

Detaljregulering for E6 over Kvæningsfjellet

Refererte og kommenterte innspill ved høring og offentlig ettersyn av planforslag

Utkast til drøfting med kommunene

Datert 2021-03-03

Innledning

I dette dokumentet er innspillene som har kommet inn i forbindelse med høring og offentlig ettersyn av planforslaget referert og kommentert. Innspillene er også kommentert i planbeskrivelsens hoveddokument.

Kopi av innspillene finnes også i planbeskrivelsens vedlegg.

For å lette oversikten, er det gitt en egen fargekode på merknadene ift. hvordan planforslaget forholder seg til dem;

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

AVSENDER	INNSPILL	SVAR	MERKNAD
Statlige og fylkeskommunale myndigheter			
Troms og Finnmark fylkeskommune Brev, datert 11.12.20 og 12.02.2021, samt egen rapport om krigsminner.	Merknader:		
	1. Generelt: Det savnes en bredere omtale av krigs- og veihistoriske k-minner i KU, planbeskrivelse og plankart, selv om disse ikke blir nevneverdig berørt av tiltaket. TFFK vedlegger ill. med kartfestede k-minner.		Det vurderes som naturlig at planforslaget konsentrerer seg om de kulturminnene som konkret berøres av dette, men TFFKs registreringsrapport om krigsminner er tatt med som vedlegg til planbeskrivelsen.
	2. Dekningsrom: Ett dekningsrom ligger innenfor plangrensen, og bør avmerkes som hensynssone c) (H570) i plankartet. Se figur 25 i registreringsrapporten.		Innspillet tas til følge.
	3. Veidal fangeleir: Det bør vurderes å utvide planområdet for å få med tufter etter såkalte «Finlandstelt» på motsatt side av eksisterende E6 ved deponiområdet på Storbukteidet.		Det er ikke uproblematisk å utvide planområdet etter at høring og offentlig ettersyn er gjennomført, da dette prinsipielt kan utløse krav til fornyet høring og offentlig ettersyn. Det vurderes imidlertid at LNFR-formålet i gjeldende kommuneplanens arealdel beskytter kulturminnene tilstrekkelig pr. dato. Innspillet viderefremmes imidlertid til kommunen, som eventuelt kan legge inn en hensynssone her (og for andre registrerte krigsminner) ved førstkommande revisjon av arealdelen, eller utarbeide en helhetlig kulturminneplan som omfatter alle kulturminnene i området.
	4. Veidal stasjon: Det bes om at planområdet utvides ved Veidal stasjon, slik at brakketuftene, tilhørende veg og de mest nærliggende dekningsrommene kan sikres gjennom egen hensynssone.		Det planlegges ingen nye tiltak i dette området, og det vurderes derfor ikke hensiktsmessig å utvide planområdet for å dekke nevnte kulturminner. Planstatusen her er LNFR i kommuneplanens arealdel, og den kan ev. oppdateres med hensynssone for alle relevante krigsminner ved førstkommande revisjon av kommuneplanens arealdel. Se for øvrig innspill til merknad nr. 3.
	5. Gamle Rv. 50: Den gamle riksvegen opp mot Gildetun, med stikkrenner og spor etter stolpefundamentering til tretunneler bør avsettes som hensynssone c) (H570) for bevaring av kulturminner.		Kulturminner som blir liggende innenfor planområdet, jf. registreringer mottatt fra kulturminnemyndighetene, er avmerket med hensynssone c) i plankartet.
	6. Formidling av veghistorie: TFFK oppfordrer til å benytte anledningen til å innlemme krigsminnene i formell hensynssone.		Nye Veier er enig i at formidling av veghistorie er viktig. Denne planen berører imidlertid bare noen av krigsminnene i området, og heller ikke TFFKs foreslåtte utvidelser av planområdet vil sikre/formidle disse på en helhetlig måte. Helhetlig sikring bør ev. gjøres av kommunal planmyndighet, ev. ifb. revisjon av kommuneplanens arealdel, eller gjennom lokal kulturminneplan. På nærliggende rasteplass vil det imidlertid kunne settes opp informasjonsskilt om lokal veghistorie og andre kulturminner i området.
	7. Fv. 7956 x ny E6: TFFK ber om at det sendes dem en redegjørelse for i hvilken grad kryss fv. 7956 blir berørt.		Redegjørelse er oversendt TFFK. TFFK svarte i brev datert 12.02.2021, og ber om at det medtas rekkefølgebestemmelser om at TFFK skal kontrollere og godkjenne adkomster fra fylkesveg før det gis byggetillatelse. Det er dessverre ikke hjemmel i pbl. til å utforme slike bestemmelser. Hvem som har ansvaret for å utføre tiltak må styres gjennom egen avtale. Det er heller ikke anledning til å utforme bestemmelser om hvem som skal høres før tillatelse til tiltak gis. Disse forholdene styres av annet regelverk. Videre kreves det at fylkesvegen skal utformes som riksveg, samt at det stilles krav til omklassifisering og overtakelse. Det er heller ikke anledning til å gi slike bestemmelser, men det vises til at håndbøkene for dimensjonering av veger skal legges til grunn. Avtaler knyttet til overtakelse må videre inngås særskilt.
8. Rekkefølgebestemmelser: I rekkefølgebestemmelse 6.1.1 d) kreves det utarbeidet plan for trafikkavvikling i anleggsperioden. TFFK ber om at det tilføyes at denne skal godkjennes av TFFK.		Det er ikke hjemmel for å ta inn en slik formulering som bestemmelse. Prosjektet vil følge opp at gjeldende rutiner, lov- og regelverk overholdes, herunder også påkrevde avklaringer med vegeier. TFFK vil da få til behandling tiltak som berører fylkesveger.	

9.	Friluftsområdet «Sandneset-Valan»: Her er det viktig å følge opp foreslåtte avbøtende tiltak som demping av landskapseffekter av massedeponiet i Myrdalen, og hindring av avrenning til Sandneselva fra samme.		Det er forslagsstiller enig i, og har søkt å ivareta dette gjennom bestemmelsene, en egen hydrologiutredning (se vedlegg til planbeskrivelsen) og søknad om utslippstillatelse.
10.	Friluftsområdet Kjølen: Parkering må ivaretas i anleggsperioden. TFFK anbefaler reduksjon av deponiområdet foran nytt parkeringsområde.		Det er tatt med en presisering i bestemmelse 6.1.1 d) om at utfartsparkering også skal ivaretas i anleggsperioden, men det kan ikke gjøres i massedeponiet, da det er uaktuelt å sammenblende utfartsparkering med anleggstrafikken til deponiet. Parkering i anleggsperioden kan løses på flere andre p-plasser i nærheten, herunder oppå Kjølen, ved kirkegården, samfunnshuset m.fl.
11.	SPP1: Bestemmelse 6.3.2 tillater scooterparkering på dette arealet. Det må sikres i bestemmelsen at alternativt areal må sikres for utfartsparkering.		Her videreføres kun gjeldende planstatus definert i kommuneplanens arealdel. Kommunen må ev. selv omdisponere arealet gjennom revisjon av arealdelen.
12.	Nye startpunkt/parkeringsplasser for turer: Det forutsettes etablert nye startpunkter for toppturen til Store Naika, Malingsfjellet og Isvatnet. Plandokumentene må kommentere hvordan forslagsstiller har tenkt å opprette dette. Endringene krever også skilting, merking og ev. klipping og infotavle. Det må kommenteres hvordan parkering løses for turen opp fra Tverrelva til Nuovagaisa.		Foreslåtte rasteplasser langs E6 (SRP1-4) forutsettes benyttet som startpunkt for nevnte, og øvrige, turer ut i terrenget. Dagens E6 over Kvænanngsfjellet (både g/s-veg og bilveg) vil også kunne benyttes for lettere tilgang til fjellet, men hvorvidt disse skal holdes åpne vinterstid, avhenger av framtidig vegeier. Det samme gjelder ev. etablering av nye plasser for friluftsparkering langs tidligere trase. Dette er kommentert i KU friluftsliv, og i planbeskrivelsens kapittel 4.4.9.
13.	Elg/vilttrekk: Det savnes tiltak for å redusere fare for elgpåkjørsler. Vilttrekk burde kartlegges slik at bestemmelse 2.1.7 b) kunne konkretiseres enda mer.		Nordreisa kommune opplyser at det er elg i hele Oksfjorden, men ikke noe spesielt trekk som krysser E6 opp Kvænanngsfjellet. Med Mettevolltunnelen blir det mindre kryssing enn i dag. Det er noe elg som går videre opp i skogbeltet, og opp over fjellet, men det er ikke mange. Kvænanng kommune opplyser at antall elg på deres side varierer fra år til år, men at de benytter de samme rutene. Noen beveger seg mot Oksfjorden, andre mot Navit/Kvænanngbotn. Kart med ruter er nå innhentet og medtatt i planbeskrivelsen, se kapittel 5.2.11. Dette vil blant annet ligge til grunn ved vurdering av om tiltak for å ivareta sikkerheten til trafikanter og vilt må etableres.
14.	Klima: Det bør tas inn en bestemmelse som sikrer at tiltaket ikke medfører klimagassutslipp fra myr, eller forringelse av myr som resipient, herunder LNFR-områder og midlertidige rigg- og anleggsområder.		Ved valgte løsninger har man forsøkt å kombinere hensyn og krav ift. vegnormaler, vinterklima og reindrift, og å unngå bygging på myr. Det sistnevnte har både klimamessige og økonomiske motiver. Det er i tillegg utarbeidet et klimaregnskap som redegjør for antatt klimabelastning, herunder bygging på myr. Klimakrav settes også i kontraktsbestemmelsene for totalentreprenør. I kontrakt og i krav stilt til leverandør er det stilt strenge klima- og miljøkrav: Byggherren har utarbeidet en prosjektspesifikk miljøplan. Denne er forankret i reguleringsbestemmelsene og i NS 3466:2009, og beskriver anbefalte tiltak for fagtemaer som omfattes av ytre miljø. Denne planen er ikke å anse som fullstendig, og skal videreutvikles og detaljeres av totalentreprenøren slik at den inneholder alle prosjektspesifikke tiltak som er nødvendig iht. gjeldende regelverk, offentlige vedtak og kontrakten. Den reviderte planen skal foreligge før oppstart av utførelsesfasen. Totalentreprenøren skal overholde alle nødvendige ytre miljøtiltak som følger av dette kapittel C3. Totalentreprenøren skal iht. CEEQUAL versjon 6 oppnå nivå 60 % (Very Good) for Whole Project Assessment. 5.17 Klimagassutslipp Totalentreprenøren skal utarbeide et klimagassbudsjett for anleggs- og driftsperioden basert på sine løsninger og sette mål for utslippsreduksjoner i disse fasene. Verktøy utviklet av NIRAS for byggherren skal benyttes til dette. Totalentreprenøren skal planlegge, prosjektere og bygge kontraktsgjenstanden med løsninger, materialer og tiltak som gir lavest mulig klimagassutslipp, og skal dokumentere oppnådde reduksjoner sammenlignet med beregning utført for prosjektet før kontraktstildeling, se kapittel D2. Viktige innsatsfaktorer skal følges av etterprøvd EPD-dokumentasjon.

				Det vurderes derfor at forholdet til myr er tilfredsstillende behandlet i planen og i gjennomføring av prosjektet.
Norges vassdrags- og energidirektorat Brev, datert 15.12.20	Innsigelse:			
	1.	Vassdragskryssinger: NVE krever at krysning av vannveier beskrives mer detaljert, herunder konsekvensene for verneverdiene.		Det er utarbeidet en egen rapport som beskriver vassdragskryssinger mer detaljert. Denne finnes som vedlegg til planbeskrivelsen. Innsigelsen er på denne bakgrunn trukket, jf. brev fra NVE av xx.xx.2021
	Merknader:			
	1.	Flom: Flomfare må utredes for alle kryssende vassdrag, ikke bare for Suselva. Når det gjelder Suselva, er det viktig at sikringstiltakene ikke øker vannhastigheten, og derved faren for eksisterende bebyggelse.		Dette er ivaretatt. Se nærmere beskrivelse i hydrologisk rapport som er vedlagt planbeskrivelsen.
	2.	Anleggsfasen: Bestemmelsene må være tydeligere på hvordan vassdragsmiljøet skal ivaretas i anleggsperioden, herunder midlertidige kryssinger. Grunnforholdene må være avklart for rigg- og deponiomr.		Dette er presisert i bestemmelse 2.2.3 i) og 5.1.1. Grunnforholdene for deponiområder er avklart. Jf. geoteknisk rapport som finnes i planbeskrivelsens vedlegg.
3.	Planbestemmelser mht. anleggsmasser: Det er bra at det er stilt rekkefølgekrav til dokumentasjon før anleggsstart. Det er kvikkleireområder på begge sider av Kvængsfjellet. Det må sees på hensiktsmessige bestemmelser mht. kontroll av anleggsmasser.		Stabiliteten i områder for deponering av masser, herunder i linja, er sjekket ut, jf. geotekniske rapporter som er vedlagt plansaken. Det er ikke mulig å lage planbestemmelser som sikrer at mottaker av masser har nødvendige tillatelser på plass (dette styres av annet regelverk/plan- og bygningsloven), men NV tar dette forholdet med i kontrakt med totalentreprenør ved samhandling. NV har sikret at det er tilstrekkelig med deponiområder for overskuddsmasser fra anlegget.	
4.	Skredsikring eksisterende bebyggelse: NVE er i dialog med Nye Veier om masser til skredsikring. Dette behandles i egen prosess.		Tas til orientering.	
Statsforvalter (Fylkesmannen i Troms og Finnmark) Brev, datert 15.12.20	Merknader:			
	1.	Generelt: Statsforvalter mener kunnskapsgrunnlaget er godt, og det har vært god dialog med sektormyndighetene og berørte parter. Det er videre positivt at det legges vekt på reduksjon av klimagassutslipp.		Tas til orientering.
	2.	Detaljering og ny høring: Det foreslås at NV starter arbeid med detaljprosjektering for å avklare flere detaljer ved tiltaket, og at et revidert planforslag sendes på begrenset høring til berørte instanser. Detaljeringsgraden ansees ikke tilstrekkelig for at tiltaket skal kunne unntas byggesaksbehandling, jf. SAK § 4-3.		Bruken av kombinerte formål er redusert, både langs linja og ved tunnelpåhuggene. Her er det benyttet annen veggrunn der dette er hensiktsmessig (AVG). Ytterligere detaljering vurderes å må skje sammen med totalentreprenør. Framdriften i prosjektet er kritisk, og dersom anleggsarbeider skal kunne starte i 2021, er det ikke mulig til å gjennomføre detaljprosjektering og ny høring nå. Dersom kommunen, etter konkretiseringene nevnt over, vurderer at detaljeringsgraden i planforslaget ikke hjemler fritak fra byggesaksbehandling, blir det fremmet egen byggesak på aktuelle punkter, eksempelvis ved vestre påhugg til Mettevolltunnelen, hvor det pt. foreligger to alternative løsninger for påkobling til eksisterende E6. Reguleringsplanen kan da vedtas med grovere detaljeringsgrad, og detaljprosjektering løpe parallelt.
	3.	KU Reindrift: Virkningene for reindriften ansees grundig utredet, men det ønskes en vurdering av planforslaget sammenlignet med eksisterende vegløsning.		Dette er medtatt i planbeskrivelsens kapittel 5.4 Konklusjon – planens virkninger og konsekvenser, side 31. Forslagsstiller presiserer ellers at det er holdt løpende dialog med reinbeitedistriktet, og at det i videre prosess er sikret at reindriftsfaglig kompetanse skal konsulteres ved gjennomføring av prosjektet, jf. bestemmelsenes kapittel 2.1.5.
	4.	Tunnelinnslag vs. reindriftsinteresser: Det savnes begrunnelse for at tunnelinnslag er plassert midt i flyttlei, samt vurdering av konsekvenser. Det anbefales å flytte innslaget til profil 14100.		Å flytte tunnelpåhugg iht. forslaget fra Statsforvalter er ikke gjennomførbart uten at det får større følgekonskvenser for veglinja helt ned til profil 14800. Andre hensyn som må balanseres er geoteknikk og myr. Forslaget medfører også større mengde masse til deponi. Rein bruker hele området, og det er lagt vekt på avbøtende tiltak som slake skråninger, minimal bruk av rekkverk mm.

	<p>5. Naturmangfold og verna vassdrag:</p> <p>a) Vurderinger etter nml. § 8–12 bør flyttes til planbeskrivelsen, slik at de blir en del av den vedtatte reguleringsplanen.</p> <p>b) Rovfuglterritoriene, og sjørøya og laksefisk sin bruk av Oksfjordvassdraget bør kartlegges ytterligere før ny høring.</p> <p>c) anbefaler ny bestemmelse om desinfisering av anleggsmaskiner som skal benyttes i arbeidet (Verna vassdrag).</p>		<p>a) Denne vurderingen ligger i planbeskrivelsens vedlegg, som ansees å være en del av den vedtatte reguleringsplanen, men dette avsnittet er nå flyttet inn i selve hoveddokumentet. Se kapittel 5.3.3 Naturmangfold.</p> <p>b) Sjørøya: Sjørøyas bruk av Oksfjordvassdraget vil kartlegges før anleggsarbeider tar til. Rovfugl: Det vurderes at avsatte hensynssoner er tilstrekkelig.</p> <p>c) Det er tatt inn en ny bestemmelse om desinfisering av anleggsmaskiner i pkt. 6.1.1 f).</p>
	<p>6. Vannmiljø: Det må være minst mulig avrenning fra deponiområdet i Myrdalen. Det er uklart hvordan dette skal løses, og det må avklares før planvedtak. Statsforvalter ikke enig i konklusjon i KU naturmangfold kap. 11.1.</p>		<p>Forholdet er nærmere vurdert i hydrologirapporten som følger som vedlegg til planbeskrivelsen. Avbøtende tiltak er konkretisert. Disse skal legges til grunn ved gjennomføring av plantiltaket, jf. bestemmelsenes kapittel 7 Dokumenter som gis juridisk virkning gjennom henvisning i bestemmelsene. Innspillet vurderes på denne bakgrunn som imøtekommet.</p>
	<p>7. Støy og luftkvalitet: Statsforvalter er fornøyd med kravene som stilles til støy og luftkvalitet.</p>		<p>Tas til orientering.</p>
	<p>8. Plankartet:</p> <p>a) Statsforvalter mener plankartet må detaljeres ytterligere for å være i overensstemmelse med kart- og planforskriften, og spesielt nevnes det kombinerte samferdselsformålet SKF, som Statsforvalter mener må utgå og detaljeres i underformål.</p>		<p>Revidert planforslag er revidert mht. detaljeringsgrad. Se kommentar til innspill nr. 2 fra Statsforvalter.</p>
	<p>9. Planbestemmelsene:</p> <p>a) Der gjeldende bestemmelser skal fortsette å gjelde: Områder hvor bestemmelser i gjeldende planer skal fortsette å gjelde, skal vises med hensynssoner, men i dette tilfellet er det bedre å ta inn gjeldende bestemmelser i planforslaget. Dette gjelder 3.1.1, 3.1.2, 3.1.4, 3.1.5, 3.2.7, 3.3.1 og 3.4.1, samt 5.1.2 – 5.1.4.</p> <p>b) Fellesbestemmelsene i § 2 bør suppleres med følgende: «Maskiner som skal benyttes i anleggsarbeidet skal være rengjort og desinfisert før bruk.»</p>		<p>a) Det vurderes at dette er mest hensiktsmessig å vise områdene med bestemmelsesområde for midlertidig bygge- og anleggsområde. Da trenger ikke planforslaget å ta inn alle bestemmelser fra de planene som uansett skal gjelde etter at anleggsperioden er over. Dette er en metode som har vært benyttet ved andre store vegprosjekter, bl.a. for Hålogalandsveien. Plandokumentene blir på denne måten lettere å revidere ved as built-reguleringa som skal gjennomføres etter ferdigstilling av anlegget.</p> <p>b) Imøtekommet gjennom supplering i rekkefølgebestemmelsene</p>

- c) Statsforvalter anbefaler at § 2.1.3 får følgende tillegg: «*De strekningene av eksisterende E6 som omreguleres til annet formål enn vegformål, skal tilbakeføres til naturlig terreng*» og *revegeteres naturlig. Arealene kan tilføres et toppdekke av stedeagne masser fra anleggsområder i umiddelbar nærhet.*»
- d) Vi anbefaler at 2.1.5 revideres og får følgende utforming:
1. *Hensyn ved prosjektering og utbygging: Ved prosjektering og gjennomføring av tiltak skal det tas hensyn til reindriftsinteressene, både i anleggs- og driftsfase. Veganlegget skal utformes slik at hindringer for trekk, flytting og beite minimaliseres. Anbefalingene om skadereduserende tiltak i planbeskrivelsen kapittel 5.3.8, skal gjennomføres.*
 2. *Reindriftsfaglig kompetanse: Reindriftsfaglig kompetanse skal konsulteres i valg av løsninger, og de løsningene som best ivaretar reindriftnæringa, skal velges.*
- e) Planbestemmelse § 2.1.7 formidler gode intensjoner, men har en vag form og gir derfor liten reell styring med tiltaket. Vi anbefaler at bestemmelsen revideres.
- f) Planbestemmelse 2.1.8 henviser til eksisterende bestemmelse i kommuneplanens arealdel. Den gjeldende bestemmelsen er ikke i tråd med de rikspolitiske retningslinjene for verna vassdrag, og Statsforvalteren mener det må gis en egen bestemmelse om 100-metersbeltet langs de delene av Oksfjordvassdraget som ligger innenfor planområdet. Vi anbefaler følgende formulering: *I 100-metersbeltet langs det verna Oksfjordvassdraget fra Pavelneset og østover, tillates ingen bygge- og anleggstiltak ut over bygging av ny E6, samt drift og vedlikehold av denne hovedveien.*
- g) Vi anbefaler en liten endring i planbestemmelse § 2.2.3 Vann og vassdrag *Fiske- og limnologisk kompetanse: Ved tiltak i vassdrag og naturområder, skal fiskelimnologisk og naturmangfold-kompetanse konsulteres ved prosjektering og gjennomføring, og det skal velges løsninger som ivaretar naturverdiene.*
- h) Statsforvalteren anbefaler at planbestemmelse § 3.2.1 endres i et revidert planforslag utarbeidet etter detaljprosjekteringen, der kun følgende setning i del a gjenstår: a) Arealer innenfor samferdselsformålene kan benyttes som riggområder i anleggsperioden for ny E6.
- i) Presiseringen av eierform i bestemmelsene 3.2.2 – 3.2.8 er unødvendig når eierformen framgår av plankartet med o_ og f_.
- j) Vi viser for øvrig til det vi har skrevet under Plankart ovenfor, noe som innebærer at bestemmelse 3.2.8 kan utgå. Punkt c flyttes til et egnet sted under aktuelt formål.

- c) Imøtekommet.
- d)
- 1) Imøtekommet
 - 2) Hensynet til reindrifta må balanseres mot andre hensyn og krav i gjeldende regelverk, og planforslaget, men bestemmelsen er utvidet til også å omfatte utforming av løsningene.
- e) Bestemmelsen vurderes hensiktsmessig formulert, sett i sammenheng med det øvrige planmaterialet, herunder KU.
- f) Bestemmelsen ble formulert på bakgrunn av at NVE i sitt innspill ved varsel om oppstart (17.07.2020) krevde at kommuneplanens byggegrensebestemmelser skulle legges til grunn ved nærkontakt med vassdragene. Men bestemmelsen endres til å være mer i tråd med Statsforvalterens innspill.
- g) Imøtekommet
- h) Bestemmelsen åpner for anlegg som det er *nødvendig* å etablere innenfor samferdselsformålet, og i tråd med gjeldende regelverk og øvrige hensyn som er definert i bestemmelsene. Det anbefales at bestemmelsen beholdes, da detaljprosjektering pågår parallelt med reguleringsplanprosessen. De vises for øvrig til kommentaren til pkt. 2 over,
- i) Produktspesifikasjon for plankart krever at eierform skal angis i bestemmelsene. Dette er for øvrig avklart med Statsforvalter i ettertid.
- j) Kombinerte formål kan ikke utgå, men er konkretisert ift. forslaget som lå ute til høring og offentlig ettersyn. Jf. kommentar til pkt. 2 over.

		<p>k) Retningslinje i 4.2.1 og 4.2.2 er vagt formulerte, slik at de kun uttrykker ønsker og intensjoner. Retningslinjene må få en tydeligere form, selv om det ikke er juridisk bindende bestemmelser. Nedenfor er et forslag;</p> <p>a) Vassdragsmiljø: <i>I hensynssone H560_1-4 skal det legges vekt på å minimere negative virkninger for naturmangfolds- og vassdragsverdiene. Arealer med særlige naturverdier (ideelt sett bør de listes her) skal avmerkes i felt, dersom det skal gjøres tiltak inntil disse. Tiltak skal ikke iverksettes nærmere strand-/elvekant enn ...</i></p> <p>b) Naturtyper: <i>I hensynssone H560_5 skal inngrep i naturtypelokalitetene minimaliseres.</i></p> <p>c) Hekkeområder: <i>I hensynssone H560_6 skal det i den kritiske hekke- og oppvekstperioden fra 1.februar – 1.august ikke gjennomføres anleggstiltak nærmere hekkelokaliteter enn 500-1000 meter, avhengig av art.</i></p> <p>d) 4.2.2 Bevaring kulturmiljø (H570) Retningslinje: <i>Hensynssone H570 skal i anleggsperioden gjerdes inn med midlertidig gjerde av stålnett, der det er mulig.</i></p>		<p>k) Retningslinjer skal ikke benytte begreper som skal og må, men <i>kan</i> og <i>bør</i>. I motsatt fall kan de bli oppfattet som bestemmelser, og det er ikke lovhjemmel til å gi til denne typen hensynssoner.</p>
Statens vegvesen	Merknader:			
Brev, datert 15.12.20	1.	Generelt om vegbredde: Overskuddsmasser burde benyttes til å øke vegbredden til 9 m. SVV er redd vegbredde på 7,5 m, kombinert med fraveket stigningskrav, vil bidra til dårlig framkommelighet.		I og med at det er lav ÅDT (< 1500) og sårbar natur, anser forslagsstiller at vegbredden er tilfredsstillende innenfor prosjektets mål. Vegbredde på 7,5 m er iht. håndbok N100. Løsningen er gjennomgått og godkjent i Nye Veiers organisasjon, ekstern kvalitetssikring KS2, og gjennom ekstern TS-revisjon.
	2.	E6 langs Oksfjordvannet: Strekningen langs Oksfjordvannet er smal, svingete og ellers i dårlig stand, og burde vært utbedret.		Denne strekningen må eventuelt vurderes i egen planprosess, da den ikke kan utbedres innenfor rammene til dette prosjektet.
	3.	Stigning mellom tunnelene: Mellom skredvollen og profil 8400 er det et parti med bratt stigning, hvor vogntog står fast pr i dag. Dette er et problemområde som burde vært utbedret/utjevnet.		Det er notert. Innspillet kan imøtekommes innenfor regulert areal, og tas med videre til samhandling og konkretisering med totalentreprenør, og eventuelt innarbeiding i detaljprosjektering.
	4.	Plassering av tunnelpåhugg: SVV er fornøyd med at påhuggene for KF-tunnelen er på tilnærmet samme punkt som i deres planer. De minner om at alle oversiktskart i plandokumentene må oppdateres med dette.		Det er notert.
	5.	Rakkenesura: SVV mener det må etableres tunnel forbi strekningen for å oppfylle planens mål.		Det er ikke avsatt rammer i prosjektet for realisering av tunnel gjennom Rakkenesura Det er i planprosessen gjennomført utredninger knyttet til skred i området, og det pågår et arbeid for å vurdere risiko og beskrive tiltak og løsninger for å ivareta tilstrekkelig sikkerhet i området. Etablering av tunnel må ev. vurderes gjennom eget prosjekt/reguleringsplan.
	6.	Rasteplasser og kontrollplasser: Det sikreste er å ha egne kontrollplasser, ikke i kombinasjon med rasteplasser, selv om det er åpnet for dette i N100. Åpning for kontrollplass må sikres i bestemmelsene.		Da ingen har meldt behov for kontrollplass, er muligheten tatt ut av planforslaget. Skulle det oppstå behov for kontrollplass, kan dette reguleres inn på aktuelt tidspunkt. Rasteplassene beholdes.
	7.	Stopplommer: Det må etableres stopplommer. Maksimal avstand er 5 km for hver retning.		I forslag til høring og offentlig ettersyn var det forutsatt at disse kunne etableres i annen veggrunn, men planmaterialet er nå revidert slik at disse framkommer særskilt.
	8.	Fravik: Alle fraviksøknader skal være godkjente før reguleringsplaner legges ut på høring og offentlig ettersyn.		To fraviksøknader ligger enda til behandling hos Vegdir.
Sametinget	Merknader:			
Brev, datert 16.12.20	1.	Automatisk fredede kulturminner: Det er langs traseen ikke funnet automatisk fredede kulturminner.		Det er notert.

	2.	Kulturmiljø ved Storsvingen: Sametinget ber om at kulturmiljøet ved Storsvingen inngår i hensynssone 570, fortrinnsvis også kulturminnet som ser ut til å berøres av annen veggrunn. Det bør tas med bestemmelser som ivaretar enkeltminnene (reingjerde, gammetufter fra etterkrigstiden mm.), eksempelvis at det ikke må kjøres med tunge kjøretøy eller lagres noe innenfor sonen.		Kultuminnene inngår i hensynssone 570. Ett kulturminne berøres av annen veggrunn, og bør derfor ikke vises med hensynssone. Retningslinje 4.2.2 er supplert med føring om at det ikke bør kjøres med tunge kjøretøyer eller lagres noe innenfor hensynssonen.
	3.	Skilting ved rasteplassen: Det er ønskelig at det på rasteplassen i Storsvingen settes opp informasjonsskilt om den samiske tilstedeværelsen i området.		Det er iht. bestemmelsene tillatt å sette opp skilt på rasteplassene. Presiseringen er tatt inn etter høring og offentlig ettersyn.
	4.	Utgraving: Selv om kulturminnet som berøres av annen veggrunn ikke er automatisk fredet, anbefaler Sametinget at det graves ut for å innhente kunnskap om byggeskikk. I tilfelle må forslagsstiller gå inn med midler.		Forslaget er registrert. Innspillet tas med videre til samhandling og konkretisering av tiltaket med totalentreprenør, og eventuelt innarbeiding i detaljprosjektering.
	5.	Reindrift: Sametinget ber om at forslagsstiller/tiltakshaver har god dialog med reinbeitedistriktet.		Forslagsstiller opplever at det har vært god dialog og samhandling med reindriften, og det skal det fortsettes med. Det er i prosjektet tatt med som et eget, overordnet prestasjonsmål å minimere midlertidig og permanent påvirkning av reindriftsnæringen. Dette kan kun oppnås gjennom god medvirkning og samhandling.
	6.	Generell aktsomhetsplikt: Den generelle aktsomhetsplikten bør fremgå av reguleringsbestemmelsene.		Dette følger direkte av kulturminneloven, og det er derfor ikke hjemmel for å gjenta dette som en bestemmelse etter pbl.
Direktoratet for mineralforvaltning Brev, datert 11.12.2020	Merknader:			
	1.	Generelt: DMF vurderer det som positivt at massedeponiet i Oksfjorden etableres som ressursbank, da det sparer uttak andre steder og er positivt for miljø og klima. Deponiene bidrar til korte transportetapper, hvilket ansees for positivt.		Det er notert.
	2.	Fremtidige uttaksmuligheter i Oksfjorden: DMF savner en vurdering av fremtidige uttaksmuligheter i forekomsten i Oksfjorden. Påvirker deponiet gjenstående ressurser negativt? Kan vegprosjektet benytte resterende ressurser før grustaket tas i bruk til deponi?		Området er avsatt til utbyggingsformål i gjeldende kommuneplanens arealdel, og det har derfor ikke vært relevant å vurdere råstoffuttak/-reserver. KPA vil gjelde etter at anleggsarbeidene er avsluttet.
Avinor Epost, datert 16.11.2020	Merknader:			
	1.	Generelt: Avinor har ingen merknader til planforslaget.		Innspillet tas til orientering.
Mattilsynet Brev, datert 09.12.2020	Merknader:			
	1.	Kartlegging drikkevannskilder: Mattilsynet viser til rekkefølgebestemmelser, punkt to, og har forslag til en liten justering av teksten. De er for øvrig fornøyd med nevnte bestemmelse, og bes om å holdes informert om kartlegging og eventuelle tiltak.		Forslag til endring i rekkefølgebestemmelse er tatt til følge.
	2.	Oksfjord familiecamping: De påpeker at Oksfjord familiecamping har drikkevannsinntak i Oksfjordvannet, og gjør oppmerksom på at arbeid i nedslagsfeltet kan gi uønsket avrenning til resipienten.		Det pågår egen kartlegging av drikkevannskilder til de som potensielt kan bli berørt av anlegget, slik at vannforsyningen kan følges opp både før, under og etter anleggsarbeidet.
Skogbrukssjefen i Finnmark og Kvæningen kommune Brev, datert 08.12.2020	Merknader:			
	1.	Tema landbruk: Uttaler seg også om deler av strekningen i Nordreisa kommune, selv om virkeområdet er Finnmark og Kvæningen kommune. I planbeskrivelsens kapittel 5.3 kan han ikke se at tema om landbruk kommer fram. Det burde vært gjort, spesielt når såpass store deler av planområdet består av lauvskog i relativt god produksjon.		Det er tatt inn en nærmere redegjørelse for skogbruket i området i planbeskrivelsens kapittel 5.2.6 om naturressurser.

	2.	Kvæningen kommune: Det er store skogressurser i området og et godt potensial for økt skogproduksjon. Dette må hensyntas for fremtiden, og tilkomst til veg er helt nødvendig. Foreslår at det legges til rette for avkjøring av E6 for traktor inkl. lunneplass til begge sider av vegen ved Forramoen, som vist i kartutsnitt.		Avkjørsel til skogeiendommer sikres gjennom adkomstpil på plankartet.
	3.	Nordreisa kommune: Overraskende god produksjon. Det har vært en del skogbruksaktivitet i øverste del av Mettevollia, som har en god topografi for aktivt skogbruk. Det er anlagt to plantefelter med fjelledelgran og gran. Plantefelter og avkjøringsmuligheter fra E6 må hensyntas for fremtiden, vist i kartutsnitt.		Avkjørsel til skogeiendommer sikres gjennom adkomstpil på plankartet.

Kommunale myndigheter

Kvæningen kommune – formannskapet Brev, datert 17.12.2020	Merknader:			
	1.	Måloppnåelse: Planen må gjøre en vurdering av prosjektets måloppnåelse opp mot Granavolden-erklæringa; Vil planen i større eller mindre grad gi kortere reisetid, økt trafiksikkerhet, effektiv persontransport og være ei god hovedferdselåre i Nord-Norge?		Overordnede føringer og krav som ligger til grunn for planarbeidet er listet opp i planbeskrivelsens kapittel 3, med alle nasjonale føringer i kap. 3.1. Blant annet gjelder dette regjeringens eget dokument «Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging.», vedtatt ved kgl. res. 14.05.2019. Vi legger til grunn at denne bygger på regjeringens egen Granavoldenerklæring av tidligere dato; 17.01.2019. Regjeringens målsettinger og prioriteringer, herunder i Granavolden-plattformen, spesielt innenfor avsnittet «Vegnettet», anses dekket. Det vises også til ROS-analyse og egen ekstern trafiksikkerhetsrevisjon i planbeskrivelsens vedlegg. Det er også tatt med en presisering i planbeskrivelsens kapittel 5 knyttet til prosjektets vedtatte strategimål.
	2.	Tunnel Rakkenesura: Planen må utrede gjennomføring av tunnel gjennom Rakkenesura opp mot skredsikring.		Jf. kommentar til innspill nr. 5 fra Statens vegvesen.
	3.	Vegstandard: Veien må være framtidsretta, holde høy standard i hele reguleringsområdet og utbygginga må være helhetlig.		Jf. tidligere kommentar til Statens vegvesen.
	4.	Toalett: Toalett ved alle parkering- og utfartssteder (o_SRP1-4) innenfor planområdet, iht. KDP idrett, friluftsliv og kultur (kap. 6.3.14).		Det er ikke rammer i prosjektet for etablering av toaletter på rasteplassene. Men det er i bestemmelsene åpnet for at dette er tillatt å sette opp.
	5.	Nye kryssløsninger: Nye kryssløsninger på begge sider av Kvængsfjelltunellen må utbedres iht. Håndbok N100. Det må ses spesielt på stigningsforholdet, da veien over fjellet skal kunne åpnes på kort tid ved eventuell stengning av tunellen. (Planbeskrivelsen punkt. 4.3)		Det er notert. Innspillet tas med videre til samhandling og konkretisering med totalentreprenør, og eventuelt innarbeiding i detaljprosjektering. N100 legges for øvrig til grunn for prosjekteringen.
	6.	H1 i hele planområdet: Vegen gjennom hele planområdet bør utbedres til å tilfredsstillende H1-standard.		I N100 står også bla. dette om H1 veg: Veger med liten trafikk (ÅDT < 1 500) og som går gjennom et område som i en overordnet plan defineres som sårbart eller kostbart, skal bygges med vegbredde 7,5 m. Tverrprofil med bredde 7,5 m er vist i dimensjoneringsklasse Hø1. Vegen planlegges og prosjekteres iht. Håndbok N100. På grunn av utfordringer med snødrift, samt lav trafikk, er det vurdert at Hø1 er samfunnsøkonomisk mest hensiktsmessig.
	7.	Overskuddsmasser: Kvæningen kommune ønsker å benytte seg av overskuddsmassene i prosjektet.		Det er notert. Det har vært dialog med kommunen på dette punktet.
Nordreisa kommune, driftsutvalget Brev, datert 27.11.2020	Merknader:			
1.	Saksaneset: Nordreisa kommune har ingen merknader til planforslaget, men formoder at NV følger opp sin uttalelse i tidligere møte om at utretting av den skarpe svingen på E6 ved Saksaneset tas som enkelttiltak utenom reguleringsplanen.		Utbedring av E6 langs Saksaneset er ikke en del av dette prosjektet, og må eventuelt vurderes i egen planprosess.	

Organisasjoner og private parter

Reinbeitedistrikt 35-Fávrrsorda Innspill udatert	Merknader:		
	1.	Generelt om bruken av området: Kvænangsfjellet er sommerbeite for distriktet. Området brukes intenst i perioden mai-oktober. Presiserer de momentene som er omtalt i KU friluftsliv, og forklarer hvorfor og når arealene er viktige for reinen. Fremhever en allerede presset reindrift der den kumulative effekten av alle tiltak som er planlagt innenfor distriktet er stor.	Innspillet tas til orientering.
	2.	Anleggsperioden: Anleggsperioden vil være en stor ulempe og virke forstyrrende. Dette er særlig kritisk for reinen om sommeren. Unnvikelse fra ett område vil føre til større press på andre områder. Det vil ta flere år før reinen vil bruke et område etter en anleggsperiode.	Dialog med reindriften for å oppnå løsninger som er til minst mulig ulempe for drifta er viktig for Nye Veier. Innspillet tas med videre til samhandling og konkretisering av løsninger med totalentreprenør. Se for øvrig kommentar til pkt. nr. 5 i Sametingets innspill.
	3.	Kvænangsfjelltunnelen: Rbd. er spesielt bekymret for Kvænangsfjelltunnelen, hvor begge åpningene er foreslått på kritiske punkter for reinen. Disse må tilpasses bedre reinens beite og vandring. I vest vil flyttveien i realiteten stenges som følge av støy fra anlegget, i tillegg til at reinen kan forville seg inn i tunnelen. I øst er åpningen også lagt i flyttlei/trekklei. Åpningen er lagt slik at reinen vil trekke dit pga. kjøligere forhold og skygge. Distriktet ønsker at tunneler legges så lavt i terrenget som mulig, slik at reinens trekklei og vandring blir mulig. De ber om å få være med på en mer detaljplanlegging av tunnelinnslag.	Ved lokalisering av tunnelinnslag er både vegtekniske krav, lokalklima med snø og snødrift, geologi/geoteknikk samt reindriftsinteresser med i vurderingene. Når det gjelder konkret utforming av avbøtende tiltak rundt åpningen, tas dette med ved samhandling og konkretisering av løsninger med totalentreprenør (ferister, gjerder mm.). Reindriftsfaglig kompetanse vil benyttes ved prosjektering av anlegget, og i anleggsfasen. Kvænangsfjelltunnelen har tilnærmet samme plassering og utforming som i gjeldende reguleringsplan fremmet av Statens vegvesen. Tunnelen vil bidra til mindre forstyrrelser oppå fjellet. Mellom Oksfjord og Mettevolltunnelen benyttes dagens E6-trase, og terrenginngrep og forstyrrelser blir vesentlig mindre enn det som er tilfelle med eksisterende reguleringsplan.
	4.	Forslag/krav til tiltak: Utbygging må skje på en slik måte at området igjen blir tilgjengelig for reinen etter noen år. Unngå bruk av rekkverk, og fjern rekkverk på eksisterende vei/deler av denne veien som ikke skal benyttes mer. Dette er et ufravikelig krav fra distriktet.	Nye Veier har lagt opp til slake sidearealer og minst mulig bruk av rekkverk. Dette er gunstig både for reindriften og mht. snødrift. Dagens E6 over fjellet skal kunne benyttes som beredskapsveg når/hvis tunnelen trenger å stenge, og det er derfor ikke helt uproblematisk å fjerne alt gammelt rekkverk. Men dette vil bli gjort så langt trafiksikkerheten og gjeldende vegregelverk kan overholdes.
	5.	Konsekvensutredning: Distriktet er uenig i samlet vurdering (ingen konsekvens – eller middels negative konsekvenser) i KU reindrift. Kan ikke gå med på at det opprettes nye parkeringsplasser midt i trekklei. Fastholder at det beste for reindriften vil være en lang tunnel fra Oksfjord til Rakkenes.	Konsekvens er vurdert opp mot dagens reguleringsplan (0-alternativet), og ikke dagens situasjon. At konsekvensen er vurdert til ingen eller middels, betyr at planforslaget har omtrent uendret konsekvens sammenlignet med gjeldende reguleringsplan (fremmet av SVV). Det vurderes at det er bedre å samle all parkering på parkeringsplassen/rasteplassen SRP2, i stedet for å spre parkering over flere plasser/i terrenget.
Grendeutvalg i Burfjord, Epost, datert 07.12.2020	Merknader:		
	1.	Generelt: Grendelaget er i utgangspunktet glad for tunnel gjennom Kvænangsfjellet, som har vært ønskelig i flere år. De har likevel noen kommentarer til planforslaget.	Det er notert.
	2.	Vegbredde: Vegbredde på 8,5 meter må benyttes ved nye riksveianlegg, jf. norsk standard. Det synes noe svakt å legge seg på minstestandard i dette tilfellet.	Vegen planlegges og prosjekteres iht. Håndbok N100. På grunn av utfordringer med snødrift, samt lav trafikk, er det vurdert at Hø1 er samfunnsøkonomisk mest hensiktsmessig. Se kommentar til innspill nr. 4 fra reinbeitedistriktet.
3.	Vegstandard: Stiller spørsmål ved hvorfor en ikke skal benytte de tilgjengelige deponeringsmassene til en større utbedring av vegnettet i området. Det er behov for en skikkelig plan for opprusting av vegnettet. Dette gjelder særlig med tanke på at det kun er Buktasvingen som er foreslått utbedret. Det er	Det benyttes tilgjengelige masser fra prosjektet i veglinja. Minst mulig legge på deponi. Se for øvrig kommentarer til innspillene fra Statens vegvesen.	

		økonomisk krevende å kjøre masser over lengre distanser for tilfeldig deponering.		
	4.	Overskuddsmasser: Er, i likhet med DMF, opptatt av overskuddsmassene og om disse kan være til et gode mer enn et problem. Dersom kommunene/fylket/private har interesser av massene, bør de gjøres tilgjengelige.		Det er sikret tilstrekkelig deponi for tiltakes behov innenfor planområdet. Dersom det er ønskelig å motta masser fra prosjektet, kan dette meldes inn. Det gjøres for øvrig oppmerksom på at masser ikke kan deponeres uten nødvendige, offentlige tillatelser.
	5.	Reinpåkjørsler: I forbindelse med tunnelene i Alta, har det forekommet rein i tunnelåpningen som er en trafikkfare. Ved å velge den billigste tunnelløsningen, har man samtidig lagt tunnelåpningene i områder med mye reindrift.		Det kreves iverksatt tiltak for å sikre portalområdene i detaljprosjekteringen. Dette i samhandling med reindriftsnæringen
	6.	Utsiktspunkt: Veien over Kvæangsfjellet er per i dag i god stand, og utsikten fra selve fjellet er noe vi må ta vare på.		Dagens vei opprettholdes som offentlig vei opp til Gildetun
	7.	Brøyteberedskap: Beredskapsplan for brøyting av veien over fjellet må eksistere ved tilfeller hvor tunnel blir stengt over lengre tid.		Dette inngår ikke i reguleringsplanen, og må ev. ivaretas gjennom egen beredskapsplan med rutiner / prosedyrer.
	8.	Rakkenesura: Det er i 2020 observert mye arbeid i Rakkenesura, noe som tyder på at sikringen ikke er så god som antydning i planutkastet. Vil for eksempel sprengning i tunnelen kunne skape vibrasjonsvirkning i fjellet over ura?		Se kommentarer gitt til SVV. Det er svært lite sannsynlig at rystelser fra sprenging og /eller anleggsarbeid vil påvirke stabiliteten i Rakkenesura.
	9.	Tunnelåpning sør: Tunnelåpningen i sør (Nordreisa) må være lagt på en betryggende måte i terrengets høyde ift. uvær og snøstorm fra nord og vest.		Dette er ivaretatt gjennom planarbeidet. Skred- og geoteknisk kompetanse har vært involvert ved vurdering og valg av løsninger.
Nordreisa IL, Fotballgruppa, v/Gerd Ege Brev, datert 03.12.2020	Merknader:			
	1.	Sirkulærøkonomi – massehåndtering: Informerer om viktigheten og nasjonale strategier rundt sirkulærøkonomi, og synes det er misvisende at overskuddsmasser er beskrevet som en ikke-fornybar ressurs. Ønsker en bedre plan på å utnytte/få tak i masser direkte etter at de er tatt ut, uten å gå om mellomlagring. Dette vil være mer i tråd med sirkulærøkonomi og samfunnsøkonomi. Reduserte størrelser på deponier vil også ha positive konsekvenser for landskap, naturmangfold, friluftsliv og reindrift. Viser til eksempel ved tunnelen gjennom Sørkjøsfjellet, der det ble utarbeidet lister over aktuelle deponier som kunne understøtte allerede påtenkte prosjekter av samfunnsmessig betydning. Det samme bør gjøres for dette prosjektet. Ny fotballhall på gnr./bnr. 43/10 og 43/66, tilstøtende til Idrettshallen, er et prosjekt som vil ha behov for masser.		Innspillet er notert. Løsmasser omtales som ikke fornybare ressurser. De kan gjenbrukes, men de kan ikke reproduseres, slik eksempelvis organisk materiale som skog kan. Jf. også innspillet fra Direktoratet for mineralforvaltning. Behov for masser kan meldes inn til prosjektet, men det påpekes at masser ikke kan deponeres uten forutgående godkjenning av lokalitet/offentlige tillatelser. I de fleste tilfellene betyr dette at reguleringsplan som åpner for deponi er vedtatt.
Bjørn Sandnes og Nils-Roald Nilsen Brev, datert 03.12.2020	Merknader:			
	1.	Avkjørsel fra E6: Grunneiere av 39/12 (bolig) og 39/13 (fritidsbolig). Mener at planforslaget ikke tar nødvendig hensyn til deres felles avkjøring fra dagens E6. Ifølge planforslaget får de en ny avkjørsel langt fra dagens avkjørselspunkt, noe som er veldig uhensiktsmessig for deres del. Aktuell avkjørsel er vist på innspillet kartvedlegg. Om ny vei blir som foreslått, mener de at de har krav på at veien mellom gammel og ny avkjøring til E6 vedlikeholdes både sommer og vinter, på samme måte som andre offentlige veier, og at det er et offentlig ansvar å utføre dette.		Eiendommene vil i stor grad kunne bruke dagens veg som adkomstveg, men med nytt adkomstpunkt til E6. Denne løsningen er tilnærmet identisk med gjeldende reguleringsplan for området (fremmet av SVV). Adkomstvegen er privat, og det er av denne grunn ikke et offentlig ansvar å drifte og vedlikeholde denne. Det vil for øvrig gjennomføres egen grunnervvervsprosess, hvor Nye Veier allerede er i kontakt med berørte hjemmelshavere.
	Merknader:			

Jarle Larsen, også på vegne av Harry Olsen, Stine Ulriksen og Frank Tingvoll Brev, datert 07.12.2020	1.	Generelt: Grunneierne foreslår ny løsning for innkjøringer til eiendommene sine ved Suselva i Oksfjorden. De godtar ikke løsningen i planforslaget. Påtegnet kart er vedlagt innspillet.		Utforming er i tråd med kravene i håndbok N100, hvor det er tatt trafiksikkerhetsmessige hensyn, bl.a. pga. siktkrav ved bru og rekkverk. Innspillene fra grunneierne er imidlertid notert, og det vil bli vurdert om deler av disse kan ivaretas i detaljprosjekteringen.
	2.	Busslomme: Busslomma ved innkjørselen til Jarle Larsen 58/25 stenges og flyttes lengre fra brua til punkt tre i vedlagt kart.		Se kommentar til innspill nr. 1
	3.	Innkjørsel Larsen: Innkjørselen til Jarle Larsen og huset ovenfor, Stine Ulriksen, flyttes 10 meter lengre fra brua, helt til stolpe med veilys, etter avtale med Erik Gjeten.		Se kommentar til innspill nr. 1
	4.	Grusrygg: Den høye grusryggen/bakken der hvor ny busslomme etableres må fjernes, slik at sikten til Harry Olsen blir bedre.		Se kommentar til innspill nr. 1
	5.	Innkjørsel Tingvoll: Innkjørselen til Frank Tingvoll 58/18 blir som nå.		Se kommentar til innspill nr. 1
	6.	Innkjørsel Olsen: Innkjørselen til Harry Olsen 58/17 blir som nå.		Se kommentar til innspill nr. 1
Tone Tingvoll og Frank Tingvoll Brev, datert 10.12.2020	Merknader:			
	1.	Utfordringer: Planforslaget innebærer en vanskeliggjøring av adkomsten til deres og naboenes eiendommer, med en ny privat vei på 78–80 m, og påfølgende utfordringer mht. samarbeid om drift og vedlikehold. Krapp sving rundt garasjen vil gjøre det vanskeligere å komme til eiendommen med større kjøretøyer (brøyteutstyr, campingvogn, henger mm.). Planforslaget vurderes heller ikke å bidra til å løse trafikkfare i området, knyttet til bl.a. busslomme, sikthinder mm.		Utforming er i tråd med kravene i håndbok N100. Innspillet fra grunneierne er notert og det vil bli vurdert om deler av disse kan ivaretas i detaljprosjekteringen. Utforming av avkjørsel og adkomstvei vil bli slik at eiendommene sikres forsvarlig adkomst.
	2.	Forslag til løsninger: a) Busslomme flyttes slik at stoppområdet kommer mellom avkjørslene til 58/18 (deres eiendom) og 58/26. b) Avkjørsel til 58/18 legges i stoppområdets utkjøring, og naboens legges i stoppområdets innkjørsel (etter autovern). c) Innkjøring til 58/17 (og 58/29) beholdes som i dag. d) Kjettingomleggingsplassen innskrenkes i dybde til en reell busslomme for nordgående rute. e) Bu på deres eiendom flyttes for å unngå forsøpling. Dette, inkl. ekskrementer er et stort problem på deres eiendom på nedsiden av E6. Det er lagt ved kartskisse og nærmere redegjørelse/beskrivelse for foreslåtte løsninger over.		<p>Pkt. a) – d): Forslag til alternative adkomstløsninger er vurdert. Det er ikke mulig å gjennomføre disse og samtidig ivareta regelverkets siktkrav rundt bru med rekkverk. Løsningene er også vurdert sammen med Statens vegvesen.</p> <p>Utvidelsen på dagens veg ved 58/25 er ikke en busslomme, men en stopplomme. Stopplommer skal ikke ligge ovenfor hverandre (jf. at det er en på motsatt side av vegen også), og stopplommen på nordsiden av vegen er derfor flyttet til østsiden av brua. Da hindrer ikke kjøretøyer på stopplommen sikten for trafikanter som skal ut i vegen fra ny fellesavkjørsel.</p> <p>Pkt. d) Dette er en stopplomme, og denne vurderes å a tilfredsstillende dimensjon til formålet. Det vil naturligvis være mulig for buss å stoppe her også.</p> <p>Pkt. e) Forslagsstiller har forståelse for problemet, men det ligger dessverre utenfor dette prosjektets mandat.</p>
Liss–Aina Jakobsen E-post, datert 10.12.20	Merknader:			
	1.	Fradeling hyttetomter: Har planer om å dele opp eiendommen sin ved Sandneselva for å selge tomter. Den nye veitraseen vil umuliggjøre tomtsalg pga. 50 meter byggegrense fra vei, og at veien legges over deler av hennes eiendom. SVVs veitrasé var ikke så ødeleggende for hennes eiendom, med ny bru over Sandneselva. Hun stiller spørsmål ved hvorfor det ikke bygges ny bru over Sandneselva, når det bygges ny bru over Suselva. Påpeker at naboene hennes rett over E6 ikke liker at veien kommer så langt unna deres hytter.		Innspillet er notert. Det pågår egen grunnervvervsprosess hvor løsninger blir drøftet med hver enkelt grunneier. Utforming er i tråd prosjektets målsetning om å etablere en trafiksikker og framkommelig vei. Dette inkluderer å gjenbruke mest mulig av dagens veglinje i tråd med planforslaget. Det er mulig å få til dette uten å måtte bygge ny bru over Sandneselva.

Hans Martin Pedersen Epost, datert 29.11.2020 og 10.12.2020	Merknad:		
	1.	Kartlegging drikkevann: Har grunneierhjemmel til 37/14 og påpeker at spørreskjema for kartlegging av drikkevannsprøver ble sendt til feil person (hans tante). Han fikk derfor ikke anledning til å svare på skjemaet. Han er også redd for at annen korrespondanse i denne saken har blitt sendt til feil person.	Innspillet er notert og det er opprettet dialog med grunneier.
	2.	Rasteplass i Buktasvingen: Ønsker ikke planlagt rasteplass i Buktasvingen, og ønsker at den trekkes lengre sørover. Er bekymret for støy fra trailere, turister og andre, samt forurensning og forsøpling opp mot hans eiendom og deres nærområde. Foreslår at rasteplassen legges på sletta på andre siden av bukta i svingen der det ikke bor folk. Mener at rasteplassen egentlig er helt unødvendig. Ift. påkjøring til ny vei, kan han ikke se at NV tenker å ta ekstra brøytekostnader som grunneierne blir påført. Godtar ikke dette, og forventer at dette dekkes av NV i fremtiden.	Bakgrunnen for at det er tilrettelagt for rasteplass i dette området og ikke lenger sør, er at vegen i dette området må legges om, og det vil da være relativt kurant og ressurseffektivt å etablere rasteplassen her. Konkrete løsninger detaljeres eventuelt ut sammen med entreprenør. Brøytekostnader: Dette er ikke forhold som ivaretas gjennom reguleringsplanen.
Irene Sandnes Innspill via innsynsløsning, datert 07.12.20	Merknad:		
	1.	Parkering fritidsbebyggelse i Sandnesdalen: På vegne av grunneiere av 39/3 kommer jeg med følgende innspill: Kan ikke se det er avsatt tilstrekkelig areal til parkering for fritidsbebyggelse og utfart i hytteområdet i Sandnesdalen. Minner om at dette området er avsatt til fritidsbebyggelse i kommunedelplanen, og bør tilrettelegges for dette. Vi har tidligere kommet med innspill til at massedeposering kan benyttes til dette formålet, og da kan man begrense deponering på uberørte arealer. Parkering på sørsiden. Det planlegges fritidsbebyggelse også sør for E6, i tillegg til at det er et utfartsområde som benyttes relativt ofte, og det bør etableres parkering på sørsiden av vegen også.	Innspillet er notert. Avkjørsel fra E6 til eksisterende fritidsbebyggelse sikres i planforslaget. Utfartsparkering og parkering til framtidig fritidsbebyggelse må vurderes nærmere samlet i egen reguleringsplan, jf. kravene i kommuneplanen. Det er i planforslaget lagt inn tre områder for deponering av masser. Disse er plassert og utformet slik at de i minst mulig grad gir negative konsekvenser for berørte hensyn og interesser.
	2.	Bygging på myr: Det er uheldig at ny veg etableres på myr ned mot Sandnesvannet.	Innspillet er notert. Se kommentar til Troms og Finnmark fylkeskommune vedr. myr.
3.	Veg for nært/langt unna hytter: Vegen kommer veldig nær en eksisterende hytte, og veldig langt unna hytter/bolig mot nord, med de ulemper dette medfører.	Innspillet er notert. Utforming er i tråd prosjektets målsetning om å etablere en trafiksikker og framkommelig vei. Dette inkluderer å gjenbruke mest mulig av dagens veglinje i tråd med planforslaget. Dette legger avgjørende føringer på hvor det er mulig å legge ny veglinje. Planforslaget foreslås opprettholdt uten endringer.	
Nordreisa hundekjørerlag Innspill via innsynsløsning, datert 03.11.20	Merknad:		
	1.	Startpunkt og parkering for hundekjøring: Kvæangsfjellet har blitt brukt til Hundekjøring med større hundespenn i alle fall i 30 år. Vi har startet fra toppen av fjellet, akkurat ved kommunegrensa, samt i Storsvingen. Nå forsvinner muligheten på toppen av fjellet, der en kan starte til langt ut i mai, mens i Storsvingen er det ofte bart. Skal det lages noen parkeringsmuligheter ved inngang av tunnelen ved Malingsfjell, bør det ikke bli slik at en må krysse vegen for å komme opp på fjellet. Når det gjelder Storsvingen bør det tilrettelegges/reserveres 2 plasser for bil med henger for direkte start med hundespenn. Sikkert lurt å tenke rundkjøring på parkeringsplassen.	Vegen opp til Gildetun opprettholdes som offentlig vei. Adkomst til Gildetun vinterstid vil være mulig via eksisterende vei i de periodene veien er brøytet. Ellers vil det være mulig å kjøre med hund på snølagt veg. Det er for øvrig foreslått etablering av en større parkeringsplass i Storsvingen, og den kan benyttes som utgangspunkt for ulike turer.
	Merknad:		

<p>Per Kristian Olsen etter fullmakt fra Bjørg Olsen (mor), Innspill via innsynsløsning, datert 10.12.20</p>	1.	<p>Istandsetting av terreng: Vi eier eiendom 37/4 ved Buktasvingen. For å utrette svingen ved Bukta vil dere dumpe betydelig med stein som fundament for den nye traseen. Utfyllingen representerer et betydelig inngrep i naturen. Vi krever at området revegeteres i en maksimumsløsning, slik at området tilbakeføres til et utseende så likt det som var, som mulig. Dette både av estetiske hensyn så vel som sikkerhetsmessige. For det første vil en ny stor steinur brutalisere landskapet til sjenanse både for oss som eier området, turister og andre.</p>		<p>Innspillet er notert. Det er i forslag til bestemmelser satt krav til istandsetting og naturlig revegetering av områder med større inngrep.</p>
	2.	<p>Adkomst: Vår adkomst til 37/4 blir borte ved utbyggingen. Vi er enige i at den traseen dere har tegnet inn for ny adkomst er den eneste mulige. Den ser ok ut, bortsett fra en sløyfe på siste bit fram til hytta. Vi vil gjerne ha et ord med i laget når det gjelder denne siste delen. Vi vil også ha garanti fra dere at veien opparbeides til minst samme standard som den vi har. Fundamentet for dagens vei er solid. Vi har aldri problemer med vårløsning og telehiv. Vi har i alle år ikke utført annet vedlikehold enn grusing hvert tredje, fjerde år. Veien må fundamenteres slik at den har samme soliditet som dagens og at vi ikke får andre vedlikeholdsbehov enn de vi har i dag.</p>		<p>Innspillet er notert, og tas med i vurderingen i forbindelse med detaljprosjektering.</p>
	3.	<p>Rasteplass: Når det gjelder den planlagte rasteplassen slutter vi oss til innsigelsen fra Hans Martin Pedersen på naboeiendommen 37/5 der han i sin høringsuttalelse foreslår flytting lenger sør. Dagens rasteplass har i alle år vært til sjenanse. Vi plukker hvert år betydelige mengder søppel, toalettpapir og annet. Vi har diskutert dette i familien og har fått nok av turistenes forurensning av området, og vi kommer til å koble inn helserådet for å få de til å se på saken. Om flytting av rasteplassen lenger unna ikke er mulig krever vi subsidiært installering av tidsmessig toalett for å få bukt med disse ulempene. Vi krever også inngjerding av rasteplassen for å hindre uønsket forurensende toalettbesøk på vår dørterskel.</p>		<p>Det er ikke rammer i prosjektet for etablering av toaletter på rasteplassene. Men det er i bestemmelsene åpnet for at dette er tillatt å sette opp.</p>