrikt er 35 Fávrosorda (RBD35). Distriktet dekker et vår-, sommer- og høstbeiteområde mellom Finnmarksvidda og kysten mellom Kvænangen og Reisafjorden. Distriktet består av 16 siidaandeler, og flytter hver vår fra vinterbeite ved Kautokeino nordvestover mot Kvæangsfjellet med et øvre reintall i vårflokken på 6 400 dyr.

Dagens E6 krysser distriktet øst – vest og utgjør en barriere for trekk til og fra området nord for veien (Nuovas-halvøya). Planforslaget berører derfor reinens tilgang til minimumsbeiter om sommeren, naturlige trekk-/flyttleier mellom årstidsbeitene og særverdiområder for reindrift. Influensområdet for E6 i sum inneholder reindriftsområder av stor verdi (delområde 2 og 3 svært stor verdi).

Sammenstillingen av konsekvensvurderingen av delområdene gir samlet sett en vurdering der planforslaget (alternativ 1) har middels negativ konsekvens for reindrift.

Utredningens vurderer at planforslaget medfører en ulempe for reindriften ved at særlig området i Sandnesdalen forringes sammenliknet med 0-alternativet. Dersom ikke skadereduserende

tiltak gjennomføres, vil en kunne forvente redusert beite og forsterket forstyrrelse og unnvikelse for dyrene på østsiden av Kvænangsfjellet. I verste fall vil reinen på grunn av veiens barriereeffekt utelukkes fra eller stenges inne på sommerbeite og lufteområder nord for E6, eller at mer aktiv gjeting og driving må iverksettes. Etter en samlet vurdering av planforslaget, sammenstilt med alle inngrep i reinbeitedistriktet, er det utreders mening at det likevel vil være mulig for reindriftsutøverne å drive reindrift på en regningsssvarende måte.

Utredningen i sin helhet finnes i planbeskrivelsens vedlegg 6.

5.3.5 KU Landskapsbilde

Det aktuelle tiltaksområdet ligger i landskapsregion 32: Fjordbygdene i Nordland og Troms, med fjordtrauet som hovedform. Variasjonene i landskapsformene i regionen er store, og spenner seg fra paleiske fjellformer med høye og rolig avrundete fjellmassiv til smale strandflater. Klimaet er kjølig oseanisk, og bjørkeskog dominerer gjennom hele regionen. Tiltaksområdet er preget av både spredtbygde og naturpregede områder

Delområde 5: Kvænangsfjellet – Malingsfjellet og delområde 6: Storsvingen har middels til stor verdi. De øvrige områdene har middels verdi. Samlet sett har planområdet middels verdi.

Påvirkningen av planen vil i størst grad bli negativt (noe forringet) for delområde 3: Mettevollia ettersom den nye vegtraseen oppe i den bratte lia vil gi et negativt landskapsinngrep som er synlig i landskapsrommet omkring Oksfjordvannet. For øvrig vurderes planforslaget hovedsakelig å få ubetydelige endringer til litt forbedring for landskapsbildet.

Den samlede konsekvensgraden av planen vurderes som ubetydelig til litt forbedret. Delområde 3: Mettevollia vil få ubetydelig til noe negativ konsekvens, men de øvrige delområdene får ubetydelige endringer eller noe forbedring. Alternativ 1 (utbyggingsalternativet) rangeres derfor foran nullalternativet.

Utredningen i sin helhet finnes i planbeskrivelsens vedlegg 7.

5.3.6 KU Kulturminner

I forbindelse med reguleringsendringen, er det lagt til to kulturmiljøer i denne rapporten som ikke var med i utredningen for gjeldende reguleringsplaner for området; *Oksfjordvatnet nord* og *Reingjerde*. I tillegg er krigsminner medtatt i denne rapporten, noe de ikke var i utredningen for gjeldende reguleringsplaner for området.

Kulturmiljø 2: *Storsvingen* har verdien middels til stor. De øvrige kulturminnene er vurdert å ha verdien middels eller noe. Samlet sett vurderes kulturmiljøene i planområdet å ha middels verdi.

Påvirkningen av planen vurderes å medføre ubetydelige endringer til noe forringelse for kulturmiljøene i området.

Den samlede konsekvensgraden av planen vurderes som ubetydelig.

Utredningen i sin helhet finnes i planbeskrivelsens vedlegg 8.

5.3.7 Sammenstilling av ikke-prissatte konsekvenser

I det følgende sammenstilles konsekvensen for alternativene fra hvert fagtema. Dette gjøres ved å føre konsekvensene i en tabell (Tabell 1). I den samlede vurderingen skal summen av de ikke-prissatte temaene vurderes som en helhet. Kriteriene for den samlede vurderingen gjøres i henhold til tabell 6-7 i Statens vegvesens håndbok V712, gjengitt i Tabell 2.

Konsekvensutredningene for dette planforslaget har lagt til grunn to alternativer som skal vurderes; referansealternativet (nullalternativet), som er dagens situasjon inkludert gjeldende planer for området, og utbyggingsalternativet (alternativ 1).

Tabell 1 Samlet konsekvens for de ikke-prissatte temaene

KU tema	Referansealternativ	Utbyggingsalternativet
Friluftsliv	0	Ubetydelig konsekvens
Reindrift	0	Middels negativ konsekvens
Naturmangfold	0	Ubetydelig konsekvens
Landskapsbilde	0	Ubetydelig/positiv konsekvens
Kulturminner	0	Ubetydelig konsekvens
Samlet vurdering	0	Ubetydelig konsekvens
Rangering	2	1
Forklaring til rangering	Referansealternativet og utbyggingsalternativet, vurderes å ha tilnærmet lik konsekvens. Utbyggingsalternativet rangeres foran referansealternativet fordi dette alternativet innebærer mindre nyetablering av veg i urørt natur.	

Tabell 2 Kriterier for samlet vurdering av ikke-prissatte temaer (Statens vegvesen håndbok V712 2018)

Skala	Trinn 3: Kriterier for fastsettelse av samlet konsekvens for ikke-prissatte temaer
Kritisk negativ konsekvens	Alternativet medfører svært alvorlig miljøskade. Brukes unntaksvis. Minst ett av de fem temaene har kritisk negativ konsekvens
Svært stor negativ konsekvens	Alternativet vil medføre svært stor miljøskade. Minst to av de fem temaene har svært stor negativ konsekvens
Stor negativ konsekvens	Alternativet vil medføre stor miljøskade. Minst to av de fem temaene har stor negativ konsekvens
Middels negativ konsekvens	Alternativet er vesentlig dårligere enn referansealternativet Minst to av de fem temaene har middels negativ konsekvens
Noe negativ konsekvens	Alternativet er noe dårligere enn referansealternativet Maks ett tema kan ha middels negativ konsekvens, ingen temaer kan ha dårligere
Ubetydelig konsekvens	Alternativet vil ikke medføre vesentlig endring fra referansealternativet Positive og negative konsekvenser oppveier hverandre. Maks ett tema kan ha middels negativ konsekvens, ingen temaer kan ha dårligere.
Positiv konsekvens	Alternativet vil være bedre enn referansealternativet Minst to temaer med positiv konsekvens. Maks ett tema kan ha middels negativ konsekvens, ingen temaer kan ha dårligere
Stor positiv konsekvens	Alternativet vil være vesentlig bedre enn referansealternativet Overvekt av temaer med positiv konsekvens. Ingen temaer kan ha dårligere enn noe negativ konsekvens.

En samlet vurdering av fagtemaene som inngår i KU gir alternativ 1 (utbyggingsalternativet) **ubetydelig konsekvens** relatert til nullalternativet som per definisjon har ingen konsekvens, jf. Tabell 1.

Tiltaket er vurdert til å få middels negative konsekvenser for reindrift og for de øvrige utredningene er utbyggingsalternativet vurdert å ha ubetydelige til positive konsekvenser.

Utbyggingsalternativet er kortere enn nullalternativet og dette innebærer at det etableres mindre vei i utrørt terreng. Innkorting mellom Oksfjordhamn og Pavelsnes er på over 3 km i urørt terreng.

Gitt konsekvensgrad i samlet vurdering, rangeres utbyggingsalternativet foran nullalternativet.

5.3.8 Skadereduserende tiltak og forslagsstillers kommentarer

I dette kapitlet er alle foreslåtte skadereduserende tiltak fra hvert tema presentert i Tabell 3 sammen med forslagsstillers kommentar til hvordan tiltakene er hensyntatt i planforslaget.

Tabell 3 Skadereduserende tiltak fra KU-rapportene, samt forslagsstillers kommentarer

Skadereduserende tiltak	Forslagsstillers kommentarer
Friluftsliv	
1. Redusere massedeponiet Myrdalen ved delområde III: Sandneset – Valan noe i omfang. Masser i deponiet bør legges så lavt som mulig i terrenget for ikke å forringe de visuelle kvalitetene i området i nevneverdig grad. Massedeponiet forutsettes å være permanent og revegeteres. Vegen til massedeponiet bør i størst mulig grad følge eksisterende spor mot dalen.	Dette er fulgt opp gjennom bestemmelse 2.1.2, og Estetisk veileder for Nye Veier, som gis rettskraft gjennom bestemmelsene.
2. Redusere massedeponi i Oksfjordhamn (Stakkvollen) til å ikke inkludere parkeringsplass. Deponiet bør heller ikke overstige kote 40 for ikke å forringe de visuelle kvalitetene i området i nevneverdig grad.	Deponiet tilpasses naturlig landform. Det er lagt krav i rekkefølgebestemmelsene om ev. erstatningsareal for parkering, jf. også bestemmelser til midlertidige bygge- og anleggstiltak, pkt. 5.1. Utforming er fulgt opp gjennom bestemmelse 2.1.2, og Estetisk veileder for Nye Veier, som gis rettskraft gjennom bestemmelsene.
3. Dersom deponiet må omfatte eksisterende parkeringsplass, må det finnes fullgode erstatningsarealer for parkering ved løypestart for snøskuter og annen utfart.	Det er lagt krav i bestemmelsene om erstatningsareal for parkering. Se bestemmelsenes pkt. 5.1 om deponi i Stakkvollen.
Reindrift	
1. Tiltak som hindrer rein å trekke inn i tunnel. Anbefalt løsning: Rørferister tilsvarende som ved Skjåholmen tunnel på rv. 94.	Ivaretas i detaljprosjektering. Jf. også bestemmelsenes pkt. 2.1.5 om reindrift.
2. Gjerdet som beskytter område mellom ferist og tunnelåpning/-portal.	Ivaretas i detaljprosjektering. Jf. også bestemmelsenes pkt. 2.1.5 om reindrift.
3. Etablering av samarbeidsordning mellom Nye Veier (byggherre), entreprenør og RBD35 i forkant av og gjennom hele anleggsperioden for å avklare og avtale viktige hensyn for reindriften.	Det er opprettet dialog med distriktet, og dialogen forutsettes videreført i detaljprosjektering og anleggsperioden. Jf. også bestemmelsenes pkt. 2.1.5 om reindrift.
4. Rekkverk langs dagens vei som ikke inngår i ny vei, fjernes og gjenbrukes annet sted.	Dette vurderes i detaljprosjekteringen. Dagens veg skal brukes som beredskapsveg og rekkverk vil derfor i stor grad måtte bevares. Jf. også bestemmelsenes pkt. 2.1.5 om reindrift.
5. Rekkverk langs ny vei unngås så langt som mulig ved bruk av slakere helning på grøfter, fyllinger mm.	Det er medtatt en presisering av dette i bestemmelsenes pkt. 2.1.5 om reindrift.
6. Der rekkverk likevel må benyttes, må det sikres åpninger med jevne mellomrom slik at reinen kan passere.	Dette vurderes nærmere i detaljprosjekteringen. Jf. også bestemmelsenes pkt. 2.1.5 om reindrift.

Skadereduserende tiltak	Forslagsstillers kommentarer
<p>7. Bortfallet av egnet sted for salgsboder på Gildetun kompenseres med tilrettelegging for salgsboder ved en annen rasteplass langs framtidig E6.</p>	<p>Det er regulert inn flererasteplasser innenfor planområdet, men det er ikke avklart hvor salgsboder ev. skal etableres. Dette vil være gjenstand for dialog mellom aktørene ved et senere tidspunkt, men det er åpnet for å tilrettelegge for utsalg i bestemmelsenes pkt. 3.2.6.</p>
<p>Naturmangfold</p>	
<p>Forutsatte tiltak:</p> <p>1. I forbindelse med inngrep i naturtypelokaliteter er det viktig å opptre så arealminimerende som mulig. Generelt bør anleggs- og riggområder i størst mulig grad legges til områder som fra før er sterkt påvirket av menneskelige inngrep, og i områder der det er liten risiko for forurensning av vannforekomster.</p>	<p>Anleggs- og riggområder er regulert i plankartet, og ligger hovedsakelig ved siden av veglinja. Det er lagt inn hensynssoner for naturtyper og vannforekomster der det skal vises særlig varsomhet.</p>
<p>2. Før anleggsstart skal det gjennomføres en kartlegging av eventuelle hekkeområder for sårbare arter av rovfugl innenfor de berørte områdene, i tillegg til rødlistede arter som hekker i planområdet.</p>	<p>Vurderes ivaretatt gjennom rekkefølgebestemmelser.</p>
<p>3. I hekkeperioden (februar - august) skal det ikke gjennomføres tiltak innenfor 1000 meter fra hekkelokaliteter til kongeørn, jaktfalk eller vandrefalk, og ikke innenfor 500 meter fra hekkelokalitet til fjellvåk.</p>	<p>Vurderes ivaretatt gjennom bestemmelsenes kap 2.1.</p>
<p>4. Sikker håndtering av registrerte forekomster av fremmedarter slik at de ikke spres videre i forbindelse med anleggsarbeidet.</p>	<p>Dette er sikret gjennom sektorlovgivning. Egen bestemmelse vurderes derfor som unødvendig.</p>
<p>5. Det forutsettes at det gjennomføres avbøtende tiltak for å redusere partikkel- og forurensningsbelastning på vannforekomster. Dette gjelder blant annet bruk av siltgardin ved tiltak som kan medføre partikkelpåvirkning i Oksfjordvannet.</p>	<p>Vurderes ivaretatt gjennom gjeldende regelverk/ behandling av utslippssøknad og bestemmelse om å redusere partikkeforurensning, jf. bestemmelse 2.2.3 d).</p>
<p>6. Utarbeidelse av plan for vannhåndtering for alle rigg- og anleggsområder og deponiområder. Ved planlegging av tiltak skal det tas hensyn til de klimatiske forhold i planområdet, og det skal ikke planlegges tiltak i nærheten av sårbare vassdrag i perioder med snøsmelting.</p>	<p>Dette er sikret gjennom rekkefølgebestemmelsene og krav til miljøkvalitet i bestemmelsenes pkt. 2.2.</p>
<p>7. For å ha en nærmere avklaring på risiko for utlekking av tungmetaller fra tunnelmasser, skal det gjennomføres ytterlige undersøkelser av berggrunnen med sonderboringer før oppstart av tunnelbygging.</p>	<p>Vurderes ivaretatt gjennom sektorlovgivning.</p>

Skadereduserende tiltak	Forslagsstillers kommentarer
8. Ved valg av renseløsning skal det tas hensyn til at vannforekomstene i planområdet har moderat til høy sårbarhet, både på grunn av vanntype, størrelse og god til svært god tilstand. Ved utslipp av anleggsvann til Oksfjordvannet skal utslippspunkt velges slik at det ikke påvirker viktige gyteområder for sjørøye, eller viktige oppholds- og næringsøksområder for laksefisk og sjørøye.	Vurderes ivaretatt gjennom utslippstillatelse, rekkefølgebestemmelser.
9. Det skal gjennomføres en risikovurdering for alle aktuelle deponiområder. I risikovurderingen skal forurensningsrisiko for alle vannforekomster utredes.	Vurderes ivaretatt gjennom rekkefølgebestemmelser.
10. Kantvegetasjon innen en sone på 10 meter fra vassdraget skal restaureres.	Dette vurderes ivaretatt gjennom hensynssoner i plankartet, og øvrige bestemmelser.
11. Ved tiltak som kan påvirke anadrome vannforekomster skal det tas hensyn til sårbare perioder for laksefisk og sjørøye.	Vurderes ivaretatt gjennom bestemmelser til miljøkvalitet.
12. I delen av Oksfjordvannet som påvirkes av tiltaket, skal det gjennomføres en kartlegging av sjørøyens bruk av innsjøen, blant annet kartlegging av mulige gyteområder ved hjelp av undervannsdroner.	Vurderes ivaretatt gjennom bestemmelser til miljøkvalitet.
13. Alle resipienter skal overvåkes kontinuerlig med automatiske målestasjoner for turbiditet, pH og konduktivitet. Lekkasje av partikler og endringer av pH vil da fort kunne detekteres, supplerende prøver kan tas og arbeidet ev. stanses inntil årsak er kartlagt og avbøtende tiltak er på plass. På grunn av klimatiske forhold er det i perioden oktober - mai ikke mulig med kontinuerlig overvåkning med målesonder i mindre resipienter.	Overvåking pågår parallelt med reguleringsplanprosessen. Er ellers ivaretatt gjennom rekkefølgebestemmelser og akseptert overvåkingsprogram. Vil også bli ivaretatt i vilkår til utslippstillatelse.
14. Det skal utarbeides en overvåkningsplan for anleggsfasen og etterundersøkelser.	Overvåkingsprogram er godkjent.
15. På grunn av moderat sårbarhet av Eidelva og Oksfjordvannet skal tunnelvaskevann renses før utslipp i resipienter.	Vurderes ivaretatt gjennom gjeldende regelverk/ utslippstillatelse.
Foreslåtte tiltak:	Plankart og foreslåtte bestemmelser vurderes å ivareta sikkerheten til lokalitetene på en tilfredsstillende måte.
1. Merking av viktige naturtypelokaliteter i felt, i tilfeller der inngrep er planlagt så nær at det er fare for utilsiktet skade.	
2. Utarbeidelse av en tiltaksplan for alle berørte vannforekomster innenfor nedbørsfeltet til Oksfjordvassdraget. Tiltaksplanen skal omfatte tiltak for å redusere forurensningspåvirkning og påvirkning av fiskebestander. Planen skal gjelde for både anleggs- og driftsfasen.	Ivaretatt gjennom rekkefølgebestemmelsene.

Skadereduserende tiltak	Forslagsstillers kommentarer
<p>3. Til fyllinger i vassdrag skal det ikke brukes masser fra bergarter som kan danne skarpe partikler, for eksempel skifer. Massene som benyttes i øvre delen av Eidelva eller i nærområdet til Oksfjordvannet skal vaskes for nitrogen. Eidelva og Oksfjordvannet har en pH på cirka 8, og i varme perioder kan det være risiko for ammoniakkdannelse.</p>	<p>Vurderes ivaretatt gjennom vilkår i utslippstillatelse.</p>
Landskapsbilde	
<p>1. Planlegging og gjennomføring av naturlig revegetering og/eller tilsåing av berørte arealer i sårbare områder bør kvalitetssikres av personer med ekspertkompetanse. Dette vil redusere omfanget (påvirkningen).</p>	<p>Det stilles krav i entreprisen/gjennomføring av tiltaket om dette.</p>
<p>2. Der det blir fyllinger brattere enn 1:2, skal man, for å sikre revegetering av skjæringene og unngå erosjon, benytte biologisk nedbrytbare erosjonsmatter. Dette kan redusere omfanget (påvirkningen).</p>	<p>Det stilles krav i entreprisen/gjennomføring av tiltaket om dette.</p>
<p>3. Fyllinger og landkar ved bru over bekker og elver må tilpasses terrenget på en god måte. Dette vil redusere omfanget (påvirkningen).</p>	<p>Dette ivaretas gjennom tiltaksplaner, jf. rekkefølgebestemmelser.</p>
<p>4. Tunnelportalenes vinkel må tilpasses hver enkel situasjon ved de ulike påhuggene slik at det oppnås best mulig tilpasning til terreng. Dette vil redusere omfanget (påvirkningen).</p>	<p>Utforming av tunnelportaler avklares i detaljprosjekteringen.</p>
<p>5. Alt berørt terreng rundt portalområder skal gis en så god forankring til eksisterende terreng som mulig. Dette inkluderer omlegging av bekker, murer, terreng og portal. Området skal revegeteres.</p>	<p>Tas til orientering. Utforming av tunnelportaler avklares i detaljprosjekteringen.</p>
<p>6. All gammel veg som ikke lenger skal være i bruk bør istandsettes og revegeteres på en slik måte at man ikke lenger kan se at det har vært veg der.</p>	<p>Gammel veg vil hovedsakelig gjenbrukes som beredskapsveg. For øvrig vil dette imøtekommes der det er relevant, jf. bestemmelsene.</p>
<p>7. God utforming og istandsetting av deponier og istandsetting av masseuttak skal tillegges stor vekt. Dette har stor betydning for det permanente omfanget (påvirkningen).</p>	<p>Tas til orientering. Det skal utarbeides en istandsettingsplan for deponiene. Krav i utslippstillatelse er også med på å sikre dette.</p>

Skadereduserende tiltak	Forslagsstillers kommentarer
8. Det skal vurderes om store løsmasseskjæringer i eksponerte områder og rundt tunnelpåhugg skal reduseres i omfang ved hjelp av natursteinsmurer av høy kvalitet.	Tas til orientering. Utforming av tunnelportaler avklares i detaljprosjekteringen.
9. Vurderer noe fjerning av vegetasjon for å åpne utsikten mot Oksfjordvannet og Badderfjorden. Dette vil kunne forbedre reiseopplevelsen.	Vegetasjonsrydding kan ev. vurderes ifb. ferdigstilling av anlegget. Man bør da ta kontakt med lokal skogmyndighet og grunneiere for klarering av tiltak.
10. I rigg- og marksikringsplanen bør det gis detaljerte føringer for masseflytting for å sikre en god revegetering og unngå spredning av uønskede arter i anlegget. Dette er avgjørende for permanent omfang (påvirkning) av tiltaket.	Tas til orientering.
11. Anleggsområdet bør ikke omfatte mer areal enn det som er nødvendig. Vegetasjon som skal bevares sikres med anleggsgjerde, da dette vil kunne påvirke permanent omfang (påvirkning). Vegetasjon på høyfjellet bør sikres spesielt	En søker å redusere inngrep i størst mulig grad. For øvrig vil anleggsfasen belyses i detaljprosjekteringen.
12. Sidearealene skal tillegges stor vekt og bør revegeteres parallelt med at vegkroppen ferdigstilles.	Tas til orientering.
13. Unngå mellomlagring av masser i sidebratt terreng – smalt anleggsbelte. Dette er avgjørende for permanent omfang (påvirkning).	Det legges opp til liten grad av mellomlagring av masser. Ved behov er det lagt til grunn mellomlagring i veglinja. Overskuddsmasser brukes i størst mulig grad i veglinja.
Kulturminner	
1. Det mest verdifulle kulturmiljøet i planområder er den samiske sommerleiren ved Storsvingen. Det sørvestre funnstedet vil bli liggende i vegfyllingen over dalen her. Her bør en søke å begrense fyllingen ved å senke vegen noe eller gjøre lokale tilpasninger ved å skjerpe skråningen eller skjerme funnet med en terrengmur her. Førstnevnte tiltak er best dersom dette lar seg gjøre.	Det er forsøkt å bevare kulturmiljøet i størst mulig grad gjennom hensynssoner.
2. De gamle brukarene ved Sandneselva bør bevares ved lokale tilpasninger	Tas til orientering. Det er ikke lagt opp til tiltak ved eksisterende bru eller de gamle brukarene.

5.3.9 Konsekvenser vurdert mot dagens veglinje som 0-alternativ

Konsekvensutredningen er gjort med dagens planstatus (reguleringsplanen vedtatt i 2016) som referanse, slik det kreves i fastsatt planprogram. I høringen av planprogrammet kom det imidlertid innspill fra Fylkesmannen om å benytte dagens veg som 0-alternativ. I dette avsnittet er det derfor inkludert en *enkel vurdering* av planforslagets konsekvenser dersom dagens veg benyttes som referansesituasjon (0-alternativ).

Friluftsliv

I gjeldende reguleringsplan fra 2016 pekes det på at for friluftslivet vil etablering av tunell under Kvænangsfjellet kunne bidra til å redusere tilgjengeligheten til høyfjellet, men samtidig vil redusert trafikk over fjellet bidra til mer ro og stillhet, og dermed større opplevelsesverdier. For friluftsliv vurderes planforslaget å gi ubetydelig endrede konsekvenser i forhold til den gjeldende planen. Samlet sett vurderes planforslaget å ha flere positive konsekvenser for friluftslivet enn dagens situasjon, da det både øker tilgjengeligheten til høyfjellet, og bidrar til mer stillhet og ro i det samme området, i og med at delstrekninger inngår i tunnel.

Reindrift

Konsekvensutredningen fra NORUT konkluderer med at utbygging av Kvænangsfjelltunnelen vil gi *stor positiv konsekvens* for reindriften, da det vil bli i overkant av 3 km tilnærmet fri passasje på fjellet. Ifølge konsekvensutredningen gir påhugg vest og øst for Kvænangsfjelltunnelen *middels til liten negativ konsekvens* for reindriften. For reindrift vurderes planforslaget å gi *noe negativ konsekvens* i forhold til den gjeldende planen. I forhold til dagens situasjon, vurderes planforslaget å gi positiv konsekvens for reindriften, da vegen over Kvænangsfjellet legges i tunnel, og veg og tilhørende anlegg bedre tilpasses reindriftenes behov (slake vegskråninger, minimal bruk av rekkverk mm.).

Naturmangfold

Virkningene i gjeldende reguleringsplan er vurdert å gi *middels negativ konsekvens* for vegetasjon og fauna, og *liten til ubetydelig konsekvens* for akvatisk fauna. Samlet sett vurderes planforslaget å berøre dagens naturmangfold i samme grad som gjeldende plan.

Landskap

Sammenlignet med dagens situasjon, er virkningene i vedtatt reguleringsplan vurdert å gi *liten til middels negativ konsekvens*. For landskapsbildet vurderes innkorting av veglinjen og mer bruk av eksisterende vei at planforslaget får *ubetydelig til liten positiv konsekvens* i forhold til den vedtatte reguleringsplanen. Samlet sett vurderes planforslaget å gi *liten til middels negativ konsekvens* for landskap i forhold til dagens situasjon.

Kulturminner

Konsekvensen for kulturminner ble ifb. gjeldende plan vurdert som *stor negativ, til meget stor negativ*. Ved implementering av avbøtende tiltak kunne konfliktgraden reduseres til *middels, til stor negativ konsekvens*. For kulturminner vurderes planforslaget å gi ubetydelig endrede konsekvenser i forhold til den gjeldende planen. Samlet sett vurderes planforslaget å gi *middels til stor negativ konsekvens* for kulturminner i forhold til dagens situasjon.

5.4 Konklusjon – Planens virkninger og konsekvenser

Det er over flere år, og i flere ulike planprosesser, utredet og vurdert hvilke konsekvenser og virkninger plantiltaket kan få for sine omgivelser, både prissatte og ikke prissatte.

Datagrunnlaget vurderes derfor som godt. Ved siden av reguleringsplanen gjelder også øvrig lov og regelverk som bidrar til å sikre en forsvarlig utbygging, herunder forurensningsloven, naturmangfoldloven, plan- og bygningsloven mfl.

Ved bruk av Ceequal og Nye Veiers styringsdokumenter legges også grunnlaget for gode miljøvalg og bærekraftige løsninger.

Prosjektets prestasjonsmål, jf. kapittel 4.4.1 vurderes imøtekommet gjennom en mer trafiksikker veg og krav til HMS og SHA i anleggsperioden mm. Bruk av digitale verktøy og involvering og samarbeid mellom totalentreprenør og rådgiversiden vurderes å bidra til optimaliserte løsninger på alle relevante plan. Det er holdt kontakt med reindriftsnæringen i planprosessen, herunder møte med distriktsstyret, med sikte på å finne løsninger som ivaretar deres behov og interesser på en best mulig måte.

På bakgrunn av vurderingene ovenfor er det forslagsstillers konklusjon at planforslaget har en overvekt av positive virkninger og konsekvenser, og at ulemper vil kunne avbøtes på tilfredsstillende måte gjennom foreslått arealdisponering og krav i bestemmelser.

5.5 Gjennomføring

5.5.1 Framdrift og finansiering

Prosjektet er en del av Nye Veiers portefølje. Prosjektet får bevilgning over Statsbudsjettet. Byggestart på strekningen er planlagt i 2021 og prosjektet planlegges ferdigstilt senest høsten 2024, før ny vintersesong. Utbyggingen er forventet å koste 1690 millioner kroner. Det er ikke planlagt bruk av bompenger.

5.5.2 Totalentreprenørens rolle

Nye veier har startet prosessen med å velge hvilken totalentreprenør som skal gjennomføre utbyggingen. Totalentreprenøren vil være på plass tidlig i 2020, og vil få ansvaret for å detaljprosjekttere og optimalisere ytterligere i gjennomføringen av anlegget.

5.5.3 Sikkerhet, helse og arbeidsmiljø (SHA) og kvalitets- og internkontrollsystem

Før oppstart av bygge- eller anleggsarbeid skal det foreligge en skriftlig plan for sikkerhet, helse og arbeidsmiljø (SHA-plan) som beskriver hvordan risikoforholdene i prosjektet skal håndteres, jf Byggherreforskriften § 7. SHA-planen skal bidra til å sikre et fullt forsvarlig arbeidsmiljø for alle under gjennomføringen av byggeprosjektet.

I rekkefølgebestemmelsene kreves det også utarbeidet et kvalitets- og internkontrollsystem som skal sikre at føringer og krav til det ytre miljøet blir ivaretatt og fulgt opp i prosjektet. Dette skal også ivareta interne føringer.

5.5.4 Grunnerverv

Det er parallelt med planprosessen satt i gang informasjonsarbeid til berørte grunneiere, herunder invitasjon til åpent møte i varslingsperioden, samt brev og direkte kontakt i konkrete saker. Det vil opprettes kontakt med alle berørte grunneiere før anleggsarbeidene tar til, med sikte på å få til en minnelig avtale. Utbetaling av erstatning planlegges før, eller under anleggsarbeidene. Kart- og delingsforretning med oppmåling vil skje etter ferdigstilling av anlegget.

5.5.5 Reguleringsendring etter anleggsslutt

Etter anleggsslutt vil behovet for reguleringsendring («som bygget») bli vurdert. Det kan eksempelvis være behov for/hensiktsmessig å innsnevre planområdet til å samsvare med realisert anlegg, ev. tilsvarende utvidelser.

6 Samlet vurdering og anbefaling

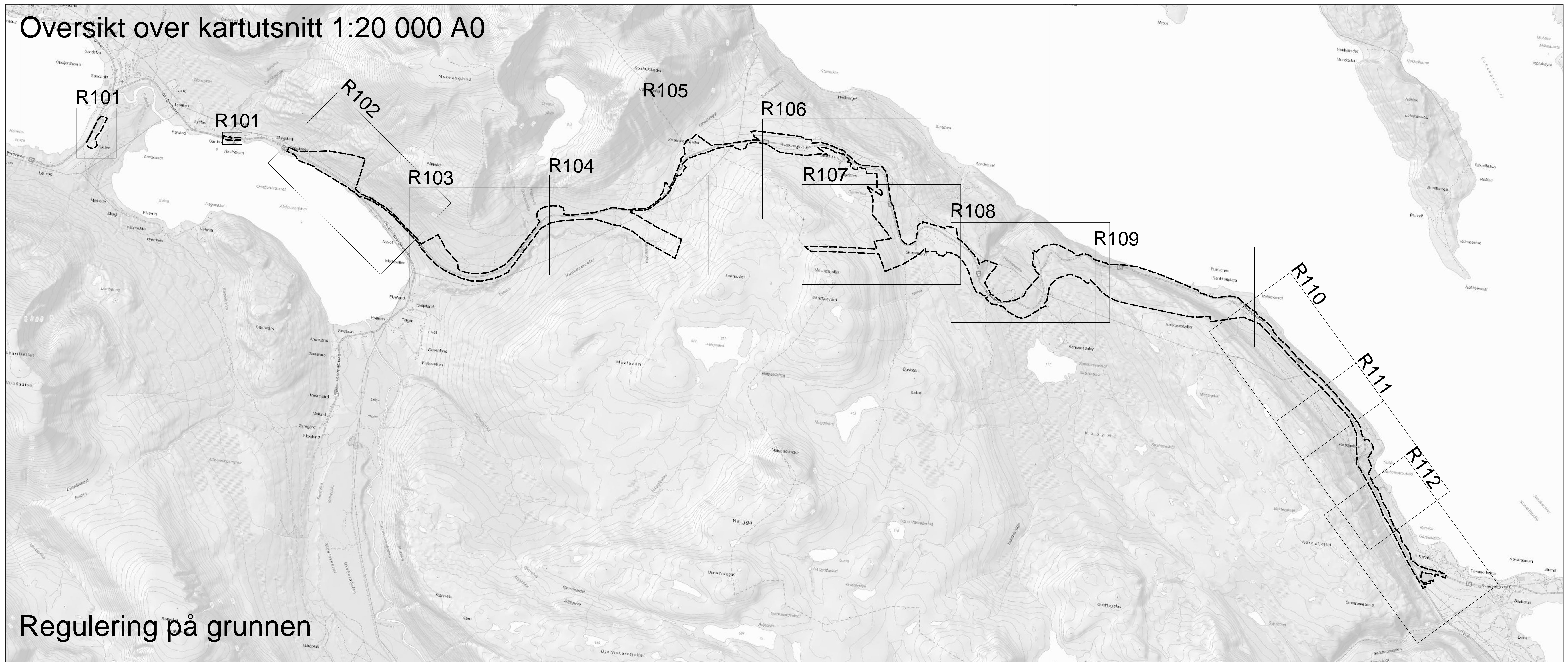
Planforslaget er utarbeidet i tråd med fastsatt planprogram, og iht. gjeldende regelverk for planprosess og planutforming. Forslagsstiller Nye Veier AS vurderer at det framlagte planmaterialet svarer godt på prosjektets hensikt og prestasjonsmål. Planens positive virkninger og konsekvenser vurderes samlet sett å være større enn de negative

På denne bakgrunn anbefaler Nye Veier AS at planforslaget legges ut til høring og offentlig ettersyn.

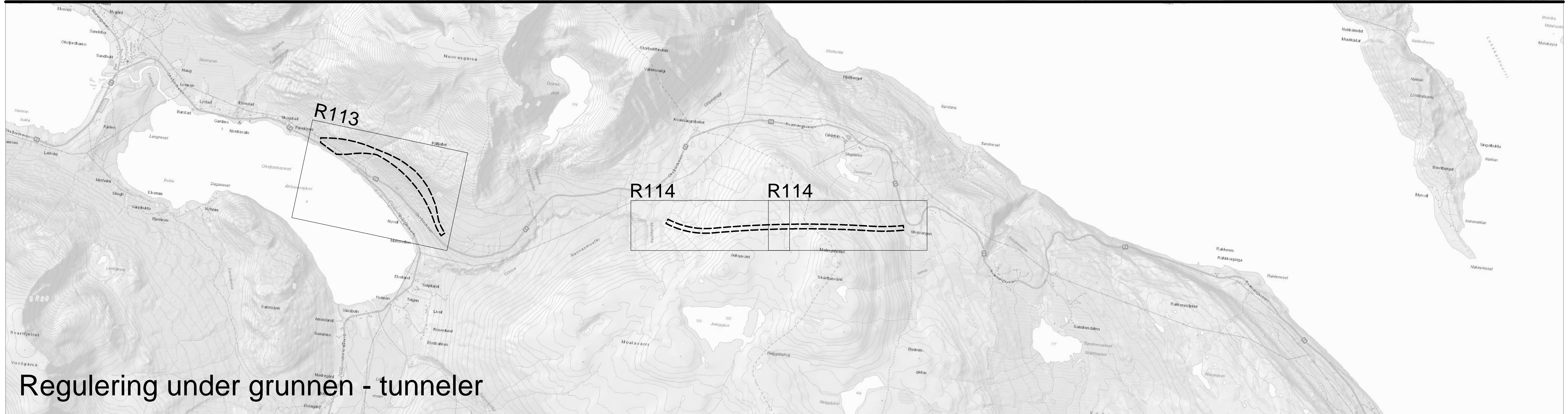
7 Vedlegg

1. Planinitiativet
2. Referat fra planoppstartsmøtet
3. Innspill ved varsel (refererte/kommenterte, samt kopi)
4. KU Friluftsliv
5. KU Naturmangfold
6. KU Reindrift
7. KU Landskap
8. KU Kulturminner
9. ROS-analyse
10. Støyutredning
11. Vannovervåkingsprogram
12. Flomvurdering Suselva
13. Geoteknisk rapport/vurdering
14. Geoteknisk datarapport
15. Skredrapport
16. Miljøgeologisk rapport
17. Ingeniørgeologisk rapport
18. Vurdering av deponiområder
19. TS-revisjon av veglinja i planforslaget
20. Oversiktstegning veglinje (B-tegning)
21. Plan- og profiltegning veglinje (C-tegning)
22. Normalprofil (F-tegning)

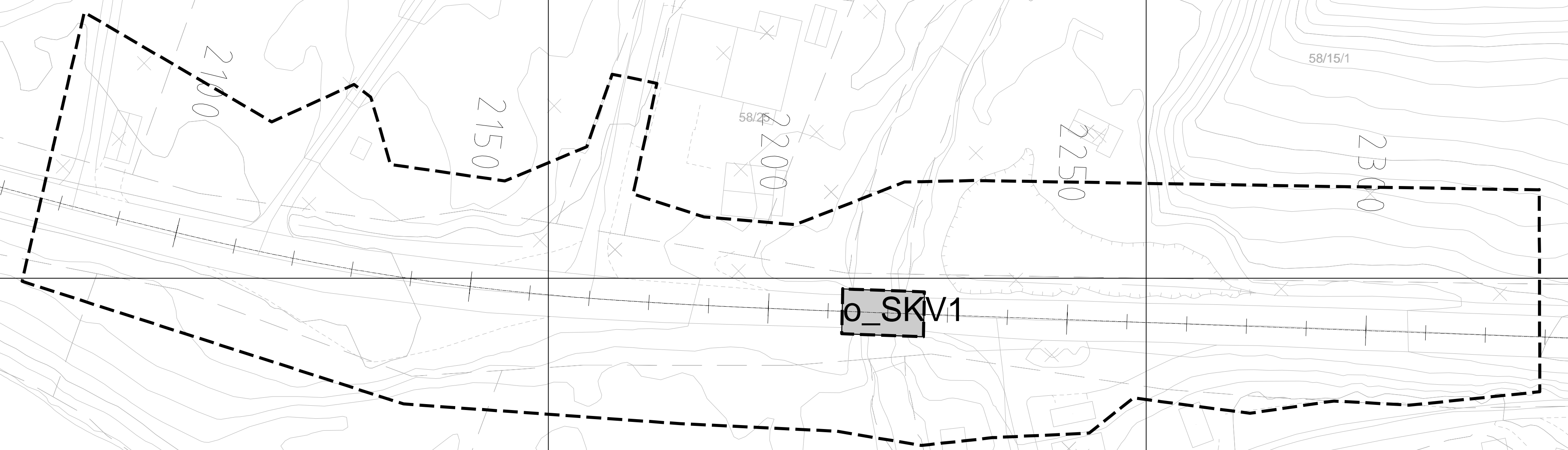
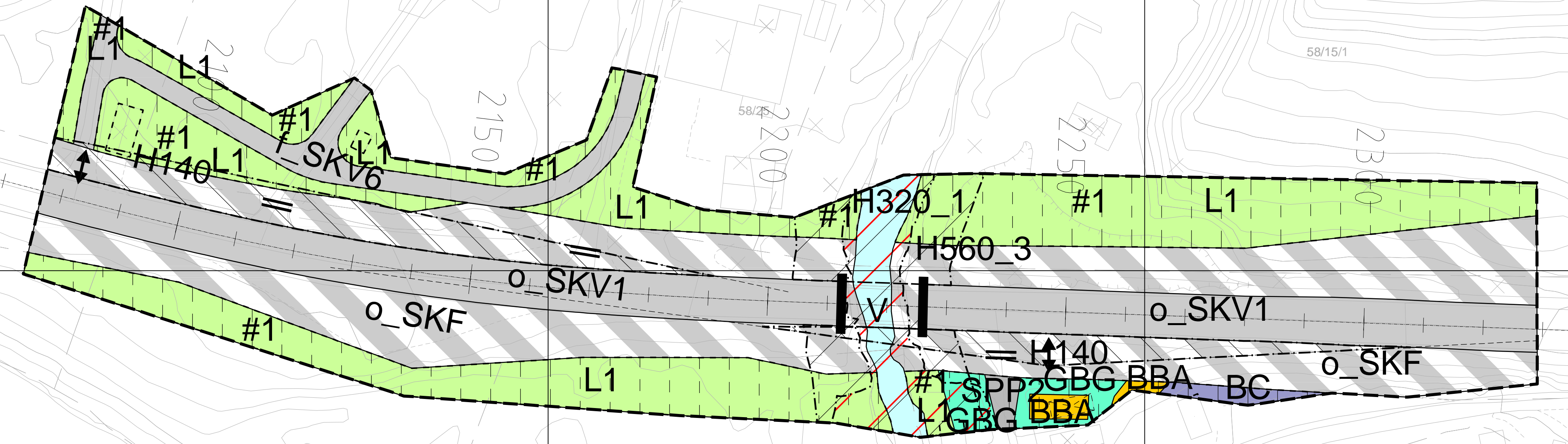
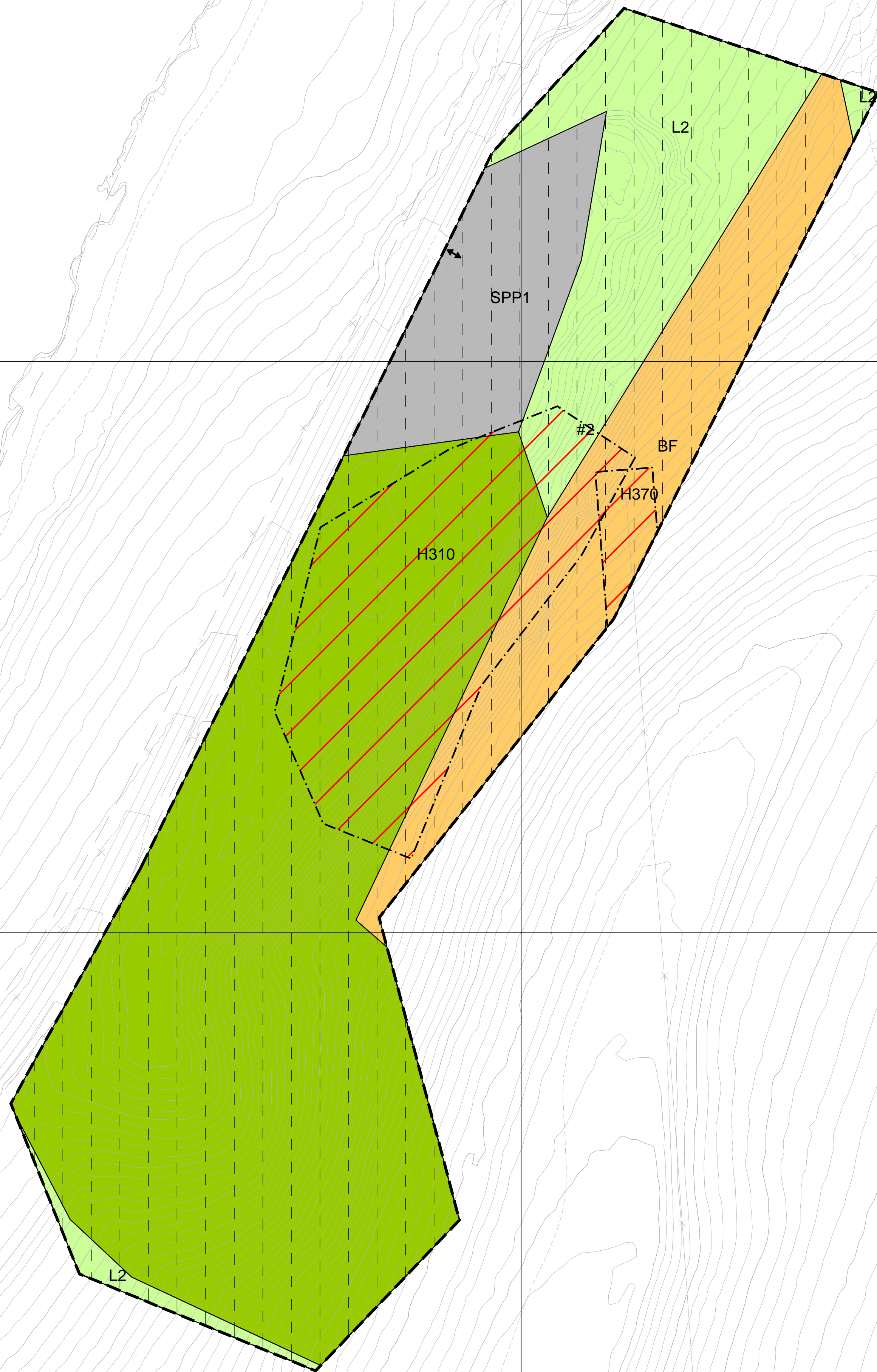
Oversikt over kartutsnitt 1:20 000 A0



Regulering på grunnen



Regulering under grunnen - tunneler



Tegnforklaring

Reguleringsplan PBL 2008

§12-5. Nr. 1 - Bebyggelse og anlegg

- BBA Bebyggelse og anlegg
- BF Fritidsbebyggelse
- BS Offentlig eller privat tjenesteyting
- BC Campingplass
- BI Idrettsanlegg

§12-5. Nr. 2 - Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

- SKV Kjøreveg
- SGS Gang/sykkelveg

§12-5. Nr. 3 - Grønnstruktur

- SVT Annen veggrunn - tekniske anlegg
- AVG Annen veggrunn - grenstareal
- SRP Rasteplass
- SPP Parkeringsplasser
- SKF Kombinerte formål for samferdselsanlegg og/eller teknisk infrastrukturtrasser
- GBG Blå/grønnstruktur

§12-5. Nr. 5 - Landbruks-, natur- og friluftsmål samt reindrift

- L LNFR areal for nødvendige tiltak for landbruk og reindrift og gårdsstilknyttet næringsvirksomhet basert på gårdens ressursgrunnlag

§12-5. Nr. 6 - Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone

- V Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone

§12-6 - Hensynsoner

- H140 Frisikt
- H200 Ras- og skredfare
- H250 Flomfare
- H270 Høyspenningsanlegg (inkl høyspentkabler)
- H560 Bevaring naturmiljø
- H570 Bevaring kulturmiljø

§12-7 - Bestemmelseområder

- Midlertidig bygge- og anleggsområde

Linjesymbol

- PblMidtByggAnleggGrense
- RpAnghittHensynGrense
- RpFareGrense
- RpFormålGrense
- RpGrense
- RpSkiringGrense
- Bebyggelse som forutsettes fjernet
- Frisiktløpe
- Bru
- Tunnel

Punktsymboler

- Tunnelåpning
- Brukar
- Avkjørsel - både inn og utkjøring
- Stenging av avkjørsel

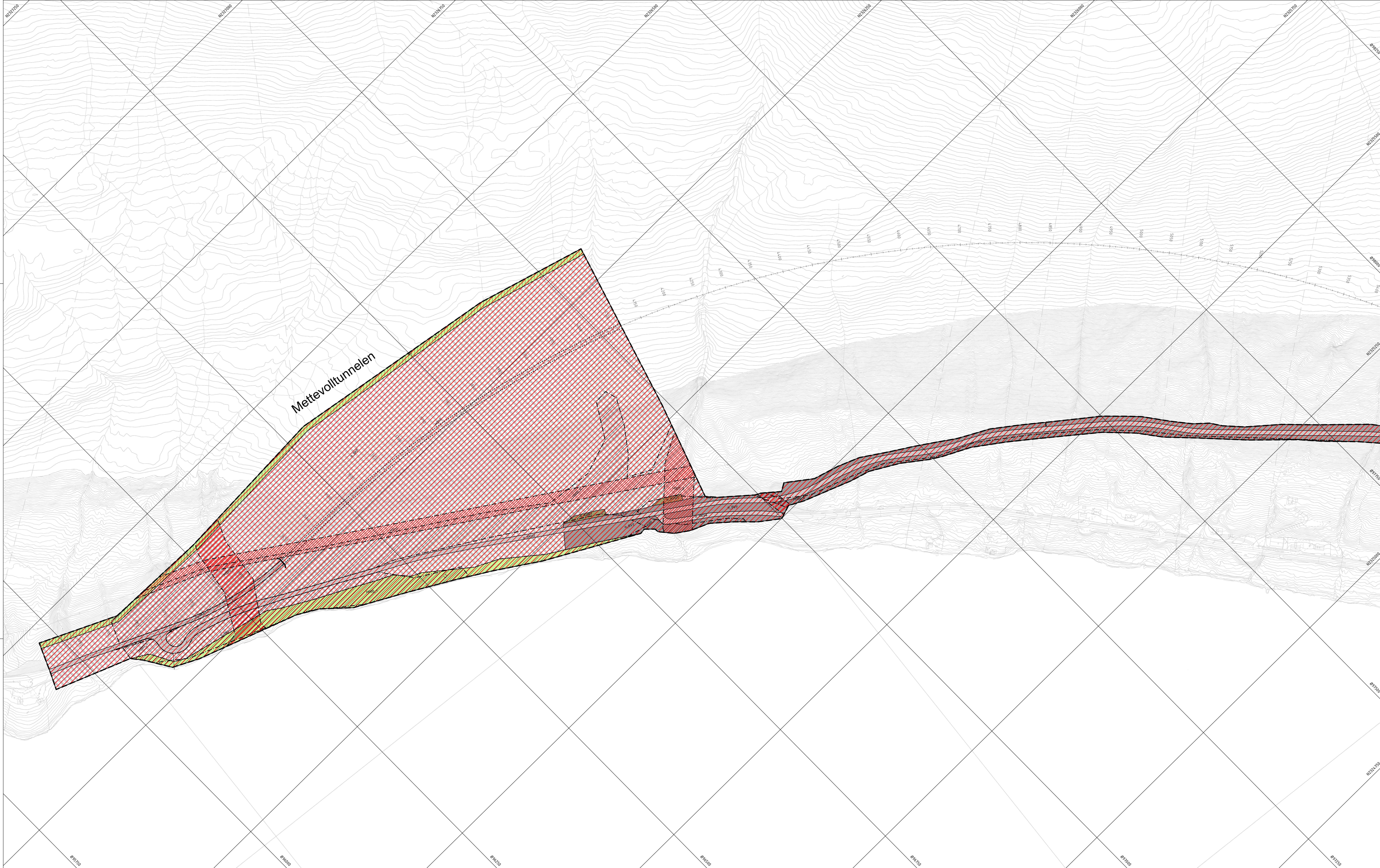
Kilde for basiskart: Statens kartverk
 Dato for basiskart: 31.07.2020
 Eksamplenummer: Im
 Kartmålstokk: VAR
 0 25 50m

Revisjon	Dato	Saknr.	Signatur

E6 Kvænangsfjellet			
PlanID	5426_2020002/5426_2020001		
Kartgrunnlag	FKB		
Kartreferanse	EURIFBR NTM-21		
Høydegrunnlag	NN2000		

Saksbehandling i følge plan- og bygningsloven			
Dato	Saknr.	Signatur	
Dato for oppstartsmøte	16.05.2020	2020/276, 2020/631	
Kunngjøring oppstart av reguleringsplanarbeid	19.05.2020		
Legges ut til høring og OE av Nye Veier jf. PBL § 3-7	30.10.2020		
Periode for høring og offentlig ettersyn	30.10.20 - 11.12.20		
Vedtatt kommunestyret			

Dato:	31.08.2024	Utfor bedret av:		Tegningsnummer:	
PROF-nummer:		Saksbehandler:			
				R101	



Mettevolltunnelen

Tegnforklaring

Reguleringsplan PBL 2008

§12-5. Nr. 1 - Bebyggelse og anlegg

- BBA Bebyggelse og anlegg
- BF Frilidsbebyggelse
- BS Offentlig eller privat tjenesteyting
- BC Campingplass
- BI Idrettsanlegg

§12-5. Nr. 2 - Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

- SKV Kjøreveg
- SGS Gang-/sykkelveg

- SVT Annen veggrunn - tekniske anlegg
- AVG Annen veggrunn - grøntareal
- SRP Rasteplass
- SPP Parkeringsplasser
- SkF Kombinerte formål for samferdselsanlegg og/eller teknisk infrastrukturtraseer

§12-5. Nr. 3 - Grønnstruktur

- GBG Blå/grønnstruktur

§12-5. Nr. 5 - Landbruks-, natur- og friluftformål samt reindrift

- L LNFR areal for nødvendige tiltak for landbruk og reindrift og gårdstilknyttet næringsvirksomhet basert på gårdens ressursgrunnlag

§12-5. Nr. 6 - Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone

- V Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone

§12-6 - Hensynsoner

- N140 Frisikt
- H210 Ras- og skredfare
- H270 Flomfare
- H270 Høyspeningsanlegg (inkl høyspentkabler)
- H500 Bevaring naturmiljø
- H510 Bevaring kulturmiljø

§12-7 - Bestemmelsesområder

- M Midlertidig bygge- og anleggsområde

Linjesymbol

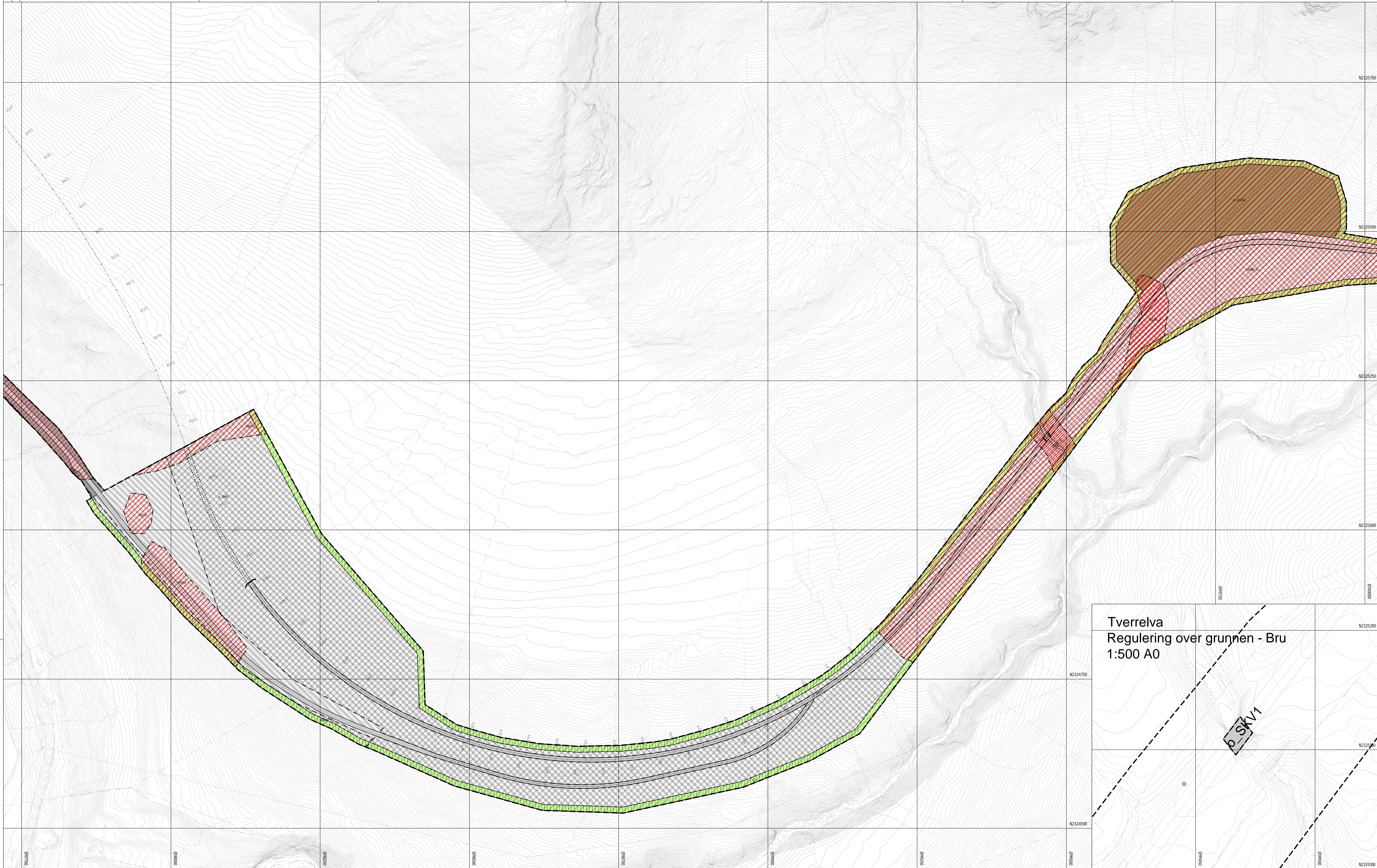
- PblMidtByggAnleggGrense
- RpAnlagtHensynGrense
- RpFareGrense
- RpFormålGrense
- RpGrense
- RpSikringGrense
- Bebyggelse som forutsettes fjernet
- Friskiltinge
- Bru
- Tunnel

Punktsymboler

- Tunnelåpning
- Brakar
- Avkjørsel - både inn og utkjøring
- Stenging av avkjørsel

Kilde for basiskart: Statens kartverk
 Dato for basiskart: 31.07.2020
 Ekvadertane: 1m
 Kartmålestokk: 1:2000

Revisjon	Dato	Saksnr.	Signatur
E6 Kvenangsfjellet			
PlanID	5428_2020002/5428_2020001		
Kartgrunnlag	FKB		
Kartreferanse	EUREF89 NTM-21		
Haydegrunnlag	NN2000		
Saksbehandling i følge plan- og bygningsloven			
Dato for oppstartsmøte	16.05.2020	2020/276, 2020/631	
Kunngjøring oppstart av reguleringsplanarbeid	19.05.2020		
Legges til høring og OE av Nye Veier, jf. PBL § 3-7	30.10.2020		
Periode for høring og offentlig ettersyn	30.10.20 - 11.12.20		
Vedtatt kommunestyret			
Dato: 31.10.2021	Utferbetet av: [Signature]	Tegningsnummer: R102	
PROF-nummer	Saksbehandler		



Tverrelva
Regulering over grunnen - Bru
1:500 A0

0-SKV1

Tegnforklaring

Reguleringsplan PBL 2008

§12-5. Nr. 1 - Bebyggelse og anlegg

- BBA Bebyggelse og anlegg
- BF Fritidsbebyggelse
- BS Offentlig eller privat tjenesteyting
- BC Campingplass
- BI Idrettsanlegg

§12-5. Nr. 2 - Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

- SKV Kjøreveg
- SGS Gang-rykkeløveg

- SVT Annen veggrunn - tekniske anlegg
- AVG Annen veggrunn - grensareal
- SRP Rasteplass
- SPP Parkeringsplasser
- SKF Kombinerte formål for samferdselsanlegg og/eller teknisk infrastrukturtrasser

§12-5. Nr. 3 - Grønnstruktur

- GBG Blå/grønnstruktur

§12-5. Nr. 5 - Landbruks-, natur- og friluftsmål samt reindrift

- L LNFR areal for nødvendige tiltak for landbruk og reindrift og gårdstilknyttet næringsvirksomhet basert på gårdens ressursgrunnlag

§12-5. Nr. 6 - Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone

- V Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone

§12-6 - Hensynsoner

- H140 Friskilt
- H210 Ras- og skredfare
- H270 Flomfare
- H270 Høyspenningsanlegg (inkl høyspenningskabler)
- H500 Bevaring naturmiljø
- H570 Bevaring kulturmiljø

§12-7 - Bestemmelseområder

- M Midlertidig bygge- og anleggsområde

Linjesymbol

- PblMidlByggAnleggGrense
- RpAnleggHensynGrense
- RpFareGrense
- RpFormålGrense
- RpGrense
- RpSkringGrense
- Bebyggelse som forutsettes fjernet
- Friskiltline
- Bru
- Tunnel

Punktsymboler

- Tunnelåpning
- Brakar
- Avkjørsel - både inn og utkjøring
- Stenging av avkjørsel

Kilde for basiskart: Statens kartverk
 Dato for basiskart: 31.07.2020
 Ekvivalens: 1m
 Kartmålestokk: 1:2000

Revisjon	Dato	Saknr.	Signatur

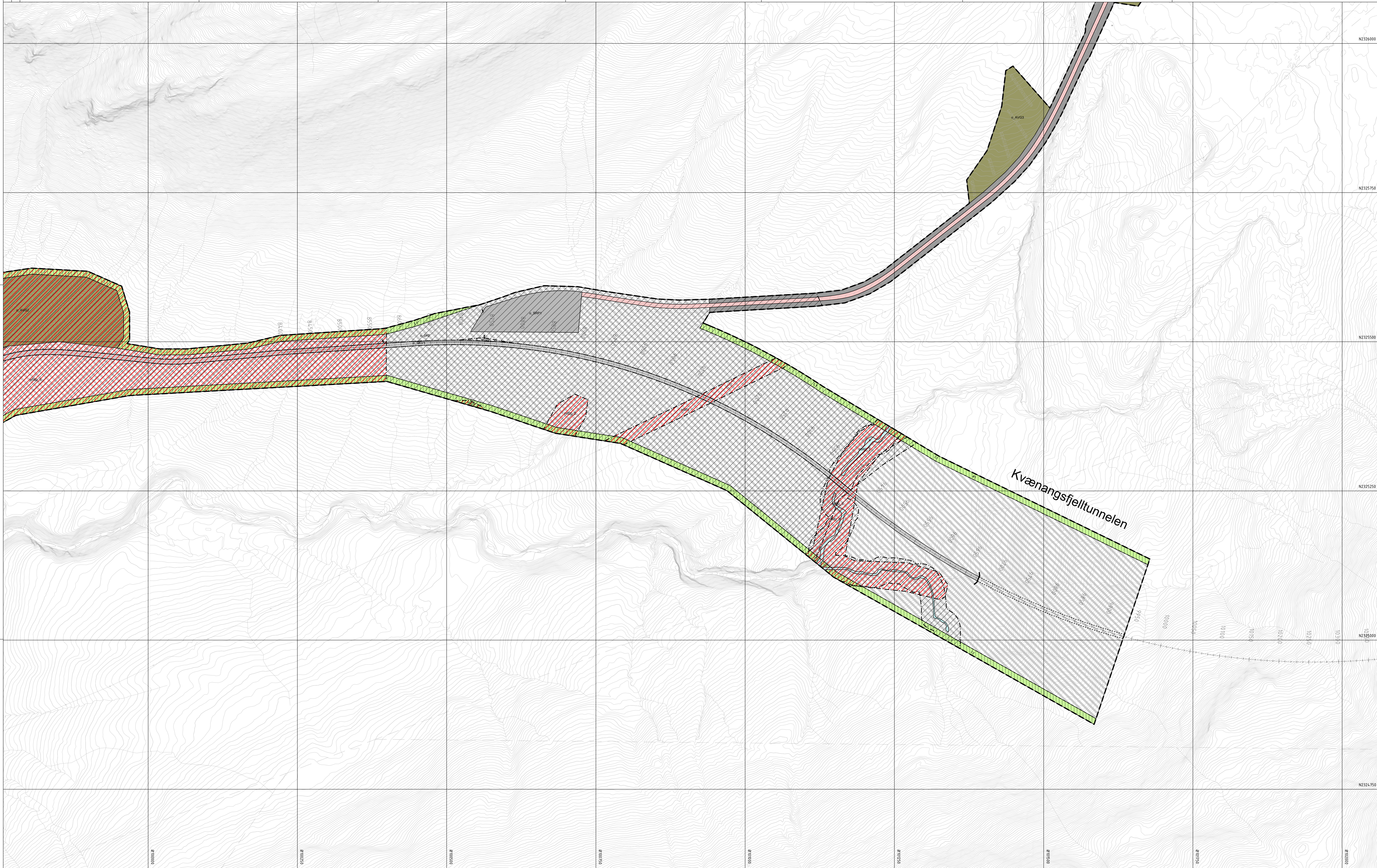
E6 Kvenangsfjellet

PlanID: 5426_202002/5426_2020001
 Kartgrunnlag: FKB
 Kartreferanse: EUREFBR NTM 21
 Høydegrunnlag: NN2000

Saksbehandling i følge plan- og bygningsloven			
Dato for oppstartsmøte	Dato	Saknr.	Signatur
Kunngjøring oppstart av reguleringsplanarbeid	16.05.2020	2020/276, 2020/631	
Legges ut til høring og OE av Nye Veier, jf. PBL § 3-7	19.05.2020		
Periode for høring og offentlig ettersyn	30.10.20 - 11.12.20		
Vedtatt kommunestyret			

Dato: 14.10.2024
 PROF-nummer: []
 Utfor bedret av: []
 Saksbehandler: []

Tegningsnummer: R103



Tegnforklaring

Reguleringsplan PBL 2008

§12-5. Nr. 1 - Bebyggelse og anlegg

- BBA Bebyggelse og anlegg
- BF Fritidsbebyggelse
- BS Offentlig eller privat tjenesteyting
- BC Campingplass
- BI Idrettsanlegg

§12-5. Nr. 2 - Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

- SKV Kjøreveg
- SGS Gang-/sykkelveg

- SVT Annen veggrunn - tekniske anlegg
- AVG Annen veggrunn - grøntareal
- SRP Rasteplass
- SRP Parkeringsplasser
- SkF Kombinerte formål for samferdselsanlegg og/eller teknisk infrastruktur

§12-5. Nr. 3 - Grønstruktur

- GBG Blå/grønstruktur

§12-5. Nr. 5 - Landbruks-, natur- og friluftsmål samt reindrift

- L LNFR areal for nødvendige tiltak for landbruk og reindrift og gårdstilknyttet næringsvirksomhet basert på gårdens ressursgrunnlag

§12-5. Nr. 6 - Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone

- V Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone

§12-6 - Hensynsoner

- N140 Frisikt
- H210 Ras- og skredfare
- H270 Flomfare
- H270 Høyspeningsanlegg (inkl høyspenkabler)
- H500 Bevaring naturmiljø
- H510 Bevaring kulturmiljø

§12-7 - Bestemmelsesområder

- M Midlertidig bygge- og anleggsområde

Linjesymbol

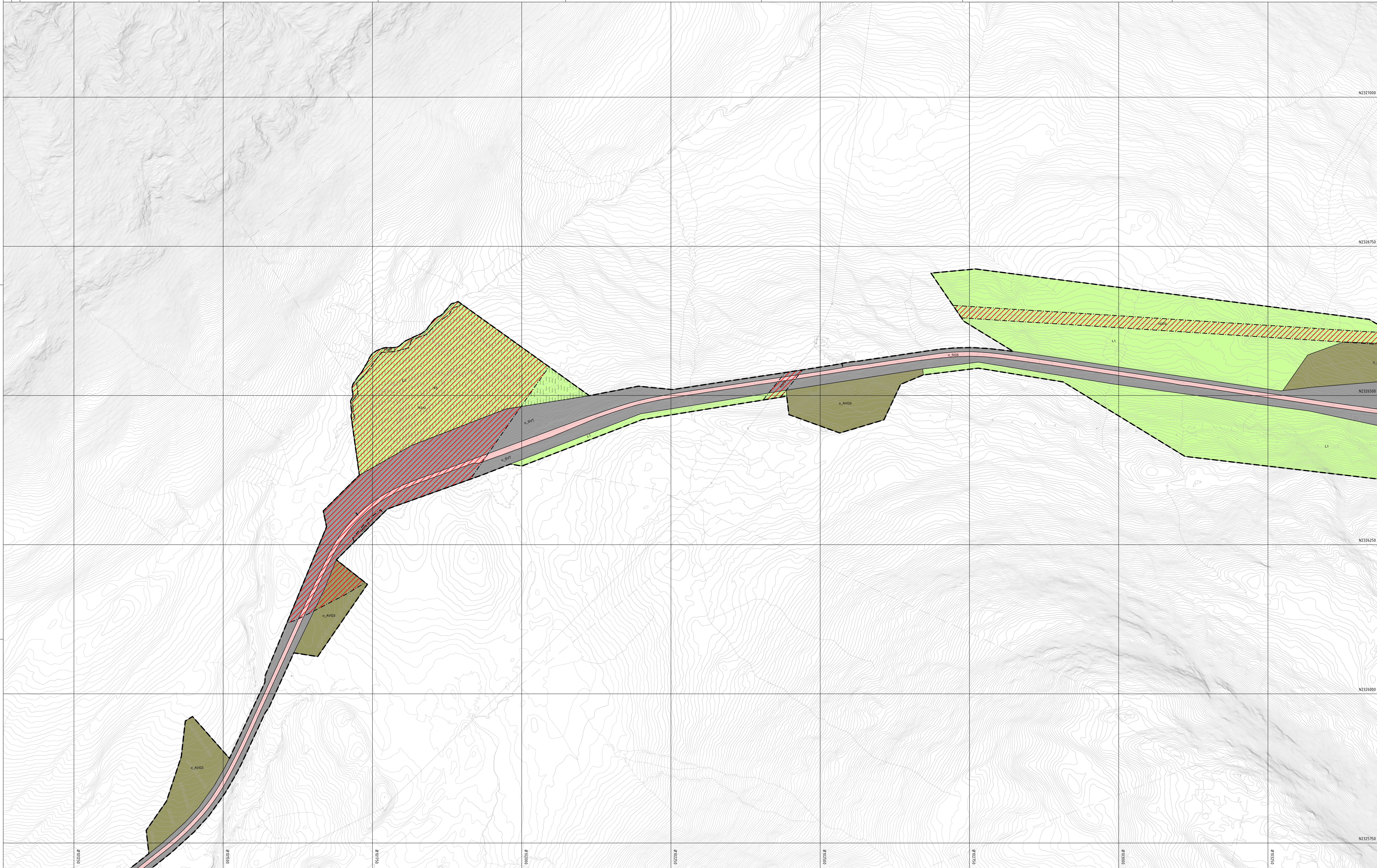
- PblMidByggAnleggGrense
- RpAnlittHensynGrense
- RpAneGrense
- RpFormalGrense
- RpGrense
- RpSikringGrense
- Bebyggelse som forutsettes fjernet
- Friskiltinge
- Bru
- Tunnel

Punktsymboler

- Tunneltjering
- Brakar
- Avkjørsel - både inn og utkjøring
- Stenging av avkjørsel

Kilde for basiskart: Statens kartverk
 Dato for basiskart: 31.07.2020
 Ekvadstamme: 1m
 Kartmålstokk: 1:2000

Revisjon	Dato	Saksnr.	Signatur
E6 Kvævangsfjellet			
PlanID	5428_2020002/5429_2020001		
Kartgrunnlag	FKB		
Kartreferanse	EURFES9 NTM-21		
Haydegrunnlag	NN2000		
Saksbehandling i følge plan- og bygningsloven			
Dato for oppstarts møte	16.05.2020	2020/276, 2020/1631	
Kunngjøring oppstart av reguleringsplanarbeid	19.05.2020		
Legges ut til høring og OE av Nye Veier, jf. PBL § 3-7	30.10.2020		
Periode for høring og offentlig ettersyn	30.10.20 - 11.12.20		
Vedtatt kommunestyret			
Dato: 31.10.2021	Utarbeidet av: [Signature]	Tegningsnummer:	R104
PROF-nummer:	Saksbehandler:		



Tegnforklaring

Reguleringsplan PBL 2008

§12-5. Nr. 1 - Bebyggelse og anlegg

- BBA Bebyggelse og anlegg
- BF Fritidsbebyggelse
- BS Offentlig eller privat tjenesteyting
- BC Campingplass
- BI Idrettsanlegg

§12-5. Nr. 2 - Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

- SKV Kjøreveg
- SGS Gang-/sykkelveg

- SVT Annen veggrunn - tekniske anlegg
- AVG Annen veggrunn - grøntareal
- SRP Rasteplass
- SPP Parkeringsplasser
- SKF Kombinerte formål for samferdselsanlegg og/eller teknisk infrastruktur

§12-5. Nr. 3 - Grønnstruktur

- BG Grønnstruktur

§12-5. Nr. 5 - Landbruks-, natur- og friluftformål samt reindrift

- L LNFR areal for nødvendige tiltak for landbruk og reindrift og gårdstilknyttet næringsvirksomhet basert på gårdens ressursgrunnlag

§12-5. Nr. 6 - Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone

- V Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone

§12-6 - Hensynsoner

- N140 Frisikt
- H210 Ras- og skredfare
- F100 Flomfare
- H270 Høyspanningsanlegg (inkl høyspentkabler)
- H500 Bevaring naturmiljø
- H510 Bevaring kulturmiljø

§12-7 - Bestemmelsesområder

- M Midlertidig bygge- og anleggsområde

Linjesymbol

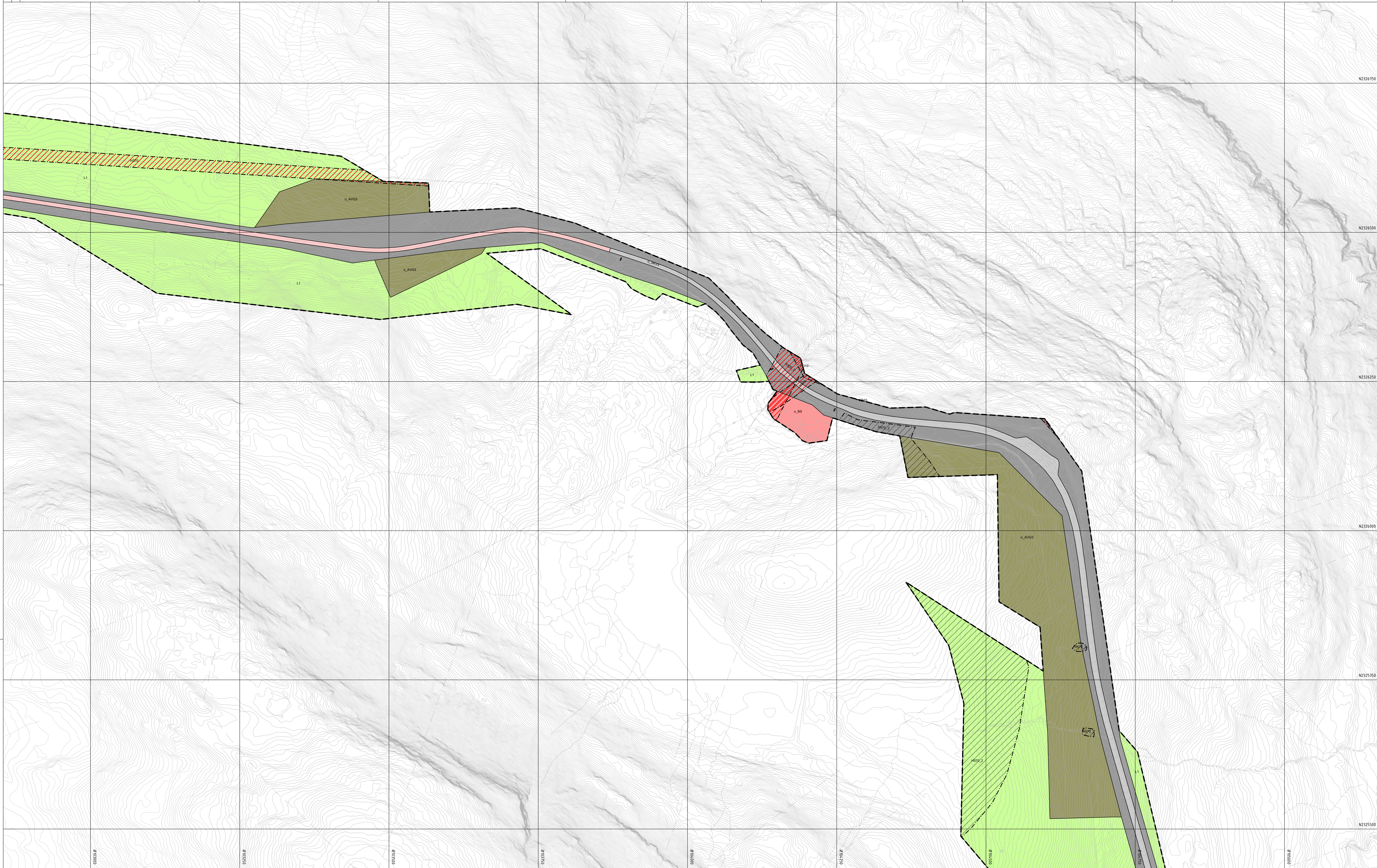
- PblMidlByggAnleggGrense
- RpAnlittHensynGrense
- RpFareGrense
- RpFormålGrense
- RpGrense
- RpSikringGrense
- Bebyggelse som forutsettes fjernet
- Friskiltinge
- Bru
- Tunnel

Punktsymboler

- Tunnelåpning
- Brukar
- Avkjørsel - både inn og utkjøring
- Stenging av avkjørsel

Kilde for basiskart: Statens kartverk
 Dato for basiskart: 31.07.2020
 Ekvadistans: 1m
 Kartmålestokk: 1:2000

Revisjon	Dato	Saksnr.	Signatur
E6 Kvenangsfjellet			
PlanID	5428_2020002/5429_2020001		
Kartgrunnlag	FKB		
Kartreferanse	EUREF89 NTM-21		
Haydegrunnlag	NN2000		
Saksbehandling i følge plan- og bygningsloven			
Dato for oppstartsmøte	16.05.2020	2020/276, 2020/631	
Kunngjøring oppstart av reguleringsplanarbeid	19.05.2020		
Legges ut til høring og OE av Nye Veier, jf. PBL § 5-7	30.10.2020		
Periode for høring og offentlig ettersyn	30.10.20 - 11.12.20		
Vedtatt kommunestyret			
Dato: 19.12.2021	Utarbeidet av: [navn]	Tegningsnummer	R105
PROF-nummer	Saksbehandler		



Tegnforklaring

Reguleringsplan PBL 2008

§12-5. Nr. 1 - Bebyggelse og anlegg

- BBA Bebyggelse og anlegg
- BF Fritidsbebyggelse
- BS Offentlig eller privat tjenesteyting
- BC Campingplass
- BI Idrettsanlegg

§12-5. Nr. 2 - Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

- SKV Kjøreveg
- SGS Gang-/sykkelveg

- SVT Annen veggrunn - tekniske anlegg
- AVG Annen veggrunn - grøntareal
- SRP Rasteplass
- SPP Parkeringsplasser
- SkF Kombinerte formål for samferdselsanlegg og/eller teknisk infrastrukturtraseer

§12-5. Nr. 3 - Grønnstruktur

- GIG Blå/grønnstruktur

§12-5. Nr. 5 - Landbruks-, natur- og friluftsmål samt reindrift

- L LNFR areal for nødvendige tiltak for landbruk og reindrift og gårdstilknyttet næringsvirksomhet basert på gårdens ressursgrunnlag

§12-5. Nr. 6 - Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone

- V Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone

§12-6 - Hensynsoner

- N140 Frisikt
- H210 Ras- og skredfare
- H220 Flomfare
- H230 Høyspeningsanlegg (inkl høyspenkabler)
- H500 Bevaring naturmiljø
- H510 Bevaring kulturmiljø

§12-7 - Bestemmelsesområder

- Midlertidig bygge- og anleggsområde

Linjesymbol

- Pbl/MulByggAnleggGrense
- RpAnngittHensynGrense
- RpFareGrense
- RpFormålGrense
- RpGrense
- RpSikringGrense
- Bebyggelse som forutsettes fjernet
- Frisiklinje
- Bru
- Tunnel

Punktsymboler

- Tunnelåpning
- Brakar
- Avkjørsel - både inn og utkjøring
- Stenging av avkjørsel

Kilde for basiskart: Statens kartverk
 Dato for basiskart: 31.07.2020
 Ekvadertaste: 1m
 Kartmålestokk: 1:2000

Revisjon	Dato	Saksnr.	Signatur

E6 Kvenangsfjellet

Dato for oppstartsnotat	Dato	Saksnr.	Signatur
Dato for oppstartsnotat	16.05.2020	2020/276, 2020/631	
Kartgrunnlag	FKB		
Kartreferanse	EUREF89 NTM-21		
Haydegrunnlag	NN2000		

Saksbehandling i følge plan- og bygningsloven

Dato	Saksnr.	Signatur
Legges ut til høring og OE av Nye Veier, jf. PBL § 5-7	19.05.2020	
Periode for høring og offentlig ettersyn	30.10.20 - 11.12.20	

Vedtatt kommunestyret

Dato	Utfor bedret av	Tegningsnummer
31.03.2021	Prof. nummer	Saksbehandler

NyeVeier

R106



Tegnforklaring

Reguleringsplan PBL 2008

§12-5. Nr. 1 - Bebyggelse og anlegg

- BBA Bebyggelse og anlegg
- BF Fritidsbebyggelse
- BS Offentlig eller privat tjenesteyting
- BC Campingplass
- BI Idrettsanlegg

§12-5. Nr. 2 - Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

- SKV Kjøreveg
- SGS Gang-/sykkelveg

- SVT Annen veggrunn - tekniske anlegg
- AVG Annen veggrunn - grenseareal
- SRP Rasteplass
- SPP Parkeringsplasser
- SKP Kombinerte formål for samferdselsanlegg og/eller teknisk infrastrukturtraseer

§12-5. Nr. 3 - Grønnstruktur

- GBG Blå/grønnstruktur

§12-5. Nr. 5 - Landbruks-, natur- og friluftsmål samt reindrift

- L LNFR areal for nødvendige tiltak for landbruk og reindrift og gårdstilknyttet næringsvirksomhet basert på gårdens ressursgrunnlag

§12-5. Nr. 6 - Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone

- V Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone

§12-6 - Hensynsoner

- N140 Friskilt
- H210 Ras- og skredfare
- F100 Flomfare
- H270 Høyspanningsanlegg (inkl høyspentkabler)
- H500 Bevaring naturmiljø
- H510 Bevaring kulturmiljø

§12-7 - Bestemmelseområder

- M Midlertidig bygge- og anleggsområde

Linjesymbol

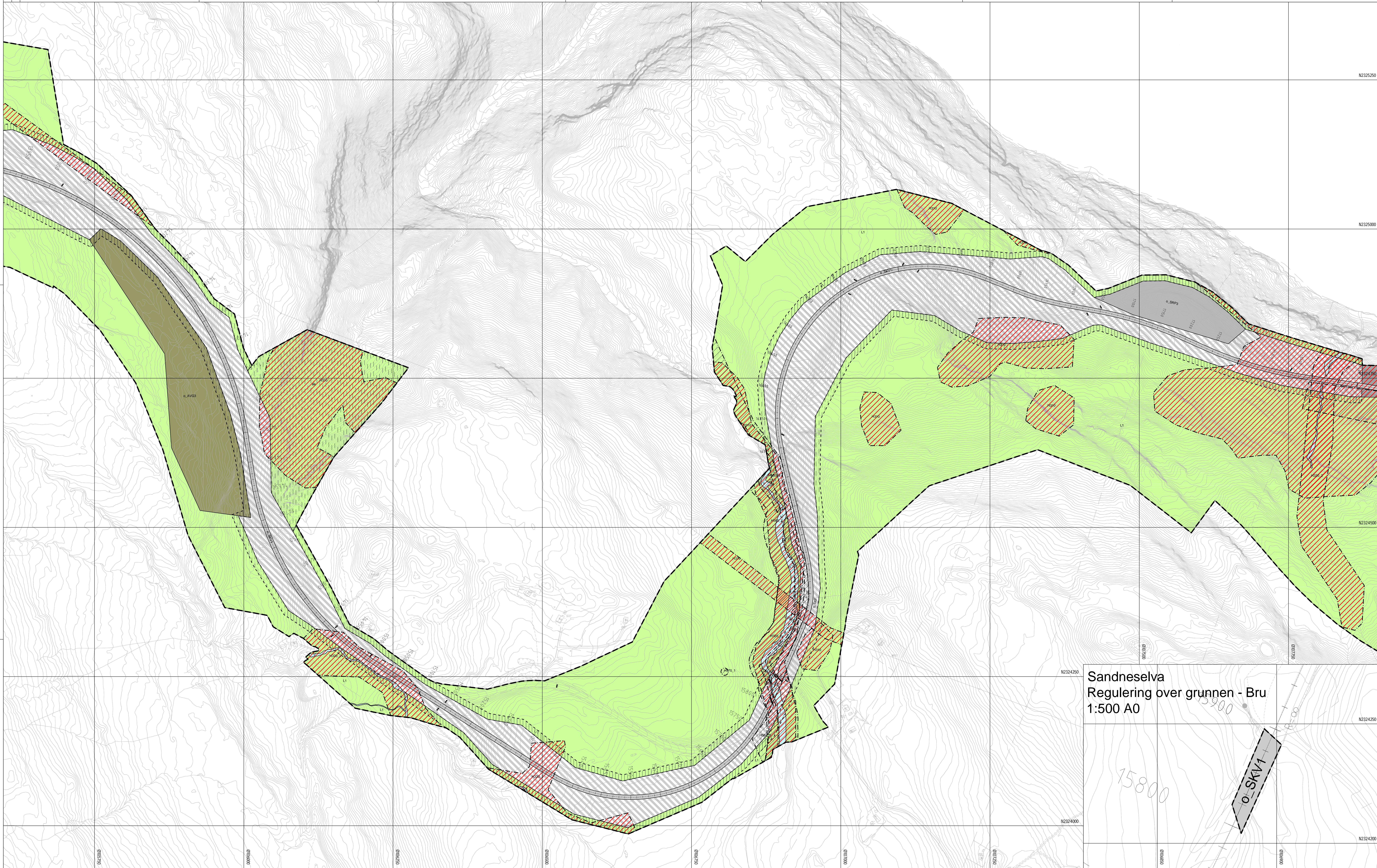
- PblMidlByggAnleggGrense
- RpAnlagtHensynGrense
- RpFareGrense
- RpFormålGrense
- RpGrense
- RpSikringGrense
- Bebyggelse som forutsettes fjernet
- Friskiltinge
- Bru
- Tunnel

Punktsymboler

- Tunnelåpning
- Brakar
- Avkjørsel - både inn og utkjøring
- Stenging av avkjørsel

Kilde for basiskart: Statens kartverk
 Dato for basiskart: 31.07.2020
 Ekvivalens: 1m
 Kartmålestokk: 1:2000

Revisjon	Dato	Saksnr.	Signatur
E6 Kvængsfjellet			
Planid	5428_2020002/5428_2020001		
Kartgrunnlag	FKB		
Kartreferanse	EUREF89 NTM-21		
Haydegrunnlag	NN2000		
Saksbehandling i følge plan- og bygningsloven			
Dato for oppstarts møte	Dato	Saksnr.	Signatur
Kunngjøring oppstart av reguleringsplanarbeid	16.05.2020	2020/276, 2020/631	
Legges ut til høring og OE av Nye Veier, jf. PBL § 5-7	19.05.2020		
Periode for høring og offentlig ettersyn	30.10.2020		
Vedtatt kommunestyret	30.10.20 - 11.12.20		
Dato	19.10.2021	Utfor bedret av	Tegningsnummer
PROF-nummer		Saksbehandler	R107



Sandneselva
Regulering over grunnen - Bru
1:500 A0

15800

15900

10-SKV1

Tegnforklaring

Reguleringsplan PBL 2008

§12-5. Nr. 1 - Bebyggelse og anlegg

- BBA Bebyggelse og anlegg
- BF Fritidsbebyggelse
- BS Offentlig eller privat tjenesteyting
- BC Campingplass
- BI Idrettsanlegg

§12-5. Nr. 2 - Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

- SKV Kjøreveg
- SGS Gang-/sykkelveg

- SVT Annen veggrunn - tekniske anlegg
- AVG Annen veggrunn - grenstareal
- SRP Rasteplass
- SPP Parkeringsplasser
- SKF Kombinerete formål for samferdselsanlegg og/eller teknisk infrastrukturtrasser

§12-5. Nr. 3 - Grønnstruktur

- GBG Blå/grennstruktur

§12-5. Nr. 5 - Landbruks-, natur- og friluftformål samt reindrift

- SKV LNFR areal for nødvendige tiltak for landbruk og reindrift og gårdstilknyttet næringsvirksomhet basert på gårdens ressursgrunnlag

§12-5. Nr. 6 - Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone

- V Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone

§12-6 - Hensynsoner

- H140 Frisikt
- H210 Ras- og skredfare
- H220 Flomfare
- H230 Høyspanningsanlegg (inkl høyspentkabler)
- H500 Bevaring naturmiljø
- H520 Bevaring kulturmiljø
- H530 Midlertidig bygge- og anleggsområde

Linjesymbol

- PblMidtbyggAnleggGrense
- RpAnleggHensynGrense
- RpFareGrense
- RpFormålGrense
- RpGrense
- RpSkringGrense
- Bebyggelse som forutsettes fjernet
- Fisiktløse
- Bru
- Tunnel

Punktsymboler

- Tunnelåpning
- Brukar
- Avkjørsel - både inn og utkjøring
- Stenging av avkjørsel

Kilde for basiskart: Statens kartverk
 Dato for basiskart: 31.07.2020
 Ekvivalens: 1m
 Kartmålestokk: 1:2000

Revisjon	Dato	Saknr.	Signatur

E6 Kvenangsfjellet

Dato for oppstartsnoto	Dato	Saknr.	Signatur
	16.05.2020	2020/276, 2020/631	
Kartgrunnlag	19.05.2020		FKB
Kartreferanse	30.10.2020		EURIFBR NTM-21
Høydegrunnlag	30.10.20 - 11.12.20		NN2000

Saksbehandling i følge plan- og bygningsloven

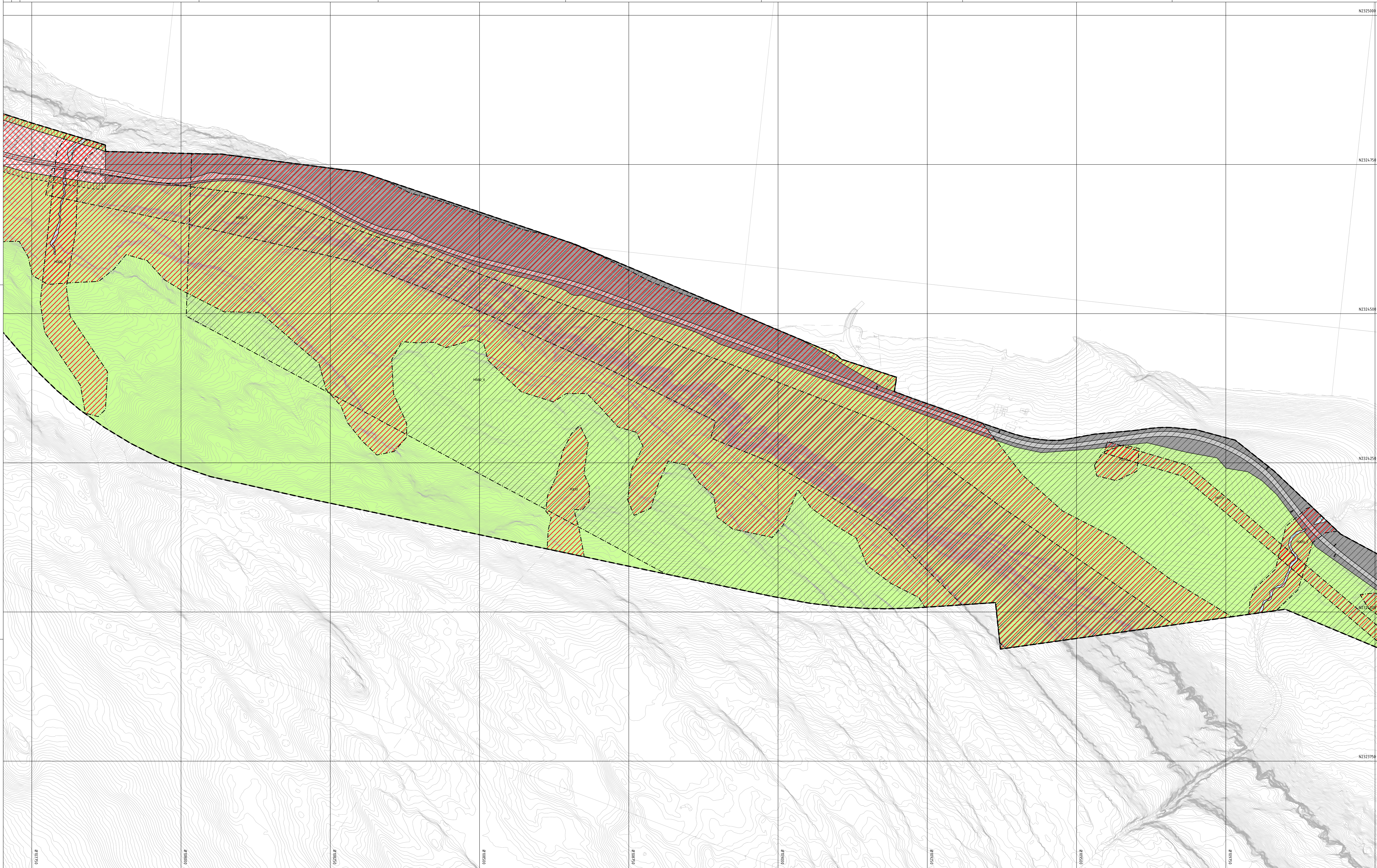
Dato	Saknr.	Signatur

Dato for oppstartsmøte
 Kunningjering oppstart av reguleringsplanarbeid
 Legges ut til høring og OE av Nye Veier, jf. PBL § 3-7
 Periode for høring og offentlig ettersyn
 Vedtak kommunestyret

Dato: 14.10.2024
 PROF-nummer: []
 Utfor bedøft av: []
 Saksbehandler: []

Tegningsnummer: **R108**

Nye Veier



Tegnforklaring

Reguleringsplan PBL 2008

§12-5. Nr. 1 - Bebyggelse og anlegg

- BBA Bebyggelse og anlegg
- BF Frilidsbebyggelse
- BS Offentlig eller privat tjenesteyting
- BC Campingplass
- BI Idrettsanlegg

§12-5. Nr. 2 - Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

- SKV Kjøreveg
- SGS Gang-/sykkelveg

- SVT Annen veggrunn - tekniske anlegg
- AVG Annen veggrunn - grenseareal
- SRP Rasteplass
- SPP Parkeringsplasser
- SkF Kombinerte formål for samferdselsanlegg og/eller teknisk infrastrukturtraseer

§12-5. Nr. 3 - Grønnstruktur

- GBG Blå/grønnstruktur

§12-5. Nr. 5 - Landbruks-, natur- og friluftformål samt reindrift

- L LNFR areal for nødvendige tiltak for landbruk og reindrift og gårdstilknyttet næringsvirksomhet basert på gårdens ressursgrunnlag

§12-5. Nr. 6 - Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone

- V Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone

§12-6 - Hensynsoner

- N140 Frisikt
- H210 Ras- og skredfare
- H220 Flomfare
- H230 Høyspanningsanlegg (inkl høyspentkabler)
- H500 Bevaring naturmiljø
- H510 Bevaring kulturmiljø
- H520 Bevaring kulturmiljø

§12-7 - Bestemmelsesområder

- Midlertidig bygge- og anleggsområde

Linjesymbol

- PblMidlByggAnleggGrense
- RpAnlittHensynGrense
- RpFareGrense
- RpFormålGrense
- RpGrense
- RpSikringGrense
- Bebyggelse som forutsettes fjernet
- Friskiltinge
- Bru
- Tunnel

Punktsymboler

- Tunneltåpning
- Brukar
- Avkjørsel - både inn og utkjøring
- Stenging av avkjørsel

Kilde for basiskart: Statens kartverk
 Dato for basiskart: 31.07.2020
 Ekvadertase: 1m
 Kartmålestokk: 1:2000

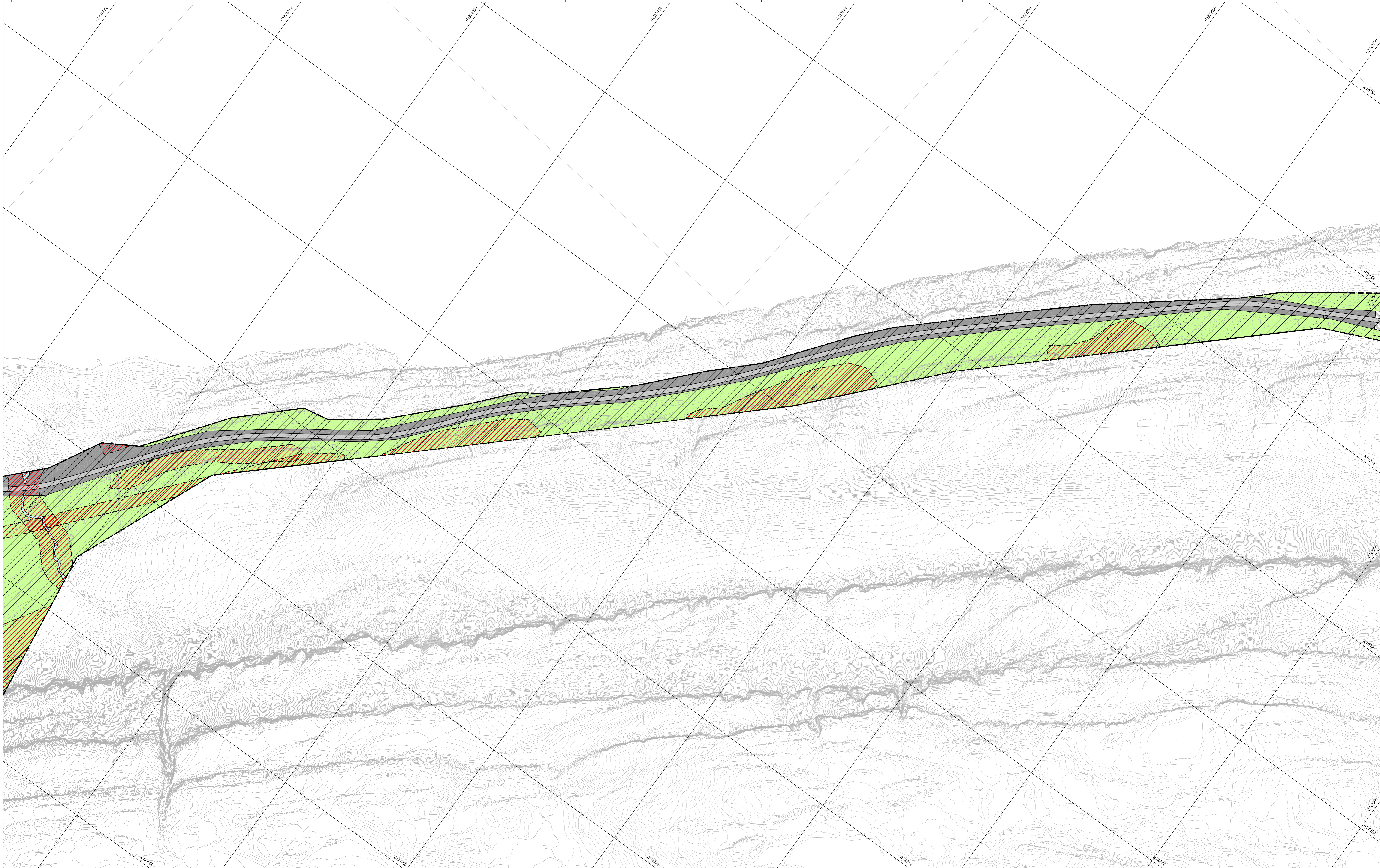
Revisjon	Dato	Saksnr.	Signatur

E6 Kvenangsfjellet

Dato for oppstartsmøte	Dato	Saksnr.	Signatur
Kunngjøring oppstart av reguleringsplanarbeid	16.05.2020	2020/276, 2020/631	
Legges ut til høring og OE av Nye Veier, jf. PBL § 5-7	19.05.2020		
Periode for høring og offentlig ettersyn	30.10.2020		
Vedtatt kommunestyret	30.10.20 - 11.12.20		

Dato	Utfor bedret av	Tegningsnummer
19.05.2020	Forsvarstilsvar	R109
PROF-nummer	Saksbehandler	

Statens vegvesen, Nye Veier



Tegnforklaring

§12-5. Nr. 1 - Bebyggelse og anlegg

- BBA Bebyggelse og anlegg
- BF Frilidsbebyggelse
- BS Offentlig eller privat tjenesteyting
- BC Campingplass
- BI Idrettsanlegg

§12-5. Nr. 2 - Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

- SKV Kjøreveg
- SGS Gang-/sykkelveg

- SVT Annen veggrunn - tekniske anlegg
- AVG Annen veggrunn - grøntareal
- SRP Rasteplass
- SPP Parkeringsplasser
- SkF Kombinerte formål for samferdselsanlegg og/eller teknisk infrastrukturaser

§12-5. Nr. 3 - Grønnstruktur

- GBG Blå/grønnstruktur

§12-5. Nr. 5 - Landbruks-, natur- og friluftformål samt reindrift

- L LNFR areal for nødvendige tiltak for landbruk og reindrift og gårdstilknyttet næringsvirksomhet basert på gårdens ressursgrunnlag

§12-5. Nr. 6 - Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone

- V Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone

§12-6 - Hensynsoner

- N140 Frisikt
- H210 Ras- og skredfare
- Fiomfare
- H500 Høyspanningsanlegg (inkl høyspentkabler)
- H500 Bevaring naturmiljø
- H510 Bevaring kulturmiljø

§12-7 - Bestemmelsesområder

- Midlertidig bygge- og anleggsområde

Linjesymbol

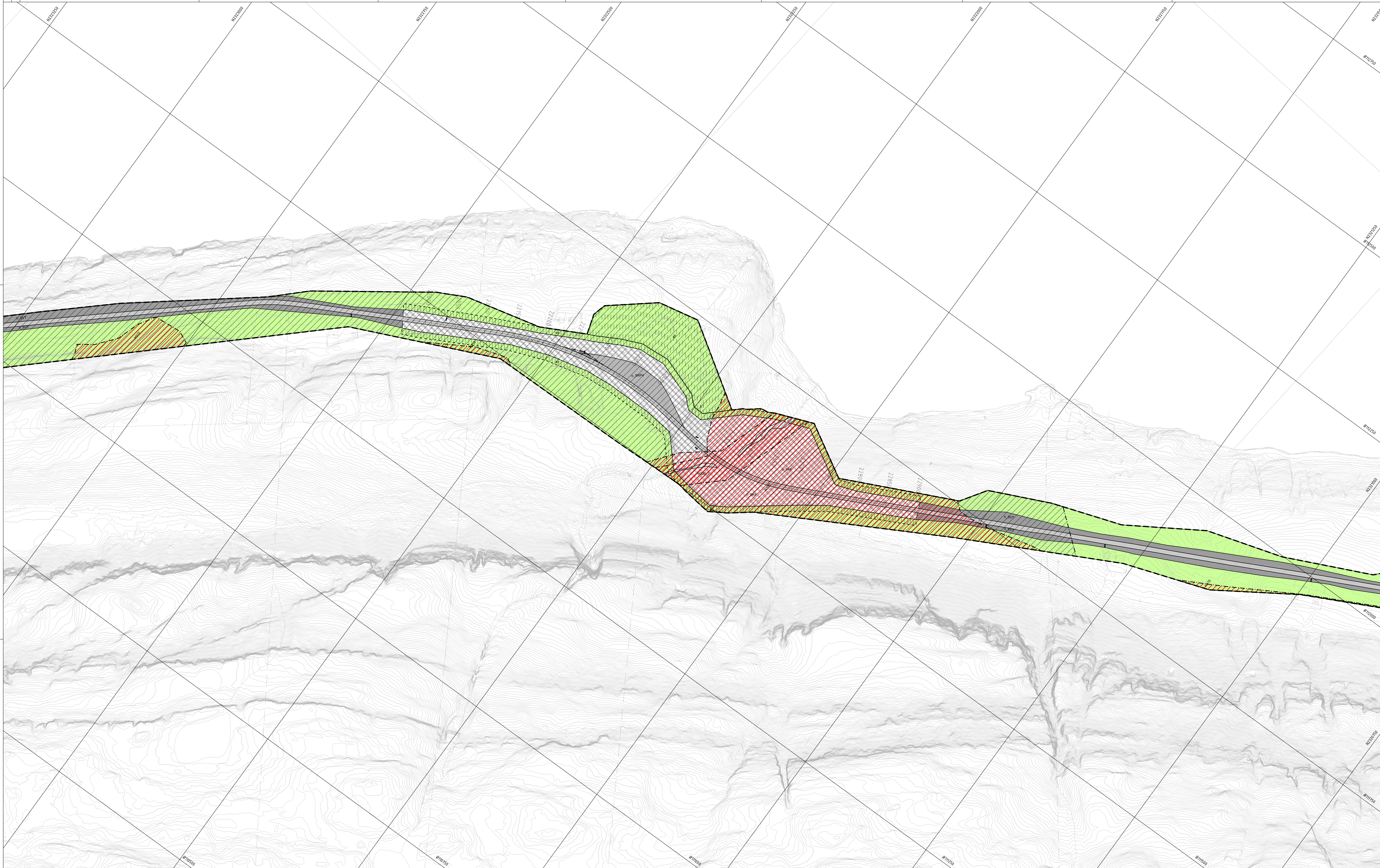
- PblMidlByggAnleggGrense
- RpAngrittHensynGrense
- RpFareGrense
- RpFormålGrense
- RpGrense
- RpSikringGrense
- Bebyggelse som forutsettes fjernet
- Friskilnse
- Bru
- Tunnel

Punktsymboler

- Tunneltåping
- Brukar
- Avkjørsel - både inn og utkjøring
- Stenging av avkjørsel

Kilde for basiskart: Statens kartverk
 Dato for basiskart: 31.07.2020
 Ekvadertane: 1m
 Kartmålestokk: 1:2000

Revisjon	Dato	Saksnr.	Signatur
E6 Kvenangsfjellet			
PlanID	5428_2020002/5429_2020001		
Kartgrunnlag	FKB		
Kartreferanse	EUREF89 NTM-21		
Haydegrunnlag	NN2000		
Saksbehandling i følge plan- og bygningsloven			
Dato	Saksnr.	Signatur	
Dato for oppstartsmøte	16.05.2020	2020/276, 2020/631	
Kunngjøring oppstart av reguleringsplanarbeid	19.05.2020		
Legges ut til høring og OE av Nye Veier, jf. PBL § 5-7	30.10.2020		
Periode for høring og offentlig ettersyn	30.10.20 - 11.12.20		
Vedtatt kommunestyret			
Dato: 19.09.2021	Utforbedet av: [Signature]	Tegningsnummer: R110	
PROF-nummer	Saksbehandler		



Tegnforklaring

Reguleringsplan PBL 2008

§12-5. Nr. 1 - Bebyggelse og anlegg

- BBA Bebyggelse og anlegg
- BF Fritidsbebyggelse
- BS Offentlig eller privat tjenesteyting
- BC Campingplass
- BI Idrettsanlegg

§12-5. Nr. 2 - Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

- SKV Kjøreveg
- SGS Gang-/sykkelveg

- SVT Annen veggrunn - tekniske anlegg
- AVG Annen veggrunn - grøntareal
- SRP Rasteplass
- SPP Parkeringsplasser
- SkF Kombinerte formål for samferdselsanlegg og/eller teknisk infrastrukturtraseer

§12-5. Nr. 3 - Grønnstruktur

- GBG Blå/grønnstruktur

§12-5. Nr. 5 - Landbruks-, natur- og friluftsmål samt reindrift

- L LNFR areal for nødvendige tiltak for landbruk og reindrift og gårdstilknyttet næringsvirksomhet basert på gårdens ressursgrunnlag

§12-5. Nr. 6 - Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone

- V Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone

§12-6 - Hensynsoner

- N140 Frisikt
- H210 Ras- og skredfare
- H220 Flomfare
- H230 Høyspeningsanlegg (inkl høyspenningskabler)
- H500 Bevaring naturmiljø
- H510 Bevaring kulturmiljø

§12-7 - Bestemmelsesområder

- Midlertidig bygge- og anleggsområde

Linjesymbol

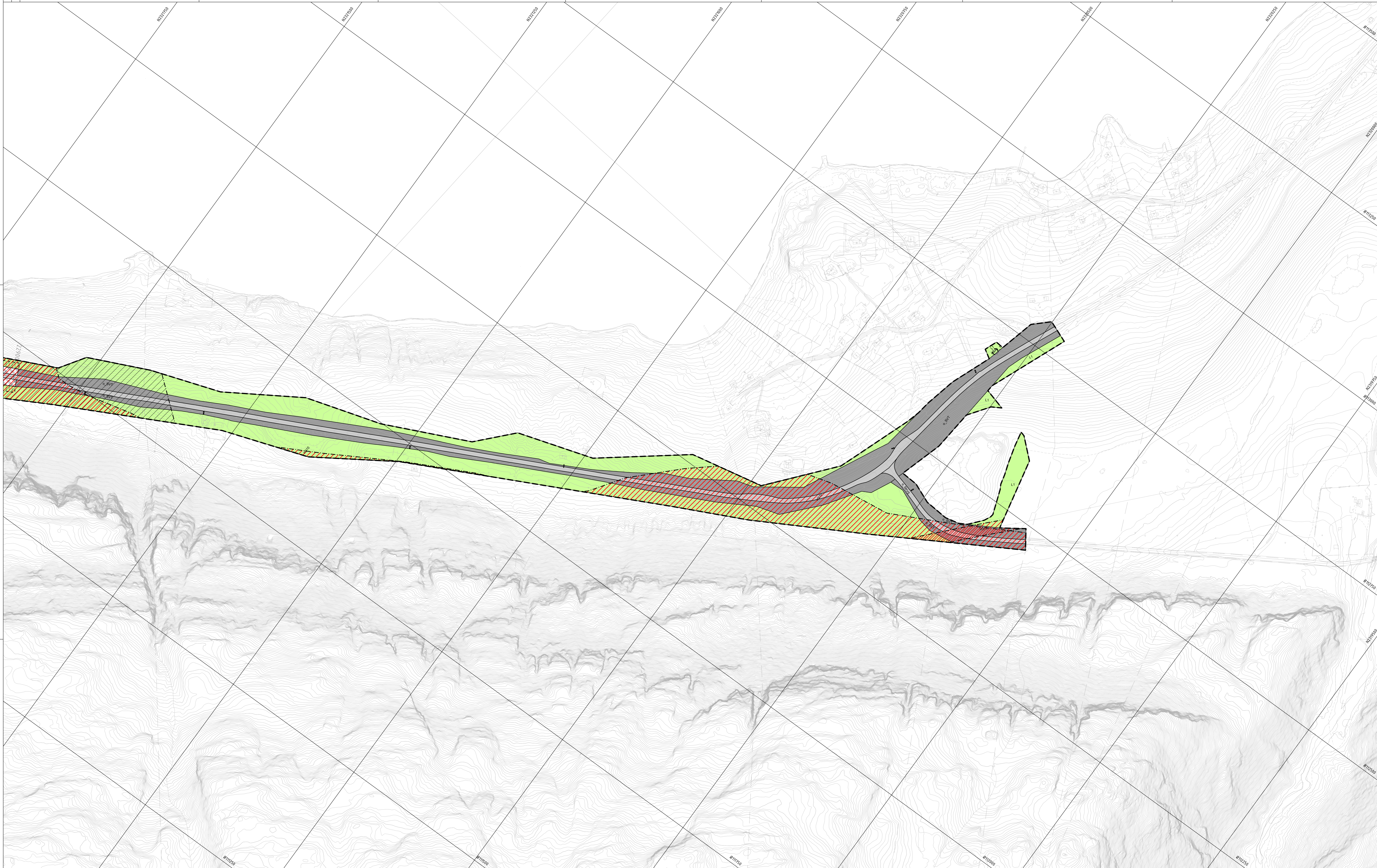
- PlilMidlByggAnleggGrense
- RpAnlagtHensynGrense
- RpFareGrense
- RpFormålGrense
- RpGrense
- RpSkiringGrense
- Bebyggelse som forutsettes fjernet
- Friskiltinge
- Bru
- Tunnel

Punktsymboler

- Tunneltjering
- Brukar
- Avkjørsel - både inn og utkjøring
- Stenging av avkjørsel

Kilde for basiskart: Statens kartverk
 Dato for basiskart: 31.07.2020
 Ekvadistans: 1m
 Kartmålestokk: 1:2000

Revisjon	Dato	Saksnr.	Signatur
E6 Kvenangsfjellet			
PlanID	5428_2020002/5429_2020001		
Kartgrunnlag	FKB		
Kartreferanse	EUREF89 NTM-21		
Haydegrunnlag	NN2000		
Saksbehandling i følge plan- og bygningsloven			
Dato for oppstartsmøte	Dato	Saksnr.	Signatur
Kunngjøring oppstart av reguleringsplanarbeid	16.05.2020	2020/276, 2020/631	
Legges ut til høring og OE av Nye Veier, jf. PBL § 5-7	19.05.2020		
Periode for høring og offentlig ettersyn	30.10.2020 - 11.12.20		
Vedtatt kommunestyret			
Dato: 19.05.2021	Utforbedet av: [Signature]	Tegningsnummer: R111	
PROF-nummer	Saksbehandler		



Tegnforklaring

Reguleringsplan PBL 2008

§12-5. Nr. 1 - Bebyggelse og anlegg

- BBA Bebyggelse og anlegg
- BF Fritidsbebyggelse
- BS Offentlig eller privat tjenesteyting
- BC Campingplass
- BI Idrettsanlegg

§12-5. Nr. 2 - Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

- SKV Kjøreveg
- SGS Gang-/sykkelveg

- SVT Annen veggrunn - tekniske anlegg
- AVG Annen veggrunn - grøntareal
- SRP Rasteplass
- SPP Parkeringsplasser
- SKF Kombinerte formål for samferdselsanlegg og/eller teknisk infrastrukturtraseer

§12-5. Nr. 3 - Grønnstruktur

- GBS Grønnstruktur
- GIG Grønnstruktur

§12-5. Nr. 5 - Landbruks-, natur- og friluftsmål samt reindrift

- L LNFR areal for nødvendige tiltak for landbruk og reindrift og gårdstilknyttet næringsvirksomhet basert på gårdens ressursgrunnlag

§12-5. Nr. 6 - Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone

- V Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone

§12-6 - Hensynsoner

- N140 Frisikt
- H210 Ras- og skredfare
- H220 Flomfare
- H230 Høyspeningsanlegg (inkl høyspentkabler)
- H500 Bevaring naturmiljø
- H510 Bevaring kulturmiljø

§12-7 - Bestemmelsesområder

- M Midlertidig bygge- og anleggsområde

Linjesymbol

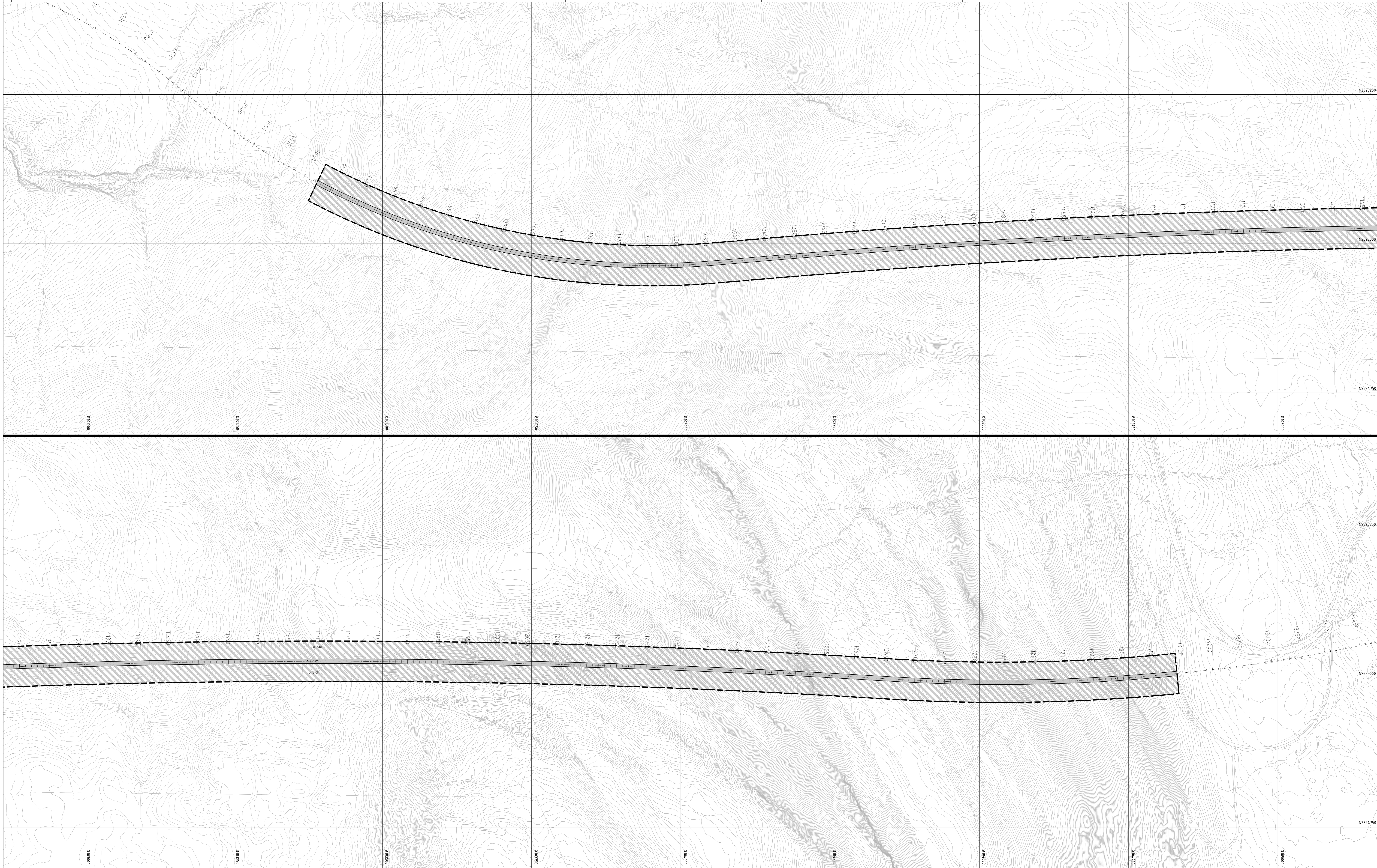
- PblMidlByggAnleggGrense
- RpAnngittHensynGrense
- RpFareGrense
- RpFormålGrense
- RpGrense
- RpSikringGrense
- Bebyggelse som forutsettes fjernet
- Friskiltinge
- Bru
- Tunnel

Punktsymboler

- Tunnelåpning
- Brukar
- Avkjørsel - både inn og utkjøring
- Stenging av avkjørsel

Kilde for basiskart: Statens kartverk
 Dato for basiskart: 31.07.2020
 Eksidistans: 1m
 Kartmålestokk: 1:2000

Revisjon	Dato	Saksnr.	Signatur
E6 Kvenangsfjellet			
PlanID	5428_2020002/5428_2020001		
Kartgrunnlag	FKB		
Kartreferanse	EURFES8-NTM-21		
Høydegrunnlag	NN2000		
Saksbehandling i følge plan- og bygningsloven			
Dato for oppstarts møte	16.05.2020	2020/276, 2020/631	
Kunngjøring oppstart av reguleringsplanarbeid	19.05.2020		
Legges ut til høring og OE av Nye Veier, jf. PBL § 5-7	30.10.2020		
Periode for høring og offentlig ettersyn	30.10.20 - 11.12.20		
Vedtatt kommunestyret			
Dato for saksbehandling	31.10.2021		
PROF-nummer			
Utfor bedret av			Tegningsnummer
Saksbehandler			R112



Tegnforklaring

Reguleringsplan PBL 2008
 §12-5. Nr. 2 - Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

- Kjørefveg
- Kombinerde formål for samferdselsanlegg og/eller teknisk infrastrukturtraseer

- Linjesymbol**
- RpFormalGrense
 - RpGrense

Kilde for basiskart: Statens kartverk
 Dato for basiskart: 31.07.2020
 Ekvivalens: 1m
 Kartmålestokk: 1:20000



Revisjon

	Dato	Saksnr.	Signatur

E6 Kvenangsfjellet
 Detaljregulering
 Regulering under grunnen - Kvenangsfjellnellen

PlanID	5428_2020002/5428_2020001
Kartgrunnlag	FKB
Kartreferanse	EUREF89 NTM-21
Høydegrunnlag	NN2000

	Dato	Saksnr.	Signatur
Dato for oppstarts møte	16.05.2020	2020/276, 2020/631	
Kunngjøring oppstart av reguleringsplanarbeid	19.05.2020		
Vedtatt om høring og offentlig ettersyn	30.10.2020		
Periode for høring og offentlig ettersyn	30.10.20 - 11.12.20		
Vedtatt kommunestyret			

Dato:	11.03.2021	Utfor bedret av:	Tegningsnummer:
PROF-nummer:		Saksbehandler:	R114





Saksfremlegg

Utvalgssak	Utvalgsnavn	Møtedato
230/20	Kvæningen formannskap	15.12.2020

Prioriteringsliste for spillemidler 2021

Henvising til lovverk:

Vedlegg

- 1 Tiltaksplan
- 2 40261_RE
ADONLY
- 3 Prioritering
av
spillemidde
lsøknader
for 2020

Kommunedirektørens innstilling

Prioriteringsliste Spillemidler 2021

1. Flerbrukshallen
2. Nærmiljøanlegget
3. Klubbhus

Saksopplysninger

Det er ikke kommet inn nye søknader for spillemidler 2021, men 3 søknader fra 2020 skal videreføres til 2021.

Kvæningen kommune – Flerbrukshall: Videreføring av tidligere søknad. Fikk tildelt 3 475 000 kr i 2020.

Kvæningen kommune – Nærmiljøanlegg ved Kvæningen barne- og ungdomsskole: Videreføring av søknad.

Burfjord idrettslag – Etablering av klubb – og møtelokaler: Videreføring av søknad.

Vurdering

Vedrørende prioriteringer er det naturlig å følge samme prioritering som i 2020. Søknad om nytt kunstgress til ballbingen fikk tilskudd i 2020, og er derfor ikke med på prioriteringslisten i år.

2018

Kommunedelplan for idrett, friluftsliv og kultur

Vedlegg 1 - Handlingsprogram



KVÆNANGEN KOMMUNE
GÁRGU 8, 9161 BURFJORD

VEDTATT 18.12.18
PS 91/18

Informasjon om handlingsprogrammet

Kommunedelplanen for idrett, friluftsliv og kultur skal benyttes som et informasjons- og styringsverktøy. Kommunedelplan skal sees i sammenheng med Kommuneplanens samfunns- og arealdel, Kystsoneplan, og andre kommunedelplaner for kommunen.

Gjennom drøftinger og behovsanalyser legges grunnlaget for et 4-årig handlingsprogram. Her gjøres konkrete prioriteringer vedrørende utbygging og rehabilitering av idrettsanlegg i Kvæningen kommune. Handlingsprogrammet inneholder en prioritert liste over tiltak med kortsiktige behov og en liste over tiltak som på sikt ønskes utviklet, sistnevnte er ikke satt opp i prioritert rekkefølge.

Handlingsprogrammet skal revideres årlig, og ta utgangspunkt i tiltakene som fremgår av kommunedelplanens handlingsprogram for anlegg. Vesentlige endringer i kommunedelplanens hoveddokument skal legges til hovedrullering hvert 4. år.

Spillemiddelsøknad er ikke nødvendigvis satt opp med samme år som utviklingsåret, noe som blant annet har sammenheng med at frist for spillemiddelsøknader er 15. januar og at det da i enkelte tilfeller er hensiktsmessig å søke spillemidler etter at tiltaket er igangsatt. Dette forutsetter at prosjektet er idrettsfunksjonelt forhåndsgodkjent før byggestart/prosjektstart. På grunn av etterslep på utbetalingen av spillemidler er det kun et fåtall av prosjektene som får utbetalt spillemidler i søknadsåret, for alle søknader som ikke får tilsagn må søknaden gjentas/fornyas året etter helt til tilsagn blir gitt.

Den årlige rulleringa av handlingsprogrammet skal ta hensyn til anleggenes status, slik at godkjente søknader for ferdige planlagte anlegg vil rykke foran ikke godkjente søknader. Finansieringen i tabellen tar utgangspunkt i den foreslåtte finansieringsplanen til søkeren, ikke den endelige offentlige bevilgninga. Kommunale tildelinger vil være avhengige av kommunens vedtatte årsbudsjett og økonomiplan.

1 Anleggsprogram og finansiering

K = Kommunale midler, S = Spillemidler og P = Private midler

(Alle beløp i 1000 kr)

1.1 Kortsiktige behov for nye anlegg, områder og aktiviteter 2019 - 2022

Nr	Tiltak/Anleggstype	Lokalitet	Prosjektører	Type anlegg/aktivitet	Kommentar
1	Idretts/ Flerbrukshall	Burfjord	Kvæningen kommune	Ordinært anlegg	
2	Nærmiljøanlegg	Kvæningen barne- og ungdomsskole, Burfjord	Kvæningen kommune	Nærmiljøanlegg	
3	Kultur- og sentrumsarena med aktivitetsanlegg	Sentrumsområdet, Burfjord	Kvæningen kommune	Kulturanlegg og Nærmiljøanlegg	Universelt utformet st langs elva, med benker og bord, utescene, aktivitetsanlegg, mm
4	Parkering/ Søppel/ Toalett fasiliteter	Opplevelsesnæring / E6	Kvæningen kommune	Annet	
5	Parkering/ Søppel/ Toalett fasiliteter	Friluftsliv, utfartsårer og scooterløyper	Kvæningen kommune	Annet	
6	Oppgradering av 200 meters bane	Koppi skytepark, Alteidet	Kvæningen skytterlag	Ordinært anlegg	Oppgradering til elektroniske skiver
7	Miniatyrskytebane	?	Kvæningen skytterlag	Ordinært anlegg	

Finansieringsplan Kvæningen kommune

Anleggsnr	Anlegg	Lokalitet	Total ek	2019			2020			2021			2022		
				K	S	P	K	S	P	K	S	P	K	S	P
73556	Idretts/ Flerbrukshall	Burfjord	38000	22000	16000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
73557	Nærmiljøanlegg	Kvæningen barne- og ungdomsskole, Burfjord	5000	2500	2500	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
73559	Kultur- og sentrumsarena	Burfjord	10000	1000	1000	-	3000	3000	-	1000	1000	-	-	-	
?????	Parkering/ Søppel/ Toalett fasiliteter	Opplevelsesnæring/ E6	3000	-	-	-	500	-	500	500	-	500	-	500	
?????	Parkering/ Søppel/ Toalett fasiliteter	Friluftsliv, utfartsårer og scooterløyper	500	-	-	-	100	-	100	100	-	100	-	100	
Sum investeringer 2019-2022			56600	25500	19500	-	3600	3000	600	1600	1000	600	600	-	

Finansieringsplan Kvænangen skytterklubb

Anleggsnr	Anlegg	Lokalitet	Total øk	2019			2020			2021			2022		
				K	S	P	K	S	P	K	S	P	K	S	P
21541	Oppgradering av 200 meters bane	Koppi skytepark, Alteidet	586	-	244	342	-	-	-	-	-	-	-	-	-
74292	Miniatyrbane	Burfjord	250	-	104	146	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sum investeringer 2019-2022			835	-	348	488	-	-	-	-	-	-	-	-	-

1.2 Andre prioriteringer i 2019

Nord-Troms Friluftsråd – Det må utnevnes en administrativ hovedkontakt i kommunen som kan fungere som bindeledd mot Friluftsrådet, slik at potensialet i medlemskapet kan utnyttes maksimalt.

1.3 Langsiktige behov for nye anlegg, områder og aktiviteter 2019 – 2030

Tiltak/Anleggstype	Lokalitet	Søker(e)	Kommentar
Lekeplass/Aktivitetsanlegg	Kjækan	Kjækan- og Kvænangsbotn grendeutvalg	Nytt innspill 2018
Raste- og fiskeplass med universell utforming	Sørstraumen	Kvænangen kommune	Nytt innspill 2018
Lekeplass/Aktivitetsanlegg	Barnehagen, Bladderen	Kvænangen kommune	Nytt innspill 2018
Lekeplass/Aktivitetsanlegg	Lilledams plass, Alteidet	Kvænangen kommune/ Alteidet grendelag	Nytt innspill 2018
Parkering/ Sjøppel/ Toalett fasiliteter	Opplevelsesnæring/E6	Kvænangen kommune	Nytt innspill 2018
Parkering/ Sjøppel/ Toalett fasiliteter	Friluftsliv, utfartsårer og scooterløyper	Kvænangen kommune	Nytt innspill 2018
Turløyper – Skilting og merking	Generelt		Eksisterende - Oppgradering/tilrettelegging/vedlikehold
Grillhytte	Spildra	Spildra grendelag	Eksisterende - Trenger restaurering
Lekeplass/ Aktivitetsanlegg	Spildra grendehus	Spildra grendelag	Eksisterende - Trenger restaurering
Utvidelse av samfunnshus	Jøkelfjord	Jøkelfjord grendelag	Eksisterende - Behovet må sees i sammenheng med ny flerbrukshall

Flere tilrettelagt fiskeplasser	Eks. Laukvikneset/ Kvævangselva/ Baddereiva etc.		Nytt innspill 2018 - Universelt utformet
Ombygging av naust	Jøkelfjord	Jøkelfjord Dykkeklubb	Eksisterende - Legge opp til luftkompressor og annet dykkerutstyr
Grillhytte	Segvik velthus	Segvik velforening	Nytt innspill 2018
Lekeplass/ Aktivitetsanlegg	Segvik velthus	Segvik velforening	Nytt innspill 2018
Klatrevegg	Spildra	Spildra grendelag	Nytt innspill 2018
Klubbhus	Kvæningen sentralidrettsanlegg	Burfjord IL	Eksisterende – Trenger oppgradering (garderober, dusj, etc.)
Rulleskianlegg	Kvæningen sentralidrettsanlegg	Burfjord IL	Nytt innspill 2018
Fr idrettsanlegg	Kvæningen sentralidrettsanlegg	Burfjord IL	Nytt innspill 2018 (Hoppgrøp, kulestøt, løpebane med dekke, etc.)
Grillhytte	Baddereren	Baddereren bygdelag	Nytt innspill 2018 – universelt utformet
Parkeringsplass	Baddereren grendehus	Baddereren grendelag	Eksisterende – utvidelse av parkeringsplass
Bobiltømming	Sekkemo		Eventuelt vurdere informasjonsskilt her om tømmingsmulighet i Burfjord sentrum.
View-point	Vassnestinden	Isbresenteret AS	Nytt innspill 2018 – Planlegges
Gapahuk	Gambukta	Isbresenteret AS	Nytt innspill 2018 – Planlegges
Leirplass	Skalsa	Isbresenteret AS	Nytt innspill 2018 – Planlegges
Skiløype m/lysanlegg	Jøkeljorddalen		Nytt innspill 2018
Lekestativ og benker	Fjordbotn (ved gapahuken)	Reinfjord bygdelag	Nytt innspill 2018
Rydding og tilrettelegging	Reinfjordelva	Reinfjord bygdelag	Nytt innspill 2018
Rydding og merking av sti til bade- og fiskeplass	Pilvågen	Reinfjord bygdelag	Nytt innspill 2018
Rydding og oppgradering av bade- og fiskeplass	Pilvågen	Reinfjord bygdelag	Nytt innspill 2018
Rydding og merking av stier	Vannfjellet, Haretoppen, Ruthsteinen og Innersfjellet	Reinfjord bygdelag	Nytt innspill 2018
Rydding og tilrettelegging	Midtreelva	Reinfjord bygdelag	Nytt innspill 2018
Klubbhus Koppi skytepark	Koppi skytepark, Alteidet	Kvæningen skytterlag/ Kvæningen jeger og fiskeforening	Nytt innspill 2018 – Realiseres 2022-2025
Nærmiljøkart/ O-kart	Burfjord	Kvæningen barne- og ungdomsskole	Nytt innspill 2018
Dagsturhytte	?	Nord-Troms Friluftsråd	Nytt innspill 2018
Skiløype m/lysanlegg (Anleggsnr 21055)	Burfjord	Burfjord IL Skigruppa	Eksisterende – Både lysanlegg og løype trenger oppgradering og vedlikehold
Skiløype m/lysanlegg	Burfjord, ut fra sentralidrettsanlegget	Burfjord IL Skigruppa	Eksisterende – Opparbeide startområde og løype for konkurranser og større skirenn

Skiføype på fjellet	?	Burfjord IL Skigruppa	Nytt innspill 2018 - Utarbeide et løypenett på fjellet
Skileik /Skicrossbane	Burfjord, Sentralidrettsanlegget	Burfjord IL Skigruppa	Nytt innspill 2018
Belysning på parkeringsplass	Sentralidrettsanlegget	Burfjord Idrettslag	Nytt innspill 2018
Skateboardrampe	Kvænangen barne- og ungdomsskole	Kvænangen kommune	Eksisterende – Trenger vedlikehold
Utvidelse og oppgradering av klubbhus	Sentralidrettsanlegget	Burfjord Idrettslag	Eksisterende – Mangler blant annet dusj og garderobefasiliteter, samt mulighet for kafedrift.
Leirduebane	Koppiskyttepark, Alteidet	Kvænangen Jeger og fiskeforening	Nytt innspill 2018



Kvænanen kommune

GÁRGU 8, 9161 BURFJORD
Telefon 77 77 88 00
www.kvanangen.kommune.no



Saksprotokoll i Kvæningen formannskap - 14.01.2020

Behandling:

Innstillingen ble enstemmig vedtatt.

Vedtak:

Det foretas følgende prioriteringer på innkomne spillemiddelsøknader 2020

1. Kvæningen kommune- Videreføring av søknaden for flerbrukshall
2. Kvæningen kommune- Nærmiljøanlegget ved skolen.
3. Burfjord Idrettslag- Renovering av kunstgresset i ballbingen.
4. Burfjord Idrettslag- Tilbygg på klubbhuset
5. Nord-Troms Friluftsråd-Dagsturhytte



Saksfremlegg

Utvalgssak	Utvalgsnavn	Møtedato
	Kvæningen formannskap	

Prioritering av spillemiddelsøknader for 2020

Henvising til lovverk:

Vedlegg

- 1 Tiltaksplan
- 2 Søknad Nærmiljøanlegg
- 3 Søknad kunstgress ballbingen
- 4 Søknad tilbygg klubbhus
- 5 Søknad dagsturhytte

Administrasjonssjefens innstilling

Det foretas følgende prioriteringer på innkomne spillemiddelsøknader 2020

1. Kvæningen kommune-Videreføring av søknaden for flerbrukshall
2. Kvæningen kommune- Nærmiljøanlegget ved skolen.
3. Burfjord Idrettslag- Renovering av kunstgresset i ballbingen.
4. Burfjord Idrettslag- Tilbygg på klubbhuset
5. Nord-Troms Friluftsråd-Dagsturhytte

Saksopplysninger

Det er kommet inn 4 søknader om spillemidler for 2020, som skal behandles. Frist for å sende inn søknader til kommunen er 15 oktober. Kommunen må behandle og sende inn søknadene til fylket, innen 15 januar. Alle søknadene kom inn etter at den kommunale fristen, var gått ut. På grunn av stor arbeidsmengde, så ble også de kommunale søknadene ferdig veldig seint. Søknad om spillemidler til flerbrukshallen skal videreføres for 2020, og være med på prioriteringslisten. Søknadene skal videresendes til fylkeskommunen, selv om de ikke er komplett.

Spillemiddelsøknadene skal prioriteres politisk, før de blir sendt over til fylket for behandling. Vi har ikke hatt denne problemstillingen tidligere, da det bare har kommet inn en søknad årlig. Vedørende søknaden for flerbrukshallen, så skal den også være med i prioriteringen

Søknadene det gjelder er:

Kvæningen kommune-Flerbrukshall. Videreføring av søknaden.

Kvæningen kommune- nærmiljøanlegget ved skolen.

Dette er i forbindelse med utarbeidelse av uteområdet ved skolen. Finansiert igjennom dette prosjektet. Nærmiljøtiltaket er også prioritert i tiltaksdelen for kommunedelplan for idrett, friluftsliv og kultur. Søknadsbeløp 880 000,-

Burfjord Idrettslag- renovering av kunstgresset i ballbingen.

I forbindelse med nytt skolebygg, så måtte ballbingen flyttes. Den skal settes opp til sommeren og blir en del av nærmiljøanlegget ved skolen. Kunstgresset var slitt og det var ikke mulig å bevare dette. Kommunen har finansiert nytt dekke igjennom avsatte midler til uteområdet. Søknadsbeløp 59 000,-

Nord-Troms Friluftsråd-Dagsturhytte i Jøkelfjorden. NT-Friluftsråd bygger dagsturhytter i sine medlemskommuner. Målet med dette er å oppnå mer fysisk aktivitet og friluftsliv i gjennom en slik tilrettelegging i kommunene. Kvæningen kommune har også gått inn på en slik samarbeidsavtale med NT-Friluftsråd. Søknadsbeløp 186 000,-

Burfjord Idrettslag- tilbygg på klubbhuset. Søknaden gjelder en utvidelse for å få bedre toalettforhold, blant annet med HC-toalett. Større lagringsareal og kjøkken. Søknadsbeløp 375 000,-

Vurdering

Vedrørende prioriteringer så er videreføring av søknaden om midler til Flerbrukshallen en naturlig førsteprioritering. Det vil ha store budsjettmessige konsekvenser å ikke videreføre den som prioritert.

Nærmiljøanlegget er prioritert i gjennom vedtatt plan for idrett, kultur og friluftsliv. Dette som nummer 2, etter flerbrukshallen.

Nytt kunstgressdekke er ikke nevnt i planen, men faller naturlig sammen med nærmiljøanlegget ved skolen.

Tilbygg på klubbhuset og dagsturhytte er i samme plan listet opp under langsiktige behov 2019-2030. Utvidelse av klubbhuset ved fotballbanen, er viktig sett i sammenheng med bruk og behov. Det er blant annet viktig å få på plass et HC-toalett ved anlegget. Vedrørende dagsturhytte, så er det positivt sette i sammenheng med økt bruk av natur og friluftsliv. Folkehelse aspektet er også viktig å tenke på her.

Ut i fra dette, så foreslås følgende prioriteringer;

1. Kvæningen kommune-Videreføring av søknaden for flerbrukshall
2. Kvæningen kommune- nærmiljøanlegget ved skolen.
3. Burfjord Idrettslag- renovering av kunstgresset i ballbingen.
4. Burfjord Idrettslag- tilbygg på klubbhuset
5. Nord-Troms Friluftsråd-Dagsturhytte



Saksfremlegg

Utvalgssak	Utvalgsnavn	Møtedato
231/20	Kvæningen formannskap	15.12.2020

Rullering prioriteringsliste handlingsplan for idrett, friluftsliv og kultur

Henvising til lovverk:

Vedlegg
1 Tiltaksplan

Kommunedirektørens innstilling

Burfjord idrettslags klubbhus flyttes opp på prioriteringslisten på handlingsplanen for idrett, friluftsliv og kultur.

Saksopplysninger

Burfjord idrettslag er i gang med å bygge på deres klubbhus, og i den forbindelse har laget søkt om spillemidler. For å kunne søke fylket om midler må prosjektet være i kommunens handlingsplan.

I tilbygget vil det blant annet bli HC toalett, større kjøkken og møtelokaler.

Vurdering

Per nå står klubbhuset på handlingsplanen under langsiktige behov, men bør nå flyttes opp på prioritert liste for å styrke muligheten for tildeling av spillemidler.

2018

Kommunedelplan for idrett, friluftsliv og kultur

Vedlegg 1 - Handlingsprogram



KVÆNANGEN KOMMUNE
GÁRGU 8, 9161 BURFJORD

VEDTATT 18.12.18
PS 91/18

Informasjon om handlingsprogrammet

Kommunedelplanen for idrett, friluftsliv og kultur skal benyttes som et informasjons- og styringsverktøy. Kommunedelplan skal sees i sammenheng med Kommuneplanens samfunns- og arealdel, Kystsoneplan, og andre kommunedelplaner for kommunen.

Gjennom drøftinger og behovsanalyser legges grunnlaget for et 4-årig handlingsprogram. Her gjøres konkrete prioriteringer vedrørende utbygging og rehabilitering av idrettsanlegg i Kvæningen kommune. Handlingsprogrammet inneholder en prioritert liste over tiltak med kortsiktige behov og en liste over tiltak som på sikt ønskes utviklet, sistnevnte er ikke satt opp i prioritert rekkefølge.

Handlingsprogrammet skal revideres årlig, og ta utgangspunkt i tiltakene som fremgår av kommunedelplanens handlingsprogram for anlegg. Vesentlige endringer i kommunedelplanens hoveddokument skal legges til hovedrullering hvert 4. år.

Spillemiddelsøknad er ikke nødvendigvis satt opp med samme år som utviklingsåret, noe som blant annet har sammenheng med at frist for spillemiddelsøknader er 15. januar og at det da i enkelte tilfeller er hensiktsmessig å søke spillemidler etter at tiltaket er igangsatt. Dette forutsetter at prosjektet er idrettsfunksjonelt forhåndsgodkjent før byggestart/prosjektstart. På grunn av etterslep på utbetalingen av spillemidler er det kun et fåtall av prosjektene som får utbetalt spillemidler i søknadsåret, for alle søknader som ikke får tilsagn må søknaden gjentas/fornyas året etter helt til tilsagn blir gitt.

Den årlige rulleringa av handlingsprogrammet skal ta hensyn til anleggenes status, slik at godkjente søknader for ferdige planlagte anlegg vil rykke foran ikke godkjente søknader. Finansieringen i tabellen tar utgangspunkt i den foreslåtte finansieringsplanen til søkeren, ikke den endelige offentlige bevilgninga. Kommunale tildelinger vil være avhengige av kommunens vedtatte årsbudsjett og økonomiplan.

1 Anleggsprogram og finansiering

K = Kommunale midler, S = Spillemidler og P = Private midler

(Alle beløp i 1000 kr)

1.1 Kortsiktige behov for nye anlegg, områder og aktiviteter 2019 - 2022

Nr	Tiltak/Anleggstype	Lokalitet	Prosjektleder	Type anlegg/aktivitet	Kommentar
1	Idretts/ Flerbrukshall	Burfjord	Kvæningen kommune	Ordinært anlegg	
2	Nærmiljøanlegg	Kvæningen barne- og ungdomsskole, Burfjord	Kvæningen kommune	Nærmiljøanlegg	
3	Kultur- og sentrumsarena med aktivitetsanlegg	Sentrumsområdet, Burfjord	Kvæningen kommune	Kulturanlegg og Nærmiljøanlegg	Universelt utformet st langs elva, med benker og bord, utescene, aktivitetsanlegg, mm
4	Parkering/ Søppel/ Toalett fasiliteter	Opplevelsesnæring / E6	Kvæningen kommune	Annet	
5	Parkering/ Søppel/ Toalett fasiliteter	Friluftsliv, utfartsårer og scooterløyper	Kvæningen kommune	Annet	
6	Oppgradering av 200 meters bane	Koppi skytepark, Alteidet	Kvæningen skytterlag	Ordinært anlegg	Oppgradering til elektroniske skiver
7	Miniatyrskytebane	?	Kvæningen skytterlag	Ordinært anlegg	

Finansieringsplan Kvæningen kommune

Anleggsnr	Anlegg	Lokalitet	Total ek	2019			2020			2021			2022		
				K	S	P	K	S	P	K	S	P	K	S	P
73556	Idretts/ Flerbrukshall	Burfjord	38000	22000	16000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
73557	Nærmiljøanlegg	Kvæningen barne- og ungdomsskole, Burfjord	5000	2500	2500	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
73559	Kultur- og sentrumsarena	Burfjord	10000	1000	1000	-	3000	3000	-	1000	1000	-	-	-	
?????	Parkering/ Søppel/ Toalett fasiliteter	Opplevelsesnæring/ E6	3000	-	-	-	500	-	500	500	-	500	-	500	
?????	Parkering/ Søppel/ Toalett fasiliteter	Friluftsliv, utfartsårer og scooterløyper	500	-	-	-	100	-	100	100	-	100	-	100	
Sum investeringer 2019-2022			56600	25500	19500	-	3600	3000	600	1600	1000	600	600	-	

Finansieringsplan Kvænangen skytterklubb

Anleggsnr	Anlegg	Lokalitet	Total øk	2019			2020			2021			2022		
				K	S	P	K	S	P	K	S	P	K	S	P
21541	Oppgradering av 200 meters bane	Koppi skytepark, Alteidet	586	-	244	342	-	-	-	-	-	-	-	-	-
74292	Miniatyrbane	Burfjord	250	-	104	146	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sum investeringer 2019-2022			835	-	348	488	-	-	-	-	-	-	-	-	-

1.2 Andre prioriteringer i 2019

Nord-Troms Friluftsråd – Det må utnevnes en administrativ hovedkontakt i kommunen som kan fungere som bindeledd mot Friluftsrådet, slik at potensialet i medlemskapet kan utnyttes maksimalt.

1.3 Langsiktige behov for nye anlegg, områder og aktiviteter 2019 – 2030

Tiltak/Anleggstype	Lokalitet	Søker(e)	Kommentar
Lekeplass/Aktivitetsanlegg	Kjækan	Kjækan- og Kvænangsbotn grendeutvalg	Nytt innspill 2018
Raste- og fiskeplass med universell utforming	Sørstraumen	Kvænangen kommune	Nytt innspill 2018
Lekeplass/Aktivitetsanlegg	Barnehagen, Bladderen	Kvænangen kommune	Nytt innspill 2018
Lekeplass/Aktivitetsanlegg	Lilledams plass, Alteidet	Kvænangen kommune/ Alteidet grendelag	Nytt innspill 2018
Parkering/ Sjøppel/ Toalett fasiliteter	Opplevelsesnæring/E6	Kvænangen kommune	Nytt innspill 2018
Parkering/ Sjøppel/ Toalett fasiliteter	Friluftsliv, utfartsårer og scooterløyper	Kvænangen kommune	Nytt innspill 2018
Turløyper – Skilting og merking	Generelt		Eksisterende - Oppgradering/tilrettelegging/vedlikehold
Grillhytte	Spildra	Spildra grendelag	Eksisterende - Trenger restaurering
Lekeplass/ Aktivitetsanlegg	Spildra grendehus	Spildra grendelag	Eksisterende - Trenger restaurering
Utvidelse av samfunnshus	Jøkelfjord	Jøkelfjord grendelag	Eksisterende - Behovet må sees i sammenheng med ny flerbrukshall

Flere tilrettelagt fiskeplasser	Eks. Laukvikneset/ Kvævangselva/ Baddereiva etc.		Nytt innspill 2018 - Universelt utformet
Ombygging av naust	Jøkelfjord	Jøkelfjord Dykkeklubb	Eksisterende - Legge opp til luftkompressor og annet dykkerutstyr
Grillhytte	Segvik velthus	Segvik velforening	Nytt innspill 2018
Lekeplass/ Aktivitetsanlegg	Segvik velthus	Segvik velforening	Nytt innspill 2018
Klatrevegg	Spildra	Spildra grendelag	Nytt innspill 2018
Klubbhus	Kvæningen sentralidrettsanlegg	Burfjord IL	Eksisterende – Trenger oppgradering (garderober, dusj, etc.)
Rulleskianlegg	Kvæningen sentralidrettsanlegg	Burfjord IL	Nytt innspill 2018
Fr idrettsanlegg	Kvæningen sentralidrettsanlegg	Burfjord IL	Nytt innspill 2018 (Hoppgrøp, kulestøt, løpebane med dekke, etc.)
Grillhytte	Baddereren	Baddereren bygdelag	Nytt innspill 2018 – universelt utformet
Parkeringsplass	Baddereren grendehus	Baddereren grendelag	Eksisterende – utvidelse av parkeringsplass
Bobiltømming	Sekkemo		Eventuelt vurderer informasjonsskilt her om tømmingsmulighet i Burfjord sentrum.
View-point	Vassnestinden	Isbresenteret AS	Nytt innspill 2018 – Planlegges
Gapahuk	Gambukta	Isbresenteret AS	Nytt innspill 2018 – Planlegges
Leirplass	Skalsa	Isbresenteret AS	Nytt innspill 2018 – Planlegges
Skiløype m/lysanlegg	Jøkeljorddalen		Nytt innspill 2018
Lekestativ og benker	Fjordbotn (ved gapahuken)	Reinfjord bygdelag	Nytt innspill 2018
Rydding og tilrettelegging	Reinfjordelva	Reinfjord bygdelag	Nytt innspill 2018
Rydding og merking av sti til bade- og fiskeplass	Pilvågen	Reinfjord bygdelag	Nytt innspill 2018
Rydding og oppgradering av bade- og fiskeplass	Pilvågen	Reinfjord bygdelag	Nytt innspill 2018
Rydding og merking av stier	Vannfjellet, Haretoppen, Ruthsteinen og Innernesfjellet	Reinfjord bygdelag	Nytt innspill 2018
Rydding og tilrettelegging	Midtreelva	Reinfjord bygdelag	Nytt innspill 2018
Klubbhus Koppi skytepark	Koppi skytepark, Alteidet	Kvæningen skytterlag/ Kvæningen jeger og fiskeforening	Nytt innspill 2018 – Realiseres 2022-2025
Nærmiljøkart/ O-kart	Burfjord	Kvæningen barne- og ungdomsskole	Nytt innspill 2018
Dagsturhytte	?	Nord-Troms Friluftsråd	Nytt innspill 2018
Skiløype m/lysanlegg (Anleggsnr 21055)	Burfjord	Burfjord IL Skigruppa	Eksisterende – Både lysanlegg og løype trenger oppgradering og vedlikehold
Skiløype m/lysanlegg	Burfjord, ut fra sentralidrettsanlegget	Burfjord IL Skigruppa	Eksisterende – Opparbeide startområde og løype for konkurranser og større skirenn

Skiføype på fjellet	?	Burfjord IL Skigruppa	Nytt innspill 2018 - Utarbeide et løypenett på fjellet
Skileik /Skicrossbane	Burfjord, Sentralidrettsanlegget	Burfjord IL Skigruppa	Nytt innspill 2018
Belysning på parkeringsplass	Sentralidrettsanlegget	Burfjord Idrettslag	Nytt innspill 2018
Skateboardrampe	Kvænanen barne- og ungdomsskole	Kvænanen kommune	Eksisterende – Trenger vedlikehold
Utvidelse og oppgradering av klubbhus	Sentralidrettsanlegget	Burfjord Idrettslag	Eksisterende – Mangler blant annet dusj og garderobefasiliteter, samt mulighet for kafedrift.
Leirduebane	Koppiskyttepark, Alteidet	Kvænanen Jeger og fiskeforening	Nytt innspill 2018



Kvænanen kommune

GÁRGU 8, 9161 BURFJORD
Telefon 77 77 88 00
www.kvanangen.kommune.no





Saksfremlegg

Utvalgssak	Utvalgsnavn	Møtedato
232/20	Kvæningen formannskap	15.12.2020
	Kvæningen kommunestyre	

Vedlegg

- 1 Referat møte 23.11.2020 - Vest Finnmark Rådet
- 2 Melding fra Vest-Finnmark Rådet

Orientering dialog med Vest Finnmark Rådet

Ordførers innstilling

Saken tas til orientering

Saksopplysninger

23.11.2020 holdt Kvæningen kommune ved Eirik Losnegaard Mevik, *ordfører*, Hanne Wiesener, *varaordfører* og Kai Petter Johansen, *kommunestyremedlem*, møte med Vest-Finnmark Rådet.

Vedlagt følger referat fra første møte samt melding om vedtak fra Vest-Finnmark Rådet.

Vurdering

Det vil på nyåret 2021 innledes videre dialog om prosess som kan ende opp i at Kvæningen kommune søker medlemskap i Vest-Finnmark Rådet.



Notat

Til: Kvæningen
formannskap

Fra:

Referanse Utredning IPR

Dato 23.11.2020

-

Referat fra møtet mellom Kvæningen kommune og Vest-Finnmark Rådet (IPR).

Deltakere:

Fra Kvæningen kommune:

Eirik Losnegaard Mevik – ordfører

Hanne Wiesener – varaordfører

Kai Petter Johansen – kommunestyremedlem

Fra Vest-Finnmark Rådet:

Marianne Sivertsen Næss – leder (ordfører i Hammerfest)

Bernt Sjursen – nestleder (ordfører i Måsøy)

Bente Olsen Huseby (daglig leder)

Fra Nord-Troms regionråd:

Ørjan Albrigtsen – leder (ordfører Skjervøy)

Referent: Eirik Losnegaard Mevik

Bakgrunn:

Nord-Troms regionråd og Tromsøområdet regionråd er i en prosess med tanke på sammenslåing til et nytt felles interkommunalt politisk råd.

Kvæningen kommune har i den forbindelse kontaktet Vest-Finnmark for å utrede muligheten for å være en del av Vest-Finnmark Rådet samtidig som en arbeider med en utredning med Tromsøområdet og Nord-Troms regionråd.

I møtet:

Kvæningen kommune presenterte seg ved ordfører Eirik Losnegaard Mevik (se vedlagt powerpoint).

Ørjan Albrigtsen snakker om prosessen med Tromsø-området regionråd. Ørjan opplever at det er stor evne og vilje til samarbeid mellom regionrådene i nord og at dette samarbeidet vil fortsette uavhengig av framtidige strukturer. Ørjan forlot møtet ca 13:30.

Vest-Finnmark Rådet la fram sitt prinsipielle standpunkt fattet i vedtak 7/19, i forbindelse med strategiprosessen som fant sted ved utarbeidelsen av Strategiplan 2020-2023. Strategiplanen ble endelig vedtatt september 2019. Innmelding av andre kommuner kan være aktuelt dersom det er ytre eller indre påvirkninger som begrunner at man må vurdere sitt standpunkt om i utgangspunktet ikke utvide regionrådet. Det var viktig for rådet å beholde sin egenart. Det var enighet om at Kvæningen kommune har mange sammenfallende interesser.

Daglig leder fortalte om organisering av arbeidet. Det legges ikke opp til å bruke rådet som en plattform for tjenestetilbud, men er en tilrettelegger for dialog mellom kommuner som ønsker å samarbeide om tjenester. Kostnaden ved deltakelse er lav, fordi samarbeidet er spisset på politiske saker, og prioriterte områder.

Vest-Finnmark rådet oversender strategiplan, årsplan og siste årsmelding, som danner et godt grunnlag for at Kvænangen kommune kan sette seg inn i hvordan Vest-Finnmark Rådet arbeidet.

Veien videre:

Vest-Finnmark Rådet drøfter forespørselen fra Kvænangen kommune i møte 1.-2. desember 2020, og gir tilbakemelding på om det er aktuelt å se på en videre utredning.

Fra: Bente Olsen Husby (Bente.Olsen.Husby@hammerfest.kommune.no)

Sendt: 04.12.2020 11:33:38

Til: Eirik Losnegaard Mevik

Kopi:

Emne: Ang. henvendelse om dialog med tanke på fremtidig medlemskap i Vest-Finnmark Rådet

Vedlegg:

ATT: ordfører Eirik L. Mevik, Kvæningen kommune.

Vest-Finnmark Rådet behandlet i sak 29/20 henvendelsen fra Kvæningen kommune om ønsket dialog/sondering omkring muligheten for medlemskap i Vest-Finnmark Rådet. Rådet fattet følgende vedtak:

"Vest-Finnmark Rådet vedtar å innlede en dialog med Kvæningen kommune om mulig fremtidig medlemskap i Vest-Finnmark Rådet, og inviterer kommunen til et første dialogmøte med Vest-Finnmark Rådet."

Vest-Finnmark Rådet møtes 2.-3. februar 2021 i Alta, og vil i den forbindelse invitere Kvæningen kommune til et dialogmøte om mulig fremtidig medlemskap. Programmet for møtet er ikke klart, og vi ber dere derfor om å holde av begge datoene i kalenderen til dette formålet inn til videre.

I Vest-Finnmark Rådet er det ordførerne og rådmenn som deltar i møtene på vegne av medlemskommunene (i tillegg til at Hammerfest og Alta har en politisk representant ekstra). Du må gi meg tilbakemelding på hvem dere tenker bør delta i møtet på vegne av Kvæningen kommune.

Ha en riktig god helg, så hører vi fra deg i saken anledning 😊

Med vennlig hilsen

Bente Olsen Husby

Daglig leder

Vest-Finnmark Rådet

Mobil: +47 908 52916

PS 233/20 Referatsaker



Kvæningen kommune

Næring, utvikling og teknisk

SP-MASKIN AS
Rødskjærveien 4
9430 SANDTORG

Delegert vedtak Delegert Formannskap - nr. 143/20

Deres ref:	Vår ref: 2020/303-18	Løpenr. 3591/2020	Arkivkode 600	Dato 16.11.2020
-------------------	--------------------------------	-----------------------------	-------------------------	---------------------------

FERDIGATTEST 5429-24/17

Svar på anmodning om ferdigattest, jf. PBL § 21-10
Vedtak hjemlet i delegasjonsreglement vedtatt av Kvæningen kommunestyre i sak 45/1996.

Saksnr: _____ Behandlet i:
Kvæningen Delegert Kvæningen formannskap

Byggested: Jafet Lindebergsvei 55
Tiltakshaver: Kenneth Isaksen
Ansvarlig søker: SP Maskin AS
Tiltakets art: Rivning / Sanering av bolig

Gnr/Bnr: 5429- 24/17
Adresse: 9192 Sørstraumen
Adresse: 9430 Sandtorg
Bruksareal: 114m²

nr
2

Med hjemmel i plan- og bygningsloven § 21-10 gis ferdigattesten i henhold til ferdigmelding datert 2020, fra ansvarlig søker SP Maskin AS v/ Mona Hol.

Ferdigattesten gis etter søknad når det foreligger nødvendig sluttdokumentasjon og erklæring om ferdigstillelse jf. Byggesaksforskriften § 8-1.

I den innsendte sluttdokumentasjonen er det bekreftet av ansvarlig kontrollerende for utførelsen at sluttkontrollen ikke har avdekket feil eller mangler som hindrer ferdigattest.

Bygningen er revet ihht. beskrivelse og gjennomføringsplan.

Ferdigattesten er ikke en bekreftelse på byggets tekniske kvalitet, men en bekreftelse på bygningsmyndighetenes avslutning av saken.

Ved all kontakt med etaten i denne sak, vennligst referer til saksnummer 2020/303/18

Med vennlig hilsen

Tommy Lokøy
Byggesaksbehandler / Avdelings ingeniør

Næring, utvikling og teknisk



77 77 88 49 / 46865049

tommy.lokoy@kvanangen.kommune.no

Kommunehuset, Gårgu 8, 9161 Burfjord

Dokumentet er elektronisk godkjent og inneholder derfor ikke håndskrevet signatur

Kopi til:

Kenneth Isaksen Jafet Lindebergs Vei 53 9162 Sørstraumen



Fylkesmannen i Troms og Finnmark

Romssa ja Finnmarkku fylkkamánni
Tromssan ja Finmarkun maaherra

Vår dato:

16.11.2020

Vår ref:

2020/8539

Deres dato:

02.10.2020


Deres ref:

Norden Crown Metals

Emx exploration

Saksbehandler, innvalgte telefon

Gøril Einarsen, 7642113

 Kvæningen kommune Postmottak
20 NOV 2020
Til behandling:
Saksbehandler: <i>Åsmund</i>
Til orientering
Gradering

Fylkesmannen opphever Kvæningen kommune sitt vedtak i sak 161/20 og avslår søknad fra Emx Exploration/Boreal Metals om barmarkskjøring i forbindelse med mineralundersøkelser.

Fylkesmannen viser til varsel om mulig omgjøring av Kvæningen kommune sitt vedtak i sak 161/20.

Fylkesmannen har vurdert at kjøringen i denne saken ikke dreier seg om et unntakstilfelle. Søker har ikke påvist et særlig behov for barmarkskjøring som omsøkt. Kommunen har ikke begrenset motorferdselen til et minimum. Vedtaket er derfor i strid med motorferdselloven. Fylkesmannen har vurdert at Kvæningen kommune ikke hadde hjemmel til å benytte skjønnsrommet til å fatte vedtak etter nf § 6 som i denne saken. Fylkesmannen har derfor vurdert at kommunens vedtak i sak 161/20 er ugyldig. Ugyldige vedtak kan alltid omgjøres jf. § 35 c i forvaltningsloven.

Vedtak:

Fylkesmannen opphever Kvæningen kommune sitt vedtak i sak 161/20. Vedtaket er hjemlet i forvaltningsloven § 35.

Med hjemmel i forskrift for bruk av motorkjøretøy i utmark og på islagte vassdrag § 6 avslår Fylkesmannen i Troms og Finnmark søknad fra Emx Exploration og Boreal Metals, om dispensasjon for barmarkskjøring i forbindelse med mineralundersøkelser.

Søker kan klage på vedtaket innen tre uker etter at dette brevet om oppheving er mottatt. Eventuell klage skal stiles til Miljødirektoratet, og sendes via Fylkesmannen i Troms og Finnmark.

Bakgrunn for saken

Boreal Metals (i dag Norden Crown Metals) og EMX exploration søkte om tillatelse til bruk av ATV til frakt av utstyr og mannskap i forbindelse med undersøkelser av mineralforekomster i fjellet mellom Badderan og Kjækan fra 28. september og med en måneds varighet. Selskapet har drevet med



mineralske undersøkelser i området siden 2015. Selskapene søkte om å bruke inntil tre kjøretøy og kjøre etter traktorveg/etablert kjørespor fra Badderen eller fra Kjækan og opp til leteområde.

Den 7. september, sak 161/2020, fattet Formannskapet i Kvænangen kommune vedtak om barmarkskjøring i forbindelse med mineralundersøkelser. Vedtaket gjaldt bruk av inntil tre – 3 - ATV, for transport av personell og utstyr for totalt 30 dager i perioden fra 28. september – 31. desember 2020.

Varsel om mulig omgjøring

I september gjorde Fylkesmannen lovlighetskontroll av dette vedtaket. Fylkesmannens vurderte at vilkåret for å vurdere søknaden etter nf § 6 ikke var til stede. Vi vurderte at Kvænangen kommune ikke hadde hjemmel til å benytte skjønnsrommet til å fatte vedtak om motorferdsel som i denne saken. Fylkesmannen i Troms og Finnmark varslet derfor at vedtaket i sak 161/20 kunne bli omgjort. Både Kvænangen kommune og søker fikk 14 dagers frist for å uttale seg.

Boreal Metals uttalte seg den 2. oktober 2020. Firmaet beskriver hvilke aktiviteter de er avhengig av å få gjennomført ilt året, og at de har behov for å benytte motorkjøretøy både på barmark og om vinteren. De sier at de har vurdert å benytte helikopter for å gjøre slike undersøkelser, men at dette ikke er et godt alternativ mht sikkerhet, bruk av fossilt brensel og at ATV gir mindre støyforurensning. Selskapet sier de har vært positiv til å samarbeide med Spalca for å minimere forstyrrelse av rein og reindriften. De viser til et møte med Spalca i januar 2017, der en prosessavtale ble diskutert. De skriver at denne ikke ble signert av Spalca rbd. Til slutt viser de til at Bufjord Exploration Project er et svært prioritert prosjekt, og at det er nødvendig å få gjort undersøkelser før snødekket blir for dypt for å kunne observere geologien i området. De sier også at oppheving av vedtaket vil gi et års forsinkelse i arbeidet. De ber Fylkesmannen om å gi dem tillatelse slik at selskapet kan fortsette undersøkelsene sine uten videre forsinkelser.

Geode Consult AS v/Elisabeth Haker Sanne kontaktet fylkesmannen i høst, for å høre om utfallet i saken. Hun sier Geode Consult er engasjert av Boreal Metals i denne saken. I e-post opplyser hun at Boreal Metals har endret navn til Norden Crown Metals.

Fylkesmannens rolle - lovlighetskontroll av vedtak

Fylkesmannen skal veilede kommunene om gjeldende regelverk for motorferdsel i utmark. Vi skal også kontrollere lovligheten av kommunale vedtak om motorferdsel i utmark og vassdrag, for å minimalisere negativ påvirkning på naturmiljø og friluftsliv.

Lovgrunnlaget

Etter motorferdsellovens § 2, 3. ledd regnes veg i utmark som ikke er opparbeidet for kjøring med bil, som utmark. Traktorveger og etablerte kjørespor er å betrakte som utmark og faller inn under lovens virkeområde. Det betyr at omsøkte kjøring regnes som motorferdsel i utmark, og er ikke tillatt med mindre noe annet er bestemt i eller i medhold av motorferdselloven, jf. motorferdselloven § 3.

Lov og forskrift åpner for flere nytteformål der motorferdsel er tillatt, hvor man kan kjøre uten å måtte søke om tillatelse. Anerkjente nytteformål er listet opp i § 4 i motorferdselloven, i nasjonal forskrift § 2 (barmark), og nasjonal forskrift § 3 (vinterføre). Omsøkte kjøring krever tillatelse etter nf § 6.



Transport etter nf § 6, særlig behov

Bestemmelsen lyder som følger: «I unntakstilfelle kan kommunestyret - eller et annet folkevalgt organ som kommunestyret bestemmer - etter skriftlig søknad gi tillatelse til kjøring utover § 2- § 5, dersom søkeren påviser et særlig behov som ikke knytter seg til turkjøring, og som ikke kan dekkes på annen måte. Før eventuell tillatelse gis, skal transportbehovet vurderes mot mulige skader og ulemper i forhold til et mål om å redusere motorferdselen til et minimum».

For at kommunen skal kunne fatte vedtak om barmarkskjøring etter nasjonal forskrift § 6, stiller lovverket fire krav som alle må være vurdert og oppfylt, for at kommunen skal ha anledning til å gi dispensasjon. Hvis kun et av disse ikke er oppfylt, kan ikke kommunen benytte skjønnsrommet og vurdere søknaden.

- Det må dreie seg om et **unntakstilfelle**
- Det skal være et **særlig behov for transport** (Kommunen må vurdere om kjøring er nødvendig, har et akseptert nytteformål, eller bærer preg av unødvendig kjøring)
- Behovet må ikke knyttes til **turkjøring** (Det siktes til ren turkjøring, for turens skyld)
- Behovet må **ikke kunne dekkes på annen måte enn ved den omsøkte motorferdselen** (Hvis transporten f.eks. kan utføres på vinterføre/ til fots/ til vanns/ helikopter, kan ikke kommunen benytte skjønnsrommet og innvilge dispensasjon til barmarkskjøring)

Fylkesmannens vurdering

Hensyn til rein og reindrift

Kommunen sier at både letevirksomheten og eventuell framtidig gruvedrift medfører aktivitet i sentrale beiteområder for Spalca reinbeitedistrikt. Kjøringen i denne saken berører sommer – og høstbeitene. Høstbeiter er særverdiområder Motorisert ferdsel som i denne saken kan ha direkte konsekvenser for utøvelsen av reindriftenes gjøremål. Motorferdsel kan og ha direkte konsekvenser for reinens beiteatferd, kan forstyrre reinen, og gi ulemper i forbindelse med samling av rein. Før og etter brunst samles flokken for uttak av slaktedyr. Noen distrikt utfører også kalvemerkning samtidig.

Selskapet har hatt dispensasjon til barmarkstransport for samme formål fra 15. juli – 30. august i år. Vedtaket i sak 141/2020 ble påklaget av Spalca reinbeitedistrikt, og klagen ble tatt til følge. Vedtaket i sak 161/20 er også påklaget av både Spaca reinbeitedistrikt og Ittunjårga rbd.

Per Anders Bals skriver dette i klagen «Reinbeitedistrikt, rbd, 33 spalca opplever stadig at Kvæningen kommune gir dispensasjon fravmotorferdselloven uten at reinbeitedistriktet får gitt uttalelse i dispensasjonssøknader. Det har skjedd flere ganger at dispensasjon blir gitt rett før ferietid, noe som resulterer i at saker ikke blir behandlet før etter ferie. Dette betyr i praksis at det ikke er noen hensikt å klage, da kjøring allerede har foregått og skaden dermed skjedd før klagebehandling. I vedtaket av 10.09 fremgår det at behandlende instans mener at transporten har relativt små konsekvenser. Hvilken reindriftsfaglig kompetanse har de til å hevde noe slikt. I denne søknaden er det søkt om utvidet kjøring, da det fremgår at det tillates kjøring på alle synlige spor. Dette er stikk i strid med distriktsplanen til rbd 33 Spalca, der vi poengterer at kjøring på barmark skal minimaliseres. Distriktet på ingen måte akseptere slik saksbehandling og ber Fylkesmannen påpeke dette overfor Kvæningen kommune, slik at dispensasjoner ikke blir gitt uten dialog med reinbeitedistriktet. All den tid saksbehandling foregår uten at reindriften får uttale seg, vil distriktet gå imot søknader». Rbd 33 Spalca sier de ser på dette som overtramp på regelverket, og spesielt for oss som er mye berørt av inngrep.



Berit Kristine Utsi i rbd 33 T skriver at de har sommerbeite i Lyngen kommune og vinterbeiteområdeer i Kautokeino kommune. *«Reinbeitedistriktet har sommerbeiteområder i Lyngen kommune, og vinterbeiteområder i Kautokeino kommune. Reinen føres med landgangsfartøy eller bil til Burfjord/Baddereidet, hvor flyttingen da skjer over land til vinterbeiteområdet. Flyttingen skjer over 2 uker, i perioden oktober-november. Distriktet har dermed flyttelei i området hvor dispensasjonen er gitt. Dette er nevnt i saksbehandlingen av søknaden. Til tross for dette, har ikke distriktet fått tilsendt vedtaket eller blitt forevist søknaden for innspill. Dette er i strid med regelverket for saksbehandling. Reinflyttingen vil foregå fra Burfjord eller Baddereidet, via Langvannet og Baddervannet, nord for Badderelva (Flyttelei kan også ses på nibio.kilden.no). Motorferdsel, bruk av drone og annen menneskelig aktivitet i perioden vi er på flytting vil være til hinder for vår drift, og skape merarbeid og merkostnader. Av den grunn må ikke kjøring nord for Badderelva finne sted, mens vi er i området. Eksakt flyttetidspunkt er ikke klart pr dags dato. På bakgrunn av dette påklager Ittunjárga reinbeitedistrikt vedtaket, om dispensasjon fra motorferdselloven.»*

Disse klagen er ikke vurdert av Kvæningen kommune. Vi har imidlertid lagt begge henvendelsene til grunn i vår vurdering.

Vi har vurdert at en begrenset kjøring i dette området, for å undersøke mineralforekomster, ikke vil være til vesentlig skade eller ulempe for reindrifta. Det er urimelig å forvente at tungt utstyr i forbindelse med slike undersøkelser skal transporteres i felt uten hjelp av motorkjøretøy. Reindriften kan derfor ikke nekte all motorisert ferdsel i dette området. Når reindriften peker på at de ikke er hørt i disse sakene, og at antall dispensasjoner har fått et omfang som i sum er til vesentlig ulempe for næringen, mener Fylkesmannen imidlertid at dette må vektlegges.

Selskapet sier de har hatt møte med Spalca rbd i 2017, men at det ikke ble formalisert en avtale om motorferdsel i deres område. Vi kan ikke se at selskapet etter dette har hatt dialog med de berørte distrikt. Verken Spalca eller Ittunjárga opplever at de er hørt i disse sakene, eller er spurt om å samarbeide for å se om det er mulig å få til en avtale om kjøring i deres reinbeiteområde. Spalca sier dette er årsaken til at de i dag ikke ønsker noen form for motorferdsel i deres område. Distriktene i utelukker altså ikke all form for kjøring i sitt område.

Fylkesmannens vurdering av vedtak i sak 161/2020

Miljødirektoratet har presisert at forskriften § 6 er en sikkerhetsventil, som skal fange opp spesielle tilfeller, og at det følgelig må stilles strenge krav til at søkeren kan påvise et særlig behov og hva som regnes som nødvendig kjøring. Hjemmelen nf § 6 gjelder derfor kun for unntakstilfeller. På grunn av den sterke økningen i barmarkskjøring, og de store terrengskadene slik kjøring gir, skal forskriftens § 6 praktiseres enda strengere for barmarkskjøring enn for kjøring på vinterføre. Utgangspunktet er at det ikke skal være kurant å få dispensasjon.

Dispensasjonen i denne saken gir mulighet til omfattende motorisert ferdsel i løpet av tre måneder. Fylkesmannen har vurdert at kjøringen ikke dreier seg om et unntakstilfelle. Vi kan heller ikke se at selskapet har dokumentert et særlig behov for transport av det omfanget de har søkt om. Som vi har skrevet tidligere skal dispensasjoner etter nf § 6 knytte seg til unntakstilfeller, og da må det også forventes at dispensasjonen ikke blir gitt av et slikt omfang som i disse to siste sakene.

Fylkesmannen har vurdert at Kvæningen kommune ikke har vurdert denne søknaden strengt, som loven krever. Fylkesmannen har også vurdert at kommunen i denne saken skulle tatt hensyn til reindriften ved å begrense denne kjøringen til det nødvendigste. Vi har tidligere bedt kommunen om å innskrenke dispensasjonsperioden til å fortrinnsvis gjelde for kortere perioder og på snødekt mark. Kommunen har ikke endret praksis i vesentlig grad som følge av veiledningen. Fylkesmannen



vurderer det var i strid med god forvaltningsskikk å innvilge denne dispensasjon, uten at distriktet var konsultert og mens klagen på forrige vedtak var til behandling hos Fylkesmannen.

Fylkesmannens tilråding for fremtidige søknader

For at selskapet skal få gjennomført nødvendige undersøkelser i dette området er det avgjørende at reindrifta blir involvert og rådført. Selskapet bør presentere en helhetlig plan over omfanget av letevirkosomheten for kommunen, slik at behovet for motorisert ferdsel blir synliggjort og søknad om slik kjøring mer forutsigbar. Denne planen bør også presenteres for reindrifftsinteressene, for å begrense kjøring til et tidsrom som begrenser negative konsekvenser for reindriften. Selskapet bør søke i god tid i forkant av ønsket dispensasjonsperiode. Kvæningen kommunen må også behandle slike søknader i god tid før kjøring skal skje, slik at reindrifta kan tas med på råd og har reell klageadgang.

Konklusjon

Fylkesmannen har vurdert at kjøringen i denne saken ikke dreier seg om et unntakstilfelle. Søker har heller ikke påvist et særlig behov for transport av et slikt omfang som omsøkt. Vilåret for å vurdere søknaden etter nf § 6, er derfor ikke er til stede. Det betyr at Kvæningen kommune ikke hadde hjemmel til å benytte skjønnsrommet til å fatte et slikt vedtak om barmarkskjøring. Vedtaket er også i strid med målet i motorferdselloven, om å redusere motorferdselen til et minimum.

Fylkesmannen har vurdert at kommunens vedtak i denne saken er ugyldig. Ugyldige vedtak kan alltid omgjøres jf. § 35 c i forvaltningsloven. Fylkesmannen benytter omgjøringskompetansen for å forhindre ulovlig praksis.

Med hjemmel i nf § 6 avslår Fylkesmannen søknad fra Emx Exploration/Boreal metals, om barmarkskjøring i forbindelse med mineralundersøkelser.

Søker kan klage på vedtaket innen tre uker etter at dette brevet om oppheving er mottatt. Eventuell klage skal stiles til Miljødirektoratet, og sendes via Fylkesmannen i Troms og Finnmark.

Med hilsen

Iris Rita Hallen (e.f.)
leder for seksjon vilt og motorferdsel

Gøril Einarsen
seniorrådgiver miljø

Kopi: Kvæningen kommune
Spalca rbd v/ Per Anders P Bals
Ittunjärja 33 T v/Berit Kristine Utsi
Troms politidistrikt
Statens naturoppsyn v/Miljødirektoratet
Fjelltjenesten, Statskog
Kvæningen kommune

Dokumentet er elektronisk godkjent



Kvænanen kommune

Næring, utvikling og teknisk

Øyvind Johan Isaksen
Skoleveien 21
9180 Skjervøy

Delegert vedtak Delegert Formannskap - nr. 172/20

Deres ref:	Vår ref:	Løpenr.	Arkivkode	Dato
	2016/409-13	3866/2020	600	08.12.2020

Søknad om deling av eiendom gnr/bnr 46/3- Øyvind Isaksen

Saksopplysninger:

Eiendom: gnr/bnr 46/3

Søker: Øyvind Isaksen mfl.

Areal: ca 1000 m2. Tomt til eksisterende fritidsbolig.

Planstatus: Inngår i areal satt til fritidsbebyggelse i kommuneplanens arealdel. Tiltaket er i tråd med formål i overordna plan. Det er imidlertid krav om reguleringsplan for området. Området er ikke regulert og opprettelse av ny eiendom krever derfor en dispensasjon fra plankravet.

Eiendommen har tre registrerte fritidsboliger i dag. Den omsøkte hytta ble satt opp på 90-tallet.

Søkers begrunnelse:

Hytta er bygd av moren til søker på eiendom som eies av et sameie. Søker ønsker å rydde opp i eierforholdene på hytta.

Søknaden krever behandling i henhold til følgende regelverk:

- *Lov om planlegging og byggesaksbehandling (plan- og bygningsloven)*
 - *§§ 19-1 og 19-2. om dispensasjon fra planer og bestemmelser i plan og bygningsloven. Dispensasjon krever særskilt søknad. Naboer skal varsles og berørte regionale og statlige myndigheter skal gis anledning til å uttale seg før det gis dispensasjon. Dispensasjon kan ikke gis dersom hensynene bak bestemmelsen det dispenseres fra, eller hensynene i lovens formålsbestemmelse, blir vesentlig tilsidesatt. I tillegg må fordelene ved å gi dispensasjon være klart større enn ulempene etter en samlet vurdering. Det kan ikke dispenseres fra saksbehandlingsregler.*

Ved dispensasjon fra loven og forskrifter til loven skal det legges særlig vekt på dispensasjonens konsekvenser for helse, miljø, jordvern, sikkerhet og tilgjengelighet.

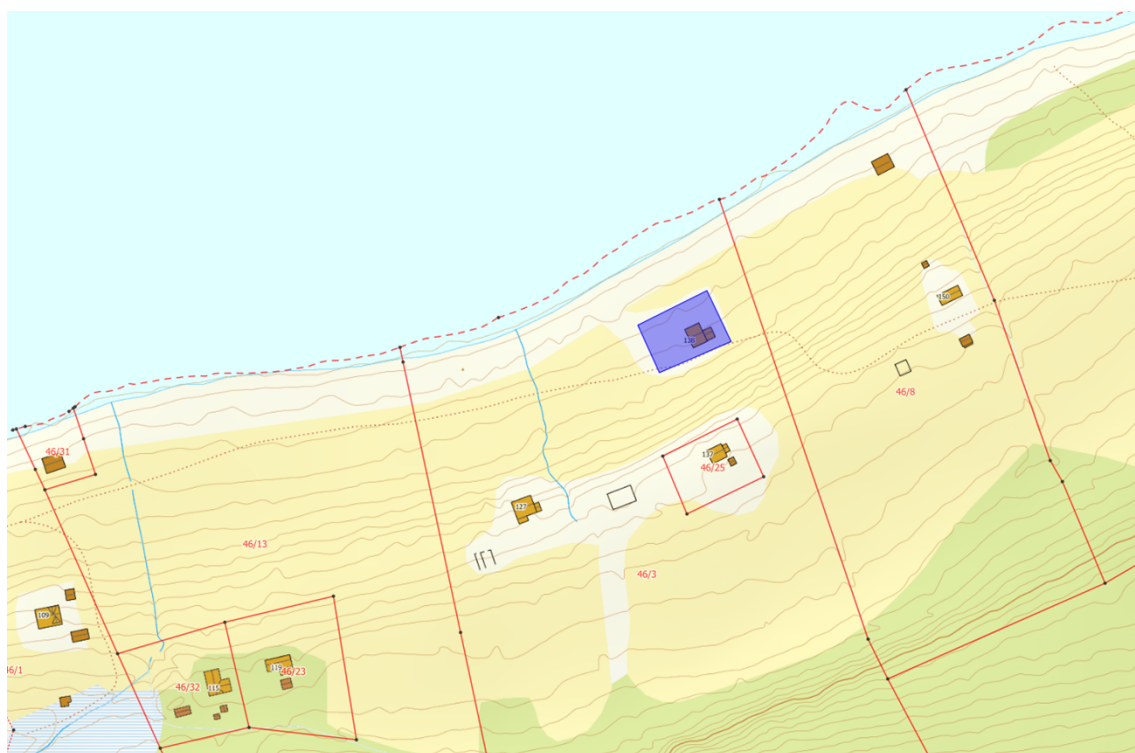
Ved vurderingen av om det skal gis dispensasjon fra planer skal statlige og regionale rammer og mål tillegges særlig vekt. Kommunen bør heller ikke dispensere fra planer, lovens bestemmelser

om planer og forbudet i § 1-8 når en direkte berørt statlig eller regional myndighet har uttalt seg negativt om dispensasjonssøknaden.

- § 20- 1 punkt m om oppretting av eiendom, festegrunn, arealoverføring mm. Endringer av eiendom skal vurderes etter byggesaksdelen i plan og bygningslova for å sikre medvirkning og for å unngå at det opprettes eiendom i strid med plan eller som ikke er egnet til formålet (§ 26-1). Det skal også vurderes i henhold til muligheter for infrastruktur, vann, avløp (kap. 27) og sikkerhet og miljø (kap. 28)

Hele den omsøkte parsellen er i planen satt til fritidsformål. Jordlovens bestemmelser om omdisponering og deling kommer derfor ikke til anvendelse.

Omsøkt parsell er vist i kartet:



Nabovarsling:

Naboer er varslet. Det er ikke kommet merknader til forslaget.

Høring:

Saka har vært på høring. Fylkeskommunen hadde innspill om at det var beklagelig at de ikke hadde fått byggesaken på høring, men utover dette hadde de ikke synspunkt.

Vurderinger:

Reindrift:

Omsøkt deling vil ikke innebære nybygging eller vesentlig endret bruk av utmarka. Tiltaket påvirker derfor ikke reindriftsinteressene.

Landbruk:

Omsøkt deling vil ikke innebære nybygging eller vesentlig endret bruk av marka. Tiltaket påvirker derfor ikke landbruksinteressene.

Kulturminner:

Riksantikvaren sine WMS-kart for freda kulturminner er undersøkt på NIBIO sin portal «Kilden». Det er ikke registrert freda kulturminner som berøres av omsøkt tomt. Omsøkt deling vil ikke innebære nybygging eller vesentlig endret bruk, og vil uansett ikke påvirke eventuelle ukjente kulturminner.

Miljø:

Området er søkt opp i Miljødirektoratet sin Naturbase og artsdatabanken sitt kart. På den omsøkte parsellen eller i området er det ikke gjort funn av rødlistearter i kategoriene sårbar, nær truet, sterkt truet eller kritisk truet. Tomtene er bebygd fra før og fradeling vil ikke medføre nye konsekvenser for naturmiljøet.

Friluftsliv:

Omsøkt deling vil ikke innebære nybygging eller vesentlig endret bruk som er av betydning for friluftslivet.

Risikovurdering:

I flg. § 28-1 kan grunn bare bebygges, eller eiendom opprettes eller endres, dersom det er tilstrekkelig sikkerhet mot fare eller vesentlig ulempe som følge av natur- eller miljøforhold. Det samme gjelder for grunn som utsettes for fare eller vesentlig ulempe som følge av tiltak.

I følge NVE sitt skredatlas er det ikke er det ikke definert som aktsomhetsområde for stein- snø- jord eller flomskred der den omsøkte parsellen ligger. Tomten ligger under marin grense. I henhold til løsmassekart fra NGU (<http://geo.ngu.no/kart/losmasse/>) så er det marin strandavsetning i de aktuelle områdene. Dette er avsetninger som kan inneholde marin leire eller andre masser med sprøbrudsegenskaper. Delingen medfører ingen ny byggevirkosomhet som kan påvirke stabiliteten. Omsøkt deling medfører ingen endring av arealbruken og dermed regnes sikkerheten å være tilstrekkelig ivaretatt.

Infrastruktur:

Det er ikke vann, avløp eller veg tilkomst til hytta. Meiland er ei vegløs bygd.

Andre forhold/oppsummering:

Bruken av tomte er i tråd med overordna plan, men arealdisponeringer innenfor området bør avklares gjennom en helhetlig reguleringsplan. En reguleringsplan vil etter all sannsynlighet bare stadfeste bruken til fritidsbolig da det bygger på arealformål i overordna plan. Tomtestørrelsen som ønskes er ett dekar. Det er i tråd med vanlig tomtestørrelse i området, og vil ikke medføre unødig stor arealbruk. Hytta er satt opp langt bakover i tid, og det vil ikke lage presedens for videre utbygging uten planmessig forankring. Det er uoversiktlige eierforhold på eiendommen. Det er derfor vesentlig for eierne å rydde opp i disse forholdene.

Vedtak:

Kvænanen kommune innvilger søknad om deling av ca. 1000 m² fra gnr/bnr 46/3. Delingen omfatter eksisterende fritidsbolig.

Delingen omfatter følgende tillatelser:

- Dispensasjon fra reguleringsplankrav i kommuneplanens arealdel godkjennes i henhold til plan- og bygningslovens 19-2.
- Deling godkjennes jfr. Plan- og bygningsloven §§ 20-1-m, 26-1 og 28-1.

Klageadgang

*Vedtaket kan påklages til **Fylkesmannen i Troms og Finnmark**. Klagefristen er 3 uker regnet fra den dagen da brevet kom fram til påført adressat. Det er tilstrekkelig at klagen er postlagt innen fristens utløp.*

Klagen skal sendes skriftlig til den som har truffet vedtaket, angi vedtaket det klages over, den eller de endringer som ønskes, og de grunner du vil anføre for klagen. Dersom du klager så sent at det kan være uklart for oss om du har klaget i rett tid, bes du også oppgi når denne melding kommer frem.

Orientering om videre saksgang:

Kvænanen kommune kommer og måler opp den nye eiendommen i barmarksesongen. Dere vil bli kontaktet av landmåler i forkant for å avtale tidspunkt for oppmåling. Det vil også bli krevd inn gebyr for oppmåling, matrikkelføring og tinglysing. Etter at oppmålingen har funnet sted, vil kommunen føre endringen i matrikkelen tinglyse den nye eiendommen som en egen grunneiendom.

Med vennlig hilsen

Åsmund Austarheim

Konsulent

Direkte innvalg: 77778845

E-post: asmund.austarheim@kvanangen.kommune.no

Dokumentet er elektronisk godkjent og inneholder derfor ikke håndskrevet signatur



Kvæningen kommune

Næring, utvikling og teknisk

Helitrans v/Jon Vålåmo

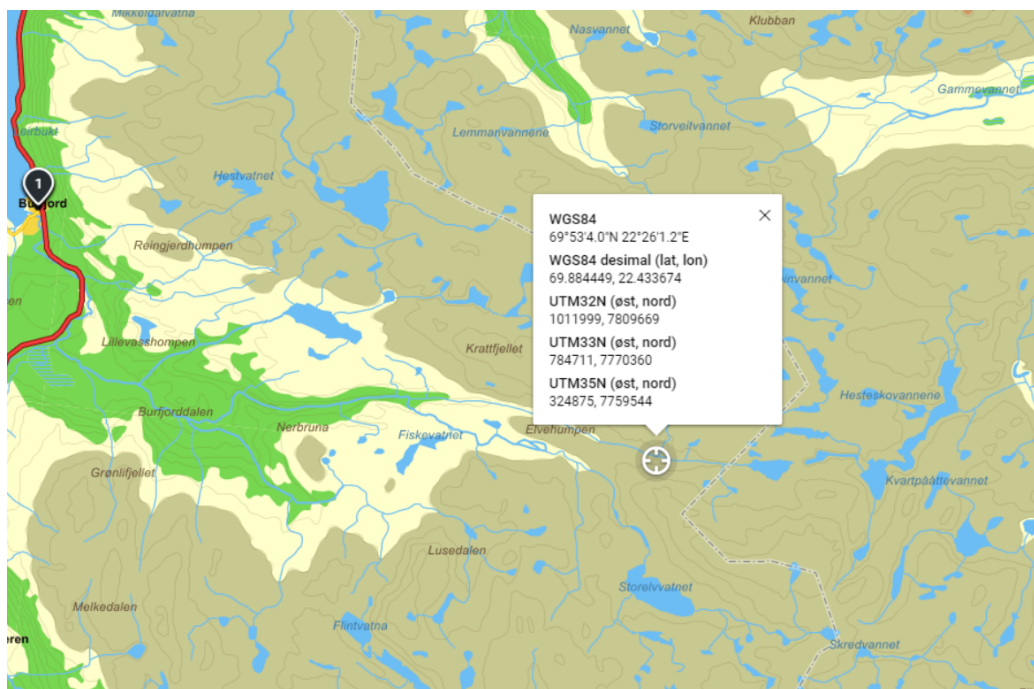
Delegert vedtak Delegert Formannskap - nr. 147/20

Deres ref:	Vår ref: 2020/1-168	Løpenr. 3714/2020	Arkivkode K01	Dato 25.11.2020
------------	------------------------	----------------------	------------------	--------------------

Søknad om dispensasjon fra motorferdselloven for landing med helikopter- Uthenting av ATV-Helitrans

Saksopplysninger:

Helitrans har søkt om landingstillatelse med helikopter i forbindelse med oppdrag for forsikringsselskap. Det skal hentes ut en ATV. Lokalisering er lengst opp i Burfjorddalen like ved kommunegrensa mot Alta. Lokalisering er vist på kartet.



Landing med helikopter omfattes av forbudet mot motorisert ferdsel i utmark. Søknaden må behandles som dispensasjon i henhold til Lov om motorferdsel § 6. Den sier at kommunen kan

gi tillatelse til bruk av luftfartøy etter søknad når det foreligger ”særlige grunner”. Ved vurdering av særlige grunner vil det være av betydning om motorferdselen er nødvendig og har et nytteformål eller bærer preg av unyttig kjøring og fornøyelse.

Videre skal de miljørettslige prinsippene i Naturmangfoldloven §§ 8-12 legges til grunn ved utøving av offentlig myndighet som kan påvirke naturmangfoldet. I § 8 framgår det at offentlige beslutninger som berører naturmangfoldet skal bygges på vitenskapelig kunnskap om arters bestandssituasjon, naturtypers utbredelse og økologiske tilstand, samt effekten av påvirkninger. Kravet til kunnskapsgrunnlaget skal stå i et rimelig forhold til sakens karakter og risiko for å skade naturmangfoldet. Virkninger av et tiltak skal vurderes ut fra den samlede belastningen økosystemet blir utsatt for (§ 10). Dersom det ikke foreligger tilstrekkelig kunnskap om hvilke virkninger et tiltak kan ha på naturmiljøet, skal føre-var-prinsippet legges til grunn (§ 9), slik at vesentlig skade på naturmangfoldet unngås ved at det treffes en beslutning på et for dårlig kunnskapsgrunnlag. Kostnadene med miljøforingelse skal dekkes av tiltakshaver (§11) og det skal tas utgangspunkt i miljøforsvarlige teknikker eller driftsmetoder som gir den beste samfunnsmessige resultat på kort og lang sikt (§ 12).

Vurderinger:

Søker viser til et transportbehov. For å gjennomføre arbeidet på en rasjonell måte er det nødvendig å benytte helikopter som transportmiddel. Transportbehovet anses å være knyttet til et nytteformål og er ikke til fornøyleskjøring.

Miljøkonsekvensene knytter seg til støyforurensning og eventuelle forstyrrelser av sårbare arter som følge av støy og ferdsel. Kommunen har sjekket ut naturbasen og artsdatabankens kart for det aktuelle området. Det er ikke registrert noen naturtyper av viktig verneverdig karakter eller truede arter i det aktuelle området. Det skal bare flys inn en tur fra Alta og tilbake igjen. Forstyrrelsen er derfor kortvarig og forbigående.

Lavtflyging med helikopter kan være meget forstyrrende for reinen. Området benyttes til reinbeite av Orda reinbeitedistrikt i sommersesongen, men det er ikke rein i området nå. ATV-tilhører reindriftsutøver, og det forutsettes at transporten ikke er i strid med næringas interesser.

Vedtak:

Med hjemmel i motorferdsellovens § 6 gir Kvænangen Helitrans dispensasjon for landing med helikopter i forbindelse med uthenting av havarert ATV lengst oppe i Burfjorddalen. Lokaliteten er vist på kart i saksutredningen.

Tillatelsen gjelder en landing i perioden frem til 05.12.2020.

Det settes følgende vilkår:

- Flygingen skal holdes til et absolutt minimum.
- Tillatelsen gjelder bare til angitt formål.
- Søker er selv ansvarlig for å hente tillatelse fra grunneiere.
- Søker plikter å følge lov om motorferdsel i utmark og på vassdrag av 10. juni 1977.
- Det skal tas særlig hensyn til tamrein dersom det observeres.

Begrunnelse:

Det er vist til et særlig behov. For å få gjennomført arbeidet er det behov for å benytte helikopter for å transportere utstyr. Alternativ til motorisert transport synes ikke realistisk.

Klageadgang

*Vedtaket kan påklages til **Fylkesmannen i Troms og Finnmark**. Klagefristen er 3 uker regnet fra den dagen da brevet kom fram til påført adressat. Det er tilstrekkelig at klagen er postlagt innen fristens utløp.*

Klagen skal sendes skriftlig til den som har truffet vedtaket, angi vedtaket det klages over, den eller de endringer som ønskes, og de grunner du vil anføre for klagen. Dersom du klager så sent at det kan være uklart for oss om du har klaget i rett tid, bes du også oppgi når denne melding kommer frem.

Med vennlig hilsen

Åsmund Austarheim
Konsulent
Direkte innvalg: 77778845
E-post: asmund.austarheim@kvanangen.kommune.no

Dokumentet er elektronisk godkjent og inneholder derfor ikke håndskrevet signatur

Kopi til:
Fylkesmannen i Troms og Finnmark
Reinpolitiet avd Storslett
SNO Avd Storslett
Troms politidistrikt
Orda reinbeitedistrikt



Kvæningen kommune

Næring, utvikling og teknisk

BETONGSERVICE AS
Industrivegen 24
9152 SØRKJOSEN

Delegert vedtak Delegert Formannskap - nr. 141/20

Deres ref:	Vår ref:	Løpenr.	Arkivkode	Dato
	2020/303-14	3529/2020	600	11.11.2020

Nytt vedtak på søknad om tillatelse til tiltak på eiendom 5429/24/17

Saksopplysninger / Vurderinger:

Betongservice AS (org. nr. 944896600) søker på vegne av Kenneth Isaksen om tillatelse til tiltak som omhandler oppsett av ny enebolig. Ny bolig som skal oppføres er på ett plan og BRA 168,60m², dette på eiendom 5429-24/17.

Tiltaket ligger innenfor kommuneplanens arealdel, benevnt som LNFR- område. For eventuelt å kunne gi en tillatelse, må det derfor innvilges en dispensasjon ifra kommuneplanens arealdel, for plassering i LNFR område.

Søknaden har vært på høring hos regionale og statlige myndigheter hvis saksområde blir direkte berørt jfr. plan – og bygningslovens § 19-1.

Tomten er også innenfor aktsomhetsområdet for flom. På bakgrunn av dette ble saken derfor sendt på høring, til regionale og statlige myndigheter, jf. Plan-og bygningsloven § 19-1.

Fra NVE kom det inn følgende merknad; «NVE mener at før det gis tillatelse til ytterligere oppfylling og bygging må det vurderes av fagkyndig om det kan være fare for kvikkleire i området».

Søker må kontakte en geoteknisk konsulent som må vurdere om tomten er sikker nok.

Konsulenten vil etter en overordnet vurdering fastslå om det må utføres en undersøkelse i felt med boring.

En byggesak skal behandles etter dagens Plan-og bygningslov. Der er blant annet § 28-1. Byggegrunn, miljøforhold, en del av vurderingen.

Nabovarsling:

Naboer og gjenboere er varslet iht. PBL § 21-3 og SAK 10 § 5-2. Ingen merknader er framkommet.

Sikringstiltak ved byggearbeid:

Det vises til bestemmelsene i PBL § 28-2.

Ansvarsrett:

Tiltaket er belagt med ansvar jf. PBL § 21-4 andre ledd.

Det er ansvarlig søkers ansvar å påse at alle fag er dekket med ansvarsrett før arbeidet igangsettes, jf. PBL § 23-4. Erklæring om påkrevde ansvarsretter foreligger.

Byggegrunn/miljøforhold:

I henhold til søknad ansees byggegrunn sikret iht. PBL § 28-1. Dette etter vurderinger av info fra GeoNord sin grunnundersøkelse datarapport. Grunnundersøkelsene har blitt utført i 05.11.2020. 2 totalsonderinger er utført og 2 naveprøver er tatt i området. Av geoteknisk vurdering fremkommer det at tomten ligger under marin grense, men det er ikke registrert sprøbruddmaterialer/kvikkleire iht. grunnundersøkelsene. NVEs kart for aktsomhetsområdet viser at tomten ikke ligger innenfor eller nær noen skredfaresoner.

Lokal stabilitet av skråningen mellom tomten og veien er vurdert etter Eurokode 7. Siden ingen laboratorieundersøkelser er blitt utført, er konservative jordparametere brukt i beregningene. Det er ikke fremlagt lasteplan av eneboligen. Det er tatt som utgangspunkt i at det antas 20kPa linjevekt på tomten. Grunnvannstand er ikke målt i grunnundersøkelsene. Men iht. naveprøvene som alle har lav vanninnhold, antas det at grunnvannstand er under siltig leire-/leirelaget. Av sluttkommentar fremkommer det at ingen naturfarer er indikert i NVEs aktsomhetsområdet kart, det er heller ikke observert noen aktuelle naturfarer under befaringen. Det er ikke registrert sprøbruddmaterial/kvikkleire i grunnundersøkelsene. Vi konkluderer dermed med at tomten oppfyller kravet nevnt i TEK17 (ref. /2/) Kapittel 7 «Sikkerhet mot naturpåkjenninger». Stabilitet av skråningen mellom den undersøkte tomten og den eksisterende veien oppfyller kravet av E

Minner om krav til radonsperre mot grunnen i bygninger beregnet for varig opphold jfr. Byggeteknisk forskrift TEK 10 § 13-5.

Gjennomføringsplan

Gjennomføringsplan foreligger jf. SAK 10 § 5-3.

Planstatus/dispensasjoner:

Området hvor omsøkt tiltaket er plassert, er i arealplanen betegnet som LNFR område, men på privat opparbeidet til boligformål. For å kunne innvilge en byggetillatelse, må det dispenseres i fra planbestemmelsene

Atkomst/avkjørsel:

Eiendommen anses å være sikret lovlig atkomst i samsvar med PBL § 27-4.

Vannforsyning og avløp:

Eiendommen anses for å være sikret lovlig vannforsyning og avløp i samsvar med PBL §§ 27-1 og 27-2. Enebolig skal tilkobles privat vann/avløpsnett.

Avfall:

Tiltak etter Plan- og bygningsloven Kapittel 20, skal tilfredsstillende krav til forsvarlig avfallshåndtering. Alt av avfall som tiltaket generer, og som ikke gjenbrukes i egen virksomhet, skal leveres til mottak godkjent av forurensningsmyndighetene. TEK 10 § 9.

Dokumentasjon ved tilsyn:

Kopi av denne tillatelse sammen med beskrivelse av tiltaket, godkjent situasjonsplan for plassering, tegninger og ansvarsretter, skal være tilgjengelig på byggeplassen.

Reindrift: Området der tiltaket søkes om er det iht. til www.kilden.no ikke merket av for reinflyttings lei eller beiteområder. Det er heller ikke merket av for gjerder og anlegg. Kommunen anser ikke tiltaket til å gi endrede forutsetninger for reindriften.

Kulturminner: I henhold til nettsiden Askeladden om kulturminner er det ikke i nærliggende området, ikke registrert/merket av for området med kulturminner.

Naturmangfold: Alle tiltak må vurderes opp mot Naturmangfoldsloven.

I lovens § 1 heter det:

Lovens formål er at naturen og dens biologiske, landskapsmessige og geologiske mangfold og økologiske prosesser tas vare på ved bærekraftig bruk og vern, også slik at den gir grunnlag for menneskenes virksomhet, kultur, helse og trivsel, nå og i fremtiden, også som grunnlag for Samisk kultur.

I lovens § 4 om forvaltningsmål for naturtyper og økosystemer heter det: *Målet er at mangfoldet av naturtyper ivaretas innenfor deres naturlige utbredelsesområde og med det artsmangfoldet og de økologiske prosesser som kjennetegner, den enkelte naturtype. Målet er også at økosystemets funksjoner, struktur og produktivitet ivaretas så langt det anses rimelige.*

I lovens § 7 som omhandler prinsipper i offentlig beslutningstaking i §§ 8 til 12 framgår følgende:

Prinsippene i §§ 8 til 12 skal legges til grunn som retningslinjer ved utøving av offentlig myndighet, herunder når et forvaltningsorgan tildeler tilskudd, og ved forvaltning av fast eiendom. Vurderingen etter første punktum skal fremgå av beslutningen.

Kommunen har sjekket ut naturbasen i miljøatlas på miljødirektoratet sine sider og det er ikke registrert noe spesielt i dette området. Videre har kommunen også sjekket artsdatabankens karttjenester. Det er ikke gjort noe funn av rødlistearter i kategoriene sårbar, nær truet, sterkt truet eller kritisk truet. Ut ifra de prinsippene som skal vurderes, kan ikke kommunen se at det omsøkte tiltaket kommer i konflikt, med hovedformålet i det som Naturmangfoldsloven skal verne om.

Anmodning om ferdigattest:

Ved anmodning om ferdigattest, skal det sendes inn dokumentasjon for at sluttkontrollen ikke har avdekket feil eller mangler som hindrer ferdigattest, jf. PBL § 21-10 og SAK 10 § 8-1.

Ved endringer som ikke krever egen søknad i forhold til tillatelsen, skal det innsendes oppdatert situasjonsplan og tegninger samt underretning om tiltakets plassering.

Bortfall av tillatelse:

Er tiltaket ikke satt i gang senest innen 3 år etter at tillatelse er gitt, faller den bort. Det samme gjelder hvis tiltaket innstilles i lengre tid enn 2 år.

Oppsummering:

Tiltakene som det søkes om ligger på privat opparbeidet eiendom på oversiden av Jafet Lindebergsvei 55. Det søkes om ny bolig på ett plan og samme byggegrunn som tidligere bolig. Eiendommen er friskmeldt iht. geoteknisk vurdering. Det er påvist fjellgrunn på dybde av 2 meter. I overkant og på ca. 5-6 meter i ned kant av byggetomten.

Adkomst til omsøkt tiltak er eksisterende adkomst til eiendom gnr.24, bnr.17.

Vedtak:

Med hjemmel i plan- og bygningsloven § 20-1 gis Kenneth Isaksen tillatelse til oppføring av ny enebolig på eiendommen 5429-24/17, Jafet Lindebergs vei 55 i Kvænanen kommune.

Merknader

Det er ansvarlig søkers ansvar å påse at alle fag er dekket med ansvarsrett før arbeidet igangsettes jf. PBL § 23-4. Til arbeid som krever ansvarsrett og ansvarlig foretak ikke selv utfører, eller har nødvendig kompetanse for å utføre, skal ansvarlig foretak forvise seg om at innleid foretak tilfredstiller forskriftenes krav til kompetanse for sitt fag og har kontrollsystem på plass.

- Det tilkommer et saksbehandlingsgebyr på kroner **Kr. 5000,-**
- Søknad om dispensasjon, m/ høring **Kr. 5000,-**

Klageadgang

Vedtaket kan påklages til **Kvænanen kommune**. Klagefristen er 3 uker regnet fra den dagen da brevet kom fram til påført adressat. Det er tilstrekkelig at klagen er postlagt innen fristens utløp.

Klagen skal sendes skriftlig til den som har truffet vedtaket, angi vedtaket det klages over, den eller de endringer som ønskes, og de grunner du vil anføre for klagen. Dersom du klager så sent at det kan være uklart for oss om du har klaget i rett tid, bes du også oppgi når denne melding kommer frem.

Med vennlig hilsen

Tommy Lokøy

Byggesaksbehandler / avd. ingeniør

Næring, utvikling og teknisk



77 77 88 49 / 46865049

tommy.lokoy@kvanangen.kommune.no

Kommunehuset, Gårgu 8, 9161 Burfjord

Dokumentet er elektronisk godkjent og inneholder derfor ikke håndskrevet signatur

Likelydende kopi til:

Kenneth Isaksen Jafet Lindebergs Vei 53 9162 Sørstraumen

Deres ref:	Vår ref:	Løpenr.	Arkivkode	Dato
	2020/398-4	3325/2020	600	23.10.2020

Vedtak vedrørende søknad om utslippstillatelse - eiendom 5429-21/11

Saksopplysninger:

Nord Troms Maskin og Anlegg Drift AS søker om utslippstillatelse for eiendommen 21/11, Jafet Lindebergsvei 508 i Bankenes. Søknad om utslippstillatelsen gjelder for nytt avløpsanlegg med utslipp av sanitært avløpsvann. Avløpsanlegget skal bygges opp med en slamavskiller på 4m³ og infiltrasjon i grunnen bestående av 24m² infiltrasjonsgrøft.

Nabovarsling:

Naboer og gjenboere er varslet iht. PBL § 21-3 og SAK 10 § 5-2. Ingen merknader er framkommet.

Vurderinger:

Nabovarsel er sendt til berørte naboer, det er ikke framkommet merknader. Nedgravd slamavskiller skal være på 4m³, dette er vurdert som tilstrekkelig for fritidsboligen. Det er ikke framkommet i søknaden at anlegget vil komme i konflikt med drikkevannskilder, eller andre interesser. Forholdene på stedet vurderes slik at slamavskiller infiltrasjonsanlegg kan godkjennes som avløpsløsning. Nord Troms Maskin og Anlegg Drift AS (org.nr.816501342), er ansvarlig utførende PRO og UTF.

Naturmangfold:

Alle tiltak må vurderes opp mot Naturmangfoldsloven. I lovens § 1 heter det: «Lovens formål er at naturen og dens biologiske, landskapsmessige og geologiske mangfold og økologiske prosesser tas vare på ved bærekraftig bruk og vern, også slik at den gir grunnlag for menneskenes virksomhet, kultur, helse og trivsel, nå og i fremtiden, også som grunnlag for Samisk kultur.» Dette vil si at når natur er berørt skal formålet og forvaltningsformålet i denne lov vurderes. Reglene for bærekraftig bruk og vern av naturen skal være førende. Prinsippene i §§ 8-12 skal vurderes vedrørende naturmangfoldet, dvs. biologisk mangfold, landskap og geologi og vurderingen skal fremgå i fremstillingen av saken.

Kommunen har sjekket Milødirektoratet sin Naturbase og Artsdatabanken sitt kart. Det er ikke registrert noe spesielt med tanke på registrerte verneområder, viktige naturtyper eller andre registreringer i nærområdet.

Det er ingen registreringer av arter som er kritisk truet, sterkt truet, sårbar, nært truet eller rødlistearter i dette området.

Området rundt Kjækan er et viktig beiteområde for sjøfugl. Den samla belastninga vil likevel ikke påvirkes i vesentlig grad.

Søknaden om utslippstillatelse er vurdert opp imot Naturmangfoldsloven, og etter en helhetsvurdering og sjekk av karttjenestene som eksisterer for området, samt lokalkunnskap, mener man å ha et godt kunnskapsgrunnlag, for å si at denne søknaden ivaretar lovens formål.

Kultur-og forninner:

Kommunen har sjekket karttjenesten for kulturminner.(www.kulturminnesøk.no), det viser at det ikke er registrerte kulturminner i nærliggende område.

Dersom det under utgraving i marka kommer fram gjenstander eller andre levninger som viser eldre aktivitet i området, må arbeidet stanses og melding sendes Sametinget og Kulturetaten, Troms Fylkeskommune omgående. Jfr. kulturminnelovens § 8 andre ledd. (pb1 § 21-5, SAK 10 § 6-2).

Reindrift:

Omsøkt tiltak ligger i et område på privat grunn som er opparbeidet med, veier og bebyggelse. Arealet er derfor lite aktuelt til reinbeite.

Vedtak:

- **Med hjemmel i Plan-og bygningsloven § 20-1, gis Liv-Grete Karlstrøm tillatelse til etablering av avløpsanlegg på eiendommen 5429-21/11 i Jafet Lindebergsvei 508.**
- **Med hjemmel i Forurensningsloven § 12-5 gis Liv-Grete Karlstrøm utslippstillatelse for sanitært avløpsvann fra tiltenkt fritidsbolig på eiendommen 5429-21/11 i Jafet Lindebergsvei 508.**
- **Anlegget skal plasseres og utformes slik at det ikke kommer i konflikt med vannforsyningsanlegg eller andre interesser.**
- **Forurensningsforskriften §§12-13 setter krav til at alle mindre avløpsrensaneanlegg skal dimensjoneres, bygges, drives og vedlikeholdes slik at det har tilstrekkelig yteevne under alle klimatiske forhold som er normale for stedet der de ligger.**
- **Dersom arbeidet ikke er igangsatt senest 3 år etter at tillatelse er gitt, faller tillatelsen bort.**

Dette gjelder også dersom arbeidet innstilles i lengre tid enn 2 år. Søknad om ferdigattest sendes kommunen når arbeidet er utført.

- **Minner om utførendes ansvar for Gravemelding.**
- **Det vil tilkommer et saksbehandlingsgebyr på kr. 2000,-**



Kvæningen kommune

Næring, utvikling og teknisk

Klageadgang

*Vedtaket kan påklages til **Kvæningen kommune**. Klagefristen er 3 uker regnet fra den dagen da brevet kom fram til påført adressat. Det er tilstrekkelig at klagen er postlagt innen fristens utløp.*

Klagen skal sendes skriftlig til den som har truffet vedtaket, angi vedtaket det klages over, den eller de endringer som ønskes, og de grunner du vil anføre for klagen. Dersom du klager så sent at det kan være uklart for oss om du har klaget i rett tid, bes du også oppgi når denne melding kommer frem.

Med vennlig hilsen

Tommy Lokøy

Byggesaksbehandler /avd.Ingeniør

Næring, utvikling og teknisk



77 77 88 49 / 46865049

tommy.lokoy@kvanangen.kommune.no

Kommunehuset, Gårgu 8, 9161 Burfjord

Dokumentet er elektronisk godkjent og inneholder derfor ikke håndskrevet signatur

Kopi til:

Liv Grete Karlstrøm Sakariasjord 20 9027 Ramfjordbotn



Kvæningen kommune

Næring, utvikling og teknisk

«MOTTAKERNAVN»
«ADRESSE»
«POSTNR» «POSTSTED»

«KONTAKT»

Delegert vedtak Delegert Formannskap - nr. 137/20

Deres ref:	Vår ref:	Løpenr.	Arkivkode	Dato
«REF»	2020/374-4	3293/2020	P24	20.10.2020

Vedrørende søknad om forlenget flytebryggetillatelse - Seglvik i Kvæningen kommune - Troms og Finnmark.

Saksopplysninger/ vurderinger:

Viser til deres søknad 19.9.2020 vedrørende søknad om forlenget flytebryggetillatelse. Magnar Håkon Håkonsen og Ivar Leif Hansen har søkt om forlenget flytebryggetillatelse i Seglvik i Kvæningen kommune. Kystverkets vedtak om tillatelse ble gitt 2.10.2015 og utløper 1.10.2020. Overføringen av de statlige fiskerihavnene til fylkeskommunen er ennå ikke formalisert, og inntil videre er det Kystverket som står som eier av moloen hvor det søkes om forlenget tillatelse til flytebrygge.

Kystverket har uttalt seg av brev 29.09.2020, om at tiltakshaver gis midlertidig privatrettslig rett til å ha tiltaket etablert i tilknytning til molo i Seglvik. på Kystverkets grunn inntil nåværende og foreliggende tillatelse utløper.

Imidlertid:

Når arealet/ anlegget overføres fra kystverket til en ny eier eller bruksrettshaver, vil denne avtalen gå over til å være en oppsigelse med 6 – seks – måneders varsel. Dette betyr i praksis at ny eier kan si opp, eventuelt reforhandle, tiltakshavers avtale om å ha tiltaket plassert på arealet/ anlegget med seks måneders varsel.

Utover dette har ikke Kystverket noen innvendinger mot av søknad innvilges som omsøkt.

Kommunen vurderer at tidligere vedtak som ble gjort er godt belyst og godt kjent hos de berørte partene i havna.

Vedtak:

- **Med hjemmel i havne- og farvannsloven § 28 gis Magnar Håkon Håkonsen og Ivar Leif Hansen tillatelse til forlenget flytebryggetillatelse i Seglvik fiskerihavn, Kvæningen kommune.**
- **Tillatelsen er tidsbegrenset til 5 år, og gjelder til og med 01.10.2025.**

- **Vedtaket baseres på vilkår som har ligget til grunn for tidligere vedtak, og begrunnelse for vedtaket er blant annet satt av ferdsels og sikkerhetsmessige årsaker og for å hindre at arealet blir bundet opp uten mulighet for å kunne vurdere bruken av fiskerihavna på nytt.**

Klageadgang

*Vedtaket kan påklages til **Kvænangen kommune**. Klagefristen er 3 uker regnet fra den dagen da brevet kom fram til påført adressat. Det er tilstrekkelig at klagen er postlagt innen fristens utløp.*

Klagen skal sendes skriftlig til den som har truffet vedtaket, angi vedtaket det klages over, den eller de endringer som ønskes, og de grunner du vil anføre for klagen. Dersom du klager så sent at det kan være uklart for oss om du har klaget i rett tid, bes du også oppgi når denne melding kommer frem.

Med vennlig hilsen

Tommy Lokøy
Byggesaksbehandler
Direkte innvalg: 7777 8849
E-post: tommy.lokoy@kvanangen.kommune.no

Dokumentet er elektronisk godkjent og inneholder derfor ikke håndskrevet signatur



Kvæningen kommune

Næring, utvikling og teknisk

JØRGENSEN MASKIN

9161 BURFJORD

Delegert vedtak Delegert Formannskap - nr. 136/20

Deres ref:	Vår ref:	Løpenr.	Arkivkode	Dato
	2020/351-3	3246/2020	600	14.10.2020

Vedtak på søknad om utslipp for mindre avløpsanlegg - eiendom 5429-9/54

Saksopplysninger-/ Vurderinger:

Jørgensen Maskin søker på vegne av Ellinor Englund om utslippstillatelse for eiendommen 9/54 i Låvanveien 109 i Burfjord. Søknad om utslippstillatelsen gjelder for utslipp av sanitært avløpsvann. Avløpsanlegget skal bygges opp med en slamavskiller på 4m³ og infiltrasjon i grunnen.

Det må utføres masse utskifting og det er fremmet ønske om deponi/ dumping på nedside av eiendom 9/54.

Nabovarsling:

Naboer og gjenboere er varslet iht. PBL § 21-3 og SAK 10 § 5-2. Ingen merknader er framkommet.

Naturmangfold:

Alle tiltak må vurderes opp mot Naturmangfoldsloven.

I lovens § 1 heter det: «Lovens formål er at naturen og dens biologiske, landskapsmessige og geologiske mangfold og økologiske prosesser tas vare på ved bærekraftig bruk og vern, også slik at den gir grunnlag for menneskenes virksomhet, kultur, helse og trivsel, nå og i fremtiden, også som grunnlag for Samisk kultur.»

Dette vil si at når natur er berørt skal formålet og forvaltningsformålet i denne lov vurderes. Reglene for bærekraftig bruk og vern av naturen skal være førende. Prinsippene i §§ 8-12 skal vurderes vedrørende naturmangfoldet, dvs. biologisk mangfold, landskap og geologi og vurderingen skal fremgå i fremstillingen av saken.

Kommunen har sjekket Milødirektoratet sin Naturbase og Artsdatabanken sitt kart.

Det er ikke registrert noe spesielt med tanke på registrerte verneområder, viktige naturtyper eller andre registreringer i nærområdet. Det er ingen registreringer av arter som er kritisk truet, sterkt truet, sårbar, nært truet eller rødlistearter i dette området.

Søknaden om utslippstillatelse er vurdert opp imot Naturmangfoldsloven, og etter en helhetsvurdering og sjekk av karttjenestene som eksisterer for området, samt l

lokalkunnskap, mener man å ha et godt kunnskapsgrunnlag, for å si at denne søknaden ivaretar lovens formål.

Kultur-og fornminner:

Kommunen har sjekket karttjenesten for kulturminner.(www.kulturminnesøk.no), det viser at det ikke er registrerte kulturminner i nærliggende område.

Dersom det under utgraving i marka kommer fram gjenstander eller andre levninger som viser eldre aktivitet i området, må arbeidet stanses og melding sendes Sametinget og Kulturetaten, Troms Fylkeskommune omgående. Jfr. kulturminnelovens § 8 andre ledd. (pb1 § 21-5, SAK 10 § 6-2).

Reindrift:

Omsøkt tiltak ligger i et område ved sjøen innenfor LNFR område, men på privat opparbeidet eiendom. Kommunen anser ikke arealet til omsøkt tiltak og gi endrede forhold for reinbeite.

Vedtak:

• **Med hjemmel i Plan-og bygningsloven § 20-1, Ellinor Englund tillatelse til etablering av avløpsanlegg med infiltrasjon i grunnen. Dette på eiendommen 5429-9/54 i Låvanveien 109.**

• **Etterspurt deponi/ dumping av masser på nedside av eiendom 9/54, finner kommunen at dette ikke er en akseptabel løsning og er ikke i trå med forurensningsforskriften kap.22 § 22-4.**

• **Dersom arbeidet ikke er igangsatt senest 3 år etter at tillatelse er gitt, faller tillatelsen bort. Dette gjelder også dersom arbeidet innstilles i lengre tid enn 2 år. Søknad om ferdigattest sendes kommunen når arbeidet er utført.**

• **Det vil tilkommer et saksbehandlingsgebyr på kr. 2000,-**

Klageadgang

*Vedtaket kan påklages til **Kvænangen Kommune**. Klagefristen er 3 uker regnet fra den dagen da brevet kom fram til påført adressat. Det er tilstrekkelig at klagen er postlagt innen fristens utløp.*

Klagen skal sendes skriftlig til den som har truffet vedtaket, angi vedtaket det klages over, den eller de endringer som ønskes, og de grunner du vil anføre for klagen. Dersom du klager så sent at det kan være uklart for oss om du har klaget i rett tid, bes du også oppgi når denne melding kommer frem.

Med vennlig hilsen

Tommy Lokøy

Byggesaksbehandler /avd. Ingeniør

Næring, utvikling og teknisk



77 77 88 49 / 46865049

tommy.lokoy@kvanangen.kommune.no

Kommunehuset, Gårgu 8, 9161 Burfjord

Dokumentet er elektronisk godkjent og inneholder derfor ikke håndskrevet signatur

Kopi til:

Ellinor Elisabeth Englund Postboks 55 9711 LAKSELV



Kvænanen kommune

Næring, utvikling og teknisk

Kjell Hugo Henriksen
Alkeveien 7
9180 Skjervøy

Delegert vedtak Delegert Formannskap - nr. 134/20

Deres ref:	Vår ref:	Løpenr.	Arkivkode	Dato
	2020/197-3	3237/2020	600	13.10.2020

Vedtak på byggesøknad - tilbygg på eiendom 5429-30/21

Saksopplysninger/ Vurderinger:

Kjell Hugo Henriksen søker på om byggetillatelse for oppføring av tilbygg på 12,5 m² til eksisterende fritidsbolig. Dette på eiendommen 30/21 Løkvikbakken 6 i Kjækan. Fritidsboligen har et BRA på 61m², og vil få en samlet BRA på 73,5 m² med nytt tilbygg.

Nabovarsling:

Naboer og gjenboere iht. PBL § 21-3 og SAK 10 § 5-2. Avstand til nærmeste bygning er 68m, hvor hoved teig 30/3 danner byggegrense. Tiltaket er i samsvar med reguleringsplanen for Rekbukta hyttefelt. Kommunen anser derfor ikke nødvendighet for nabovarsling av omsøkt tiltak.

Sikringstiltak ved byggearbeid:

Det vises til bestemmelsene i PBL § 28-2.

Ansvarsrett:

Tiltaket er belagt uten ansvar jf. PBL § 20-4 og SAK kap. 3. andre ledd.

Byggegrunn/miljøforhold:

I henhold til søknad ansees byggegrunn sikret i ihht. PBL § 28-1. Dette etter vurderinger av info fra karttjenestene NGU/skrednett og løsmassekart (www.ngu.no). I følge NVE sitt skredatlas er det ikke er det ikke definert som aktsomhetsområde for stein- snø- jord eller flomskred der det omsøkte tiltaket ligger.

Planstatus/dispensasjoner:

Tomta hvor omsøkt tiltak ligger er i regulert hytteområde for Rekbukta hyttefelt. Tilbygget plasseres som en forlengelse av eksisterende bygning og vil ikke medføre større terrenginngrep eller til hinder for allmenn ferdsel. Fordelene ved å innvilge søknaden anses etter en samlet vurdering å være større enn ulempene.

Atkomst/avkjørsel:

Eiendommen anses å være sikret lovlig atkomst i samsvar med PBL § 27-4.

Vannforsyning og avløp:

Det skal ikke innlegges vann og avløp i tilbygget.

Avfall:

Tiltak etter Plan- og bygningsloven Kapittel 20, skal tilfredsstillende krav til forsvarlig avfallshåndtering. Alt av avfall som tiltaket generer, og som ikke gjenbrukes i egen virksomhet, skal leveres til mottak godkjent av forurensningsmyndighetene. TEK 10 § 9.

Dokumentasjon ved tilsyn:

Kopi av denne tillatelse sammen med beskrivelse av tiltaket, godkjent situasjonsplan for plassering, tegninger og ansvarsretter, skal være tilgjengelig på byggeplassen.

Naturmangfold:

Alle tiltak må vurderes opp mot Naturmangfoldsloven.

I lovens § 1 heter det: «*Lovens formål er at naturen og dens biologiske, landskapsmessige og geologiske mangfold og økologiske prosesser tas vare på ved bærekraftig bruk og vern, også slik at den gir grunnlag for menneskenes virksomhet, kultur, helse og trivsel, nå og i fremtiden, også som grunnlag for Samisk kultur.*»

Dette vil si at når natur er berørt skal formålet og forvaltningsformålet i denne lov vurderes. Reglene for bærekraftig bruk og vern av naturen skal være førende. Prinsippene i §§ 8-12 skal vurderes vedrørende naturmangfoldet, dvs. biologisk mangfold, landskap og geologi og vurderingen skal fremgå i fremstillingen av saken.

Kommunen har sjekket naturbasen, (www.miljostatus.no) og det er ikke registrert noe spesielt med tanke på registrerte verneområder, viktige naturtyper eller andre registreringer i nærområdet. Videre har kommunen også sjekket artsdatabankens karttjenester. Det er ingen registreringer av arter som er kritisk truet, sårbar, nært truet eller rødlistearter i dette området.

Søknaden om byggetillatelse er vurdert opp imot Naturmangfoldsloven, og etter en helhetsvurdering og sjekk av karttjenestene som eksisterer for området, samt lokalkunnskap, mener man å ha et godt kunnskapsgrunnlag, for å si at denne søknaden ivaretar lovens formål. Tiltaket ligger innenfor området for Rekbukta hyttefelt.

Reindrift:

Kommunen har sjekket karttjenesten for reindrift. Tomta ligger utenfor sommerbeite og vårbeite ifølge <https://kilden.nibio.no>. Ingen registreringer av trekkveier, gjerder eller anlegg. Tiltaket vurderes til ikke å gi endrede forutsetninger for reindriften

Kultur- og fornminner:

I følge kulturminnesøk på <https://askeladden.ra.no> er det ikke registrert kulturminner innenfor tomten eller i nærliggende områder.

Dersom det under graving i marka kommer fram gjenstander eller andre levninger som viser eldre aktivitet i området, må arbeidet stanses og melding sendes Sametinget og Kulturetaten,

Troms Fylkeskommune omgående jfr. Kulturminnelovens § 8 andre ledd. (PBL § 21-5, SAK 10 § 6-2).

Anmodning om ferdigattest:

Ved anmodning om ferdigattest, skal det sendes inn dokumentasjon for at sluttkontrollen ikke har avdekket feil eller mangler som hindrer ferdigattest, jf. PBL § 21-10 og SAK 10 § 8-1.

Ved endringer som ikke krever egen søknad i forhold til tillatelsen, skal det innsendes oppdatert situasjonsplan og tegninger samt underretning om tiltakets plassering.

Bortfall av tillatelse:

Er tiltaket ikke satt i gang senest innen 3 år etter at tillatelse er gitt, faller den bort. Det samme gjelder hvis tiltaket innstilles i lengre tid enn 2 år.

Vedtak:

Med hjemmel i Plan- og bygningsloven §§ 20-1,20-3, gis Kjell Hugo Henriksen byggetillatelse for oppføring av tilbygg på eiendommen 5429-30/21.

Merknader:

Det tilkommer et saksbehandlingsgebyr «Søknad uten krav til ansvar. PBL § 20-1» på kroner 4100,-

Klageadgang

*Vedtaket kan påklages til **Kvæningen Kommune**. Klagefristen er 3 uker regnet fra den dagen da brevet kom fram til påført adressat. Det er tilstrekkelig at klagen er postlagt innen fristens utløp.*

Klagen skal sendes skriftlig til den som har truffet vedtaket, angi vedtaket det klages over, den eller de endringer som ønskes, og de grunner du vil anføre for klagen. Dersom du klager så sent at det kan være uklart for oss om du har klaget i rett tid, bes du også oppgi når denne melding kommer frem.

Med vennlig hilsen

Tommy Lokøy
Byggesaksbehandler

Næring, utvikling og teknisk



77 77 88 49 / 46865049

tommy.lokoy@kvanangen.kommune.no

Kommunehuset, Gårgu 8, 9161 Burfjord

Dokumentet er elektronisk godkjent og inneholder derfor ikke håndskrevet signatur



Kvæningen kommune

Næring, utvikling og teknisk

Juhan Heandarar Skum
Nuortamanmaras 8
9522 Kautokeino

Delegert vedtak Delegert Formannskap - nr. 130/20

Deres ref:	Vår ref: 2020/402-2	Løpenr. 3198/2020	Arkivkode 600	Dato 12.10.2020
-------------------	-------------------------------	-----------------------------	-------------------------	---------------------------

Vedtak på søknad om utslippstillatelse for mindre avløpsanlegg

Saksopplysninger-/ Vurderinger:

Nord Troms Maskin og Anlegg Drift AS søker på vegne av Johan Hendrik Skum om utslippstillatelse for eiendommen 28/16/2 i Badderren. Søknad om utslippstillatelsen gjelder for utslipp av sanitært avløpsvann og slamavskiller på 4m³ med infiltrasjon i grunnen. Kommunalt avløpsnett grenser til denne eiendommen og avløpsanlegget skal derfor tilknyttes kommunalt anlegg.

Nabovarsling:

Naboer og gjenboere er varslet iht. PBL § 21-3 og SAK 10 § 5-2. Ingen merknader er framkommet.

Naturmangfold:

Alle tiltak må vurderes opp mot Naturmangfoldsloven.

I lovens § 1 heter det: «Lovens formål er at naturen og dens biologiske, landskapsmessige og geologiske mangfold og økologiske prosesser tas vare på ved bærekraftig bruk og vern, også slik at den gir grunnlag for menneskenes virksomhet, kultur, helse og trivsel, nå og i fremtiden, også som grunnlag for Samisk kultur.»

Dette vil si at når natur er berørt skal formålet og forvaltningsformålet i denne lov vurderes. Reglene for bærekraftig bruk og vern av naturen skal være førende. Prinsippene i §§ 8-12 skal vurderes vedrørende naturmangfoldet, dvs. biologisk mangfold, landskap og geologi og vurderingen skal fremgå i fremstillingen av saken.

Kommunen har sjekket Milødirektoratet sin Naturbase og Artsdatabanken sitt kart.

Det er ikke registrert noe spesielt med tanke på registrerte verneområder, viktige naturtyper eller andre registreringer i nærområdet. Det er ingen registreringer av arter som er kritisk truet, sterkt truet, sårbar, nært truet eller rødlistearter i dette området.

Søknaden om utslippstillatelse er vurdert opp imot Naturmangfoldsloven, og etter en helhetsvurdering og sjekk av karttjenestene som eksisterer for området, samt l

lokalkunnskap, mener man å ha et godt kunnskapsgrunnlag, for å si at denne søknaden ivaretar lovens formål.

Kultur-og fornminner:

Kommunen har sjekket karttjenesten for kulturminner.(www.kulturminnesøk.no), det viser at det ikke er registrerte kulturminner i nærliggende område.

Dersom det under utgraving i marka kommer fram gjenstander eller andre levninger som viser eldre aktivitet i området, må arbeidet stanses og melding sendes Sametinget og Kulturetaten, Troms Fylkeskommune omgående. Jfr. kulturminnelovens § 8 andre ledd. (pb1 § 21-5, SAK 10 § 6-2).

Reindrift:

Omsøkt tiltak ligger i et område ved sjøen innenfor reguleringsplan for badderen, hvor oversiktsplanarealet er avsatt til næringsbebyggelse. Kommunen anser ikke arealet til omsøkt tiltak og gi endrede forhold for reinbeite.

Vedtak:

• **Med hjemmel i Plan-og bygningsloven § 20-1, gis Johan hendrik Skum tillatelse til etablering av avløpsanlegg som tilknyttes kommunalt anlegg. Dette på eiendommen 5429-28/16/2 i Badderen**

• **Dersom arbeidet ikke er igangsatt senest 3 år etter at tillatelse er gitt, faller tillatelsen bort. Dette gjelder også dersom arbeidet innstilles i lengre tid enn 2 år. Søknad om ferdigattest sendes kommunen når arbeidet er utført.**

• **Det vil tilkomme et saksbehandlingsgebyr på kr. 2000,-**

• **Det vil tilkomme engangsgebyr for tilknytning til kommunal avløpsledning kr 19. 716,90 eks. mva.**

Klageadgang

*Vedtaket kan påklages til **Kvænangen Kommune**. Klagefristen er 3 uker regnet fra den dagen da brevet kom fram til påført adressat. Det er tilstrekkelig at klagen er postlagt innen fristens utløp.*

Klagen skal sendes skriftlig til den som har truffet vedtaket, angi vedtaket det klages over, den eller de endringer som ønskes, og de grunner du vil anføre for klagen. Dersom du klager så sent at det kan være uklart for oss om du har klaget i rett tid, bes du også oppgi når denne melding kommer frem.

Med vennlig hilsen

Tommy Lokøy
Byggesaksbehandler
Direkte innvalg:
E-post: tommy.lokoy@kvanangen.kommune.no

Dokumentet er elektronisk godkjent og inneholder derfor ikke håndskrevet signatur

Kopi til:
NORD TROMS MASKIN OG ANLEGG Kvæangsveien 2323 9162 SØRSTRAUMEN
DRIFT AS