

Merknader til reguleringsplan E6 Kvæangsfjellet, strekningen Mettevollia – Rakkenes

Sandneselva kraftverk – merknader til detaljregulering for E6 Kvæangsfjellet, 20.4.2015

Viser til tidligere korrespondanse i denne saken, epost 29.10.15, epost 17.3.15 og senest møte på Storslett den 10.4.15.

Planutkastet til komme i berøring med konsesjonsgitt småkraftverk i Sandneselva. På en om lag 200 meters strekning vil forslag til veitrase krysse eksisterende rørgate for kraftverket.

En omlegging av rørgata vil medføre ekstra kostnader for oss som utbygger. I tillegg vil trolig rørgata måtte omklassifiseres til risikoklasse 2 på grunn av berøring med Europavei 6, noe som også vil medføre ekstrakostnader.

Utbygger av kraftverket er positiv til en dialog med Statens Vegvesen i forhold til å komme fram til en løsning på dette. Vi legger her til grunn at en omforent løsning ikke må medføre ekstrakostnader eller forsinkelser i forhold til utbygging av kraftverket.

Med hilsen

Pål Pettersen

Sivilingeniør

Prosjektleder

Mobil: +47 90 98 04 11

pal.pettersen@clemenskraft.no

Kopi til: Grunneier Mariann Sandnes mfl.

Hei!

Jeg er ikke grunneier i tilknytning til berørt del av E6, men jeg bruker Sandnesdalen som utfartsområde.

I den forbindelse slutter jeg meg til Liv og Olav Olsen sin uttalelse og ber også om at det etableres en stor parkeringsplass i umiddelbar nærhet av veien inn til Sandnesdalen hyttefelt.

mvh

Erik Gunnes

9162 Sørstraumen

1.5.2015

Den 01.05.2015 22:11, skrev Olav Olsen:

Vi viser til deres brev av angående offentlig høring av detaljregulering for E6 Kvæangsfjellet på strekningen Mettevollia– Rakkenes og med høringsfrist 3. mai.

Vi har hytte i Sandnesdalen. Pr. i dag er det ganske dårlige parkeringsmuligheter ved Sandneselv bru.

Det er kryssende interesser mellom de som brøyter og som bruker plassen som snuplass for brøytebil, og mellom de som bruker Sandnesdalen som rekreasjonsområde og som parkerer der.

20.05.2015

På vinterstid er det i dag veldig ofte fullt på plassen ved brua, og også parkerte biler langs E-6.

Dette løses neppe ved å sette opp forbudsskilt, men løses best ved å tilrettelegge med god parkeringskapasitet.

Vi ønsker at det i forbindelse med utbedringen av veien tilrettelegges en parkeringsplass som er stor nok til at alle som driver friluftsliv og rekreasjon i området får plass til å parkere der. Det er da ikke bare snakk om parkering for de som har hytte i området, men også alle de andre som bruker området som utfartssted.

Den løsningen som er skissert i forslaget til utbedring ser ut til å være alt for liten til at den håndterer dagens behov. En kan også anta at utfarten i området vil øke i tiden framover fordi flere bygger hytter, bruker hytter og mange andre som bruker området til friluftsliv.

Vi ber derfor om at det anlegges en stor parkeringsplass i umiddelbar nærhet av veien inn til hytteområdet i Sandnesdalen.

Vi vet også at dette er et ønske fra de øvrige som har hytter i området

mvh

Liv Astrid og Olav Olsen

9162 Sørstraumen

Dersom det skal utbedres eller forandres i svingene og parkeringsplassen for utfart blir berørt ønsker en av trafikk hensyn at parkeringsplass blir på Sør siden av e6, ikke slik det er i dag. Dette fordi det er mange med hund som må krysse vegen i dag og det er noe risikabelt når det er brøytekanter en skal over. Undertegnede trener med hundspann der og har i flere år vært i dialog om parkeringsplass på sørsiden, men vegvesenet har ikke gått inn for det og begrunner det med privat eiendom.

Mvh

Geir Wang

9151 Storslett

11.4.2015

Fylkesrådet

Statens vegvesen Region Nord

Postboks 1403

8002 Bodø

Deres ref.: Dato:

2014/005900-037 20.08.2015

INNSPILL TIL DETALJREGULERINGSPLAN AV STREKNING METTEVOLLIA- RAKKENES PÅ E6-KVÆNANGSFJELLET

Vi viser til mottatt varsel om høring og offentlig ettersyn av planforslag (detaljregulering) E 6 Kvænangsfjellet på strekningen Mettevollia – Rakkenes av 17.mars i år fra Statens vegvesen, med merknadsfrist 3. mai. Tiltakshaver legger til grunn i hovedsak å finansiere tiltakene ved nye kompensasjonsmidler for differensiert arbeidsgiveravgift som er tillagt næringslivet - 230 mill. av totalt 326 mill. i årene 2015-18. I tillegg forslås benyttet 96 mill. over Nasjonal transportplan for 2014-23, herav 36 millioner i Handlingsprogrammet for årene 2014-17.

Troms fylkeskommune har følgende innspill og betraktninger til planforslaget:

Målsetningen for planforslaget er å tilrettelegge for tiltak som forbedrer **framkommelighet, sikkerhet og regularitet**. Bakgrunnen for prosjektet er videre beskrevet i planbeskrivelsens punkt 4.2. Her fremkommer det at vegen har utfordringer som tiltakene vil kunne utbedre delvis for kulepunkt framkommelighet og sikkerhet.

For kulepunkt 2 og 3 som viser til vegens betydning som hovedferdselsåre mellom Troms og Finnmark og økende transportomfang, samt negative konsekvenser for næringsliv gjennom 44 stengninger og 16 perioder med kolonnekjøring vinteren 2013/14 er vår oppfatning en annen.

Her kan vi *ikke* se at det er sannsynliggjort at tiltakene vil kunne svare på utfordringsbakgrunnen – nemlig regulariteten over E 6 Kvænangsfjellet om vinteren.

Fylkeskommunen kan med andre ord ikke se at tiltakene vil løse det som er hovedutfordringen med denne strekningen for næringslivet, herunder transportbransjen.

Vi vurderer detaljreguleringen derfor til å gjelde viktige, men kortsiktig tiltak på E6, som ikke vil kunne sikre fjellet for pålitelige og forutsigbare transporter vinterstid i et langsiktig perspektiv.

Omkjøringen på 500-700 kilometer ved stenging vil med sterk sannsynlighet være et vesentlig utfordringsmoment for næringslivets transporter også etter at de tiltenkte tiltak er ferdigstilt.

Gitt den samfunnsmessige kostnad og belastning av vegnstegning, omkjøring mv. vil Troms fylkeskommune derfor anmode Statens vegvesen om å se nærmere på konseptvalg og mulig tunnelløsning som vil kunne sikre en helårlig robust regularitet på Europaveg 6 over Kvænangsfjellet – i tråd med detaljreguleringens intensjon, bakgrunn og målsetning.

Med vennlig hilsen

Ivar B. Prestbakmo

Fylkesråd for samferdsel og miljø

Dette dokumentet er godkjent elektronisk og krever ikke signatur

30.4.2015

Rolf-Magne Larsen
Bergskog
9151 Storslett 28.04.15
rolf.magne.larsen@gmail.com
Statens vegvesen Region nord
Postboks 1403
8002 Bodø

Detaljregulering E6 Kvæangsfjellet - Mettevollia - Rakkenes

Jeg viser til denne saken, og kommer herved med følgende innsigelse til dette prosjektet.

En detaljreguleringsplan for E6 over Kvæangsfjellet er nå lagt ut til høring og offentlig ettersyn med frist 3.mai.

Jeg ønsker å påvirke de ansvarlige myndigheter for at en tunnelbygging kan bli en realitet, og at våre politikere vil være pådrivere for å få prosessen videreført og sluttbehandlet i de politiske kanalene. Det er et krav at tunnel gjennom

Kvæangsfjellet kommer inn i Norsk Transportplan så fort som mulig

Ved Kvæangsfjellet, en fjellovergang mellom Kvæangen kommune og Nordreisa kommune, er det svært tøffe værforhold vinterstid. Når veien er stengt om vinteren så er forbindelsen gjennom Norge kuttet i to, med de problemer dette medfører for logistikken for person- og godstransport både nord - og sørover i vårt land. Dessuten er Nordreisa kommune et regionsenter i Nord-Troms, med de krav og forpliktelser dette medfører, er helt avhengig av åpne og trygge veiforbindelser for å kunne tilby publikum de tjenester og service som de har krav på i et moderne samfunn.

Jeg mener at de foreslåtte tiltakene ikke kan være en permanent løsning for Kvæangsfjellet, og det sier jeg selv at disse tiltakene ikke vil stoppe uværet på denne fjellovergangen. Den eneste løsningen for Kvæangsfjellet er en sammenhengende tunell fra Mettevoll og til Rakkenes, eventuelt til krysset på Sørstraumen.

Vi som kjemper for en tunell-løsning er veldig redde for at dersom de foreslåtte tiltakene blir en realitet, skal bli en gedigen sovepute både for våre politikere og Statens Vegvesen.

Formålet med detaljplanen er:

- ☐ Utbedring av kurvatur (svinger),
- ☐ Utvide vegarealet med fresegrøfter,
- ☐ Sette opp elektrisk styrte bommer,
- ☐ Sette opp nye snøskjermer og
- ☐ Veglys ved Gildetun

Statens vegvesen har fått utført konsekvensanalyser for tre temaer; naturmangfold, reindrift og landskap. Disse konsekvensanalysene ligger til grunn for detalj- reguleringsplanen.

Statens vegvesen skal i år bruke 80 millioner kroner på tiltak for å bedre regulariteten over Kvæangsfjellet. I 2016 skal det bygges for ytterligere millioner, og alt dette er tiltak rettet mot å bedre fremkommeligheten på den eksisterende veien.

30 av de 80 millionene skal brukes til å rassikre Rakkenesura på østsiden av fjellet. Her har det de siste årene gått flere snø og steinras. Den andre flaskehalen er de værutsatte områdene oppe på fjellet. Vi må huske på at både Mettevollia og Rakkenes er rasutsatte områder som da krever svært spesielle tiltak for å unngå alvorlige ulykker.

I 02-tiden natt til tirsdag 18.06.14 gikk det et steinras ved E6 i Rakkenes i Kvæangen, like ved bommen til Kvæangsfjellet, men heldigvis gikk det ikke menneskeliv i dette alvorlige raset.

Det som skjedde i dette raset var at omkring tyve kubikk stein kom dundrende ned fra en 80 - 100 meters høyde hvor både veien og rekkverket er knust. Veien ble stengt som følge av dette raset og den eneste omkjøringen er via Finland.

Når det gjelder Mettevollia så har det vært anvendt sjokkgranater for å sprengte løs snøskavler som utgjør en fare, så har flere innbyggere på Mettevoll i Oksfjord de siste to døgnene blitt evakuert fra sine hjem mens Vegvesenet har sprengt vekk snøskavlene.

Overingeniør Karl Martin Eriksen i Statens Vegvesen opplyser at det brukes helikopter med sprengkraft hengende under som sprenger vekk skredskavlene som henger oppe i fjellene. Man henger en kule med flere sjokkgranater under helikopteret. Så fly helikopteret inn over skavlene, fyrer av granaten og sjokkbølgene fra denne utløser eventuelle skred.

Han opplyser at metoden er relativt ny på norsk jord, men mer vanlig i andre deler av verden. Tidligere i år prøvde man samme metode ved Breivikeidet i Troms, med godt resultat.

Metoden er vellykket hvis skred blir utløst. Men selv hvis det ikke går ras, så blir forsøket sett på som vellykket. At det ikke går ras etter bruk av sjokkgranater betyr nemlig at det ikke er rasfare som tidligere antatt, og veiene i området blir dermed ansett som trygge og kan åpnes for trafikk.

Det er bare flaks at det ikke har skjedd en alvorlig ulykke med tap av menneskeliv både ved Rakkenes og ved Mettevoll, så dette er et forhold som isolert sett begrunner bygging av en sammenhengende tunell.

Det som planlegges utført er at det skal bygges en parallellvei oppe på Kvæangsfjellet som skal fungere som et fresefelt. I dag er det store utfordringer når det fyker fra høye brøyteskavler tett inntil hovedveien. Med et fresefelt vil vi kunne flytte snøen lengere bort fra kjørebanelen.

Det skal dessuten også bygges nye snøskjermmer, og reparere noen som er forfalt. Det vil også bli satt opp elektriske fjernstyrte bomber på begge sider av fjellet. Alt i alt vil disse tiltakene innebære en vesentlig forbedring i regulariteten. Vi vil kunne holdeveien åpen lengere, og arbeidet med å gjenåpne etter stenging vil gå raskere.

Det skal settes flere veistikker over fjellet, og det skal monteres veglys ved Gildetun. Finansiering av disse midlertidige tiltakene: Kostbare alternative løsninger er begrunnelsen for at det er utarbeidet en egen rapport som vurderer tiltak på eksisterende vei, samt at det er bevilget penger til tiltak for 2015 og 2016.

I forbindelse med endring av den differensierte arbeidsgiveravgiften har regjeringen gått inn for at det skal bevilges 80 millioner kroner til E6 over Kvænangsfjellet i 2015.

30 millioner går til skredsikring av Rakkenesura og 50 millioner kroner til oppstart av utbedringstiltak på selve fjellet.

Her er brevet som NAF Nord-Troms v/ John -Terje Sørensen har sendt til samferdselsminister Ketil Solvik Olsen og stortingsrepresentantene fra Troms fylke Lyngseidet, 15. oktober 2014 Til - Samferdselsministeren - Stortingets representanter fra Troms Ketil Solvik-Olsen Martin Henriksen Tove Karoline Knutsen Torgeir Knag Fylkesnes Kent Gudmundsen Øyvind Korsberg Regina Alexandrova E6 OVER KVÆNANGSFJELLET I SAMMENHENGENDE TUNELL Uttalelse fra NAF Nord-Troms i samband med forslag om ny trasé over Kvænangsfjellet. Innledningsvis ønsker vi å understreke at Norges Automobil-Forbund (NAF) er en uavhengig og medlemsstyrt interesseorganisasjon som aktivt arbeider for å sikre en trygg, effektiv og miljøvennlig samferdsel. SATSING PÅ SAMFERDSEL Det er godt å lese at det er politisk vilje til å gjøre grep for å utbedre passasjen over Kvænangsfjellet. NAF Nord-Troms gleder seg over tiltaket og synes idé og foreløpig skisse, har mye positivt ved seg. Etter NAFs syn er likevel tiltakene som skisseres, ikke fremtidsrettet nok. TRYGGHET

Trafikksikkerhetsarbeidet i Norge har siden 2001 vært tuftet på nullvisjonen, en visjon om at ingen skal dø eller bli hardt skadet i trafikken. Visjonen er basert på tre «søyler»: etikk, vitenskap og ansvar. Det etiske elementet er grunntesen om at tap av liv eller permanente skader i trafikken, er uakseptabelt. Vitenskapelighet innebærer at trafikksikkerhetspolitikken skal være basert på forskning og på dokumenterte virkemidler, mens ansvarsaspektet viser til at ansvaret for trafikksikkerheten skal være delt mellom trafikantene og veimyndighetene. Kvænangsfjellet er i dag en av de mest vær- og skredutsatte strekningene i landet. Når ny vei nå skal etableres, må trygghetsfaktoren veie tungt. Den nye planen legger opp til delvis bruk av tunell, mens veistrekninga på øverste del (400 moh.), skal være en åpen trasé. Sterk sidevind på glatte vinterveier vil dermed fortsatt utgjøre en betydelig risiko, spesielt for busser og vogntog. Under et fagseminar på Metrologisk institutt i mai i år, viste statistikk og framtids-prognoser at det vil bli mer og sterkere vind samt større nedbørsmengder i tida som kommer. «Generelt blir det mer intens nedbør i hele landet, og de større nedbørsmengdene vil komme oftere», uttalte klimaforsker Reidun Gangstø til NTB under seminaret. Vi vil føye til at et område som allerede er utsatt for ekstreme værforhold, da vil bli utsatt for enda tøffere tilstander. EFFEKTIVITET E6 skal knytte landet sammen, liker vi å mene. Men sannsynligheten for at fjellovergangen i Nord-Troms vil få mange stengte vinterdager, selv med de foreslåtte forbedringer, er overveiende stor. De to nordligste fylkene er som kjent en region uten togskiner. Det gjør at all landbasert nord-sør trafikk, må passere her. Omkjøring gjennom Finland på 720 km for å nå andre siden, er jo ingen holdbar eller reell løsning. NAF ønsker å understreke at en vei for framtida må være en ferdselsåre som tar høyde for å være åpen 365 dager i året. Fløyene på begge sider i det politiske landskapet, har høylytt og ofte poengtert at nordområdesatsing er et viktig anliggende både for landet og landsdelen. En forutsigbar og effektiv ferdselsåre for transport av folk, post, varer og tjenester, bør etter vårt syn være en naturlig og håndfast konsekvens av satsinga i nord. MILJØRETTE Tungtransporten over fjellet utgjør i dag en betydelig del av den frekventerte trafikk. Med en lettere og kortere trasé, vil det oppnås en positiv miljøgevinst i form av mindre skadelig utslipp. Dette er en viktig faktor, selv om den

isolert sett i denne saken, ikke er et tungtveiende moment. KORT OPPSUMERING Fjellovergangen mellom Nordreisa og Kvæangen i Nord-Troms har hittil vært blant de vanskeligste og oftest stengte veiene i Norge vinterstid. Klimaendringene vil framover gi mer ras, flom og ekstremvær, noe som igjen vil påvirke infrastrukturen. Det er viktig at det framover bygges og vedlikeholdes på en måte som gjør at veinettet i større grad kan takle disse utfordringene. NAF mener derfor det beste alternativet vil være å lage en sammenhengende tunell gjennom hele Kvæangsfjellet. En passasje fra Skogstad ved Oksfjordvannet på sørsida og med utgang ved Rakkenes på nordsida, vil bli på 13,4 kilometer og utgjøre det tryggeste, mest effektive og miljøvennlige alternativet. En heldekkende tunell vil være et sikkert og framtidsrettet veivalg. PÅ VEGNE AV ÅRSMØTET OG LOKALVDELINGAS STYRE I NAF Nord-Troms John-Terje Sørensen - leder Her er brevet som lederen for Troms Transportarbeiderforening har skrevet om Kvæangsfjellet.

Hei Rolf- Magne. Jeg takker for mailen fra deg. Trodde jeg hadde svart deg med det samme, men da jeg gikk gjennom mailboksen min så ser jeg at du ikke har fått svar. Det er klart vi støtter forslag om tunell gjennom Kvæangsfjellet. Vi er jo en sjåførorganisasjon og er selvfølgelig opptatt av sikkerheten til sjåfører og den enkelte forøvrig. Dette med tunell har jo vært lansert mange ganger,men det er ikke funnet penger til et så viktig prosjekt. Når man ser på hva som blir brukt av penger både i Lavangsdalen og Sørkjofjellet , så mener vi at Kvæangsfjellet er kanskje den største flaskehalsen på hele E6 fra Narvik å nord vinterstid og burde vært prioritert. Jeg har pratet en god del med NLF, blant annet i helga i Tromsø, dem er av samme oppfatning så her er vi på samme side av bordet. Du skal bare ta kontakt om du har noen spørsmål eller andre ting på hjertet. Mvh Ole-Roger Storås Leder Troms Transportarbeiderforening avd 109.

Konklusjon:

Disse midlertidige tiltakene på Kvæangsfjellet løser ikke de utfordringene som uværet resulterer i på Kvæangsfjellet, og arbeidet med å bygge en sammenhengende tunell fra Mettevoll til Rakkenes, eventuelt til Sørstraumen må fortsette både på de politiske og de administrative nivåene.

Det må tilføres tilstrekkelige ressurser slik at en tunellbygging kan bli en realitet, og Kvæangsfjellet må komme inn på Norsk Transportplan så snart som mulig.

Jeg oppfordrer politikerne og administrasjonene både i Nordreisa og Kvæangen kommune til å jobbe aktivt på ulike nivå, slik at tunnelen kan realiseres så snart som mulig, og at tunnelsaken får første prioritet i det politiske arbeidet i begge kommunene. Dessuten at både Nordreisa og Kvæangen kommuner inviterer andre kommuner i distriktet til aktivt å jobbe for tunnelsaken.

La ikke disse midlertidige tiltakene bli en gedigen sovepute både for våre politikere og for Statens Vegvesen. Det er viktig at arbeidet fortsetter mot en sammenhengende tunell fra Mettevoll til Rakkenes, eventuelt til Sørstraumen. Jeg kan opplyse at vi har en facebook-gruppe som heter "Tunell gjennom Kvæangsfjellet" hvor alle er hjertelig velkomne til å besøke oss der, eventuelt søke om medlemskap i denne gruppa

Med hilsen

Rolf-Magne Larsen

Hei,

Viser til møte på vegstasjonen på Storslett 14.april.

Vi på Gildetun ønsker at man så langt det lar seg gjøre tar hensyn til våre åpningstider.

Arbeid rett ved Gildetun må unngås i juni,juli,august og deler av september.

Gjerdet som skal på toppen av fresegrøfta rundt Gildetun må taes med i planen.

Dere skal bytte bommene som står på hver side av fjellet. Om det er mulig så er vi interessert i å kjøpe dem.

mvh

Aud-Kirsti Samane

for/Kvænanngsfjell Gildetun 77769958

22.4.2015

2013031895-1

Statens Vegvesen
Region Nord
Postboks 1403
8002 Bodø



Grunneiere av gnr/bnr 39/3, Kvænangsfjellet
v/Irene Sandnes
Tussøyvegen 6
9013 Tromsø

Tromsø 23.04.2015

MERKNAD TIL DETALJREGULERINGSPLAN E6 KVÆNANGSFJELLET

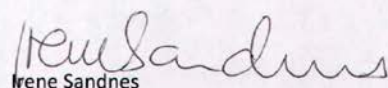
Viser til mottatt forslag til detaljreguleringsplan for E6 over Kvænangsfjellet.

På vegne av grunneiere av gnr/bnr 39/3 vil vi komme med følgende merknad til planen:

Vi/Grunneiere av gnr/bnr 39/3 har inngått avtale med Clemens Kraft vedr utbygging av småkraftverk i deler av Sandneselva. Slik planforslaget nå foreligger vil deler av det regulerede området komme i konflikt med planlagt kraftverk, og rørgata for dette. Betongdam i elva kommer ved ca. planprofil 17 150 i forslag til detaljregulering for ny E6. Fra betongdam skal det gå ut en rørgate på østsiden av elva. I området profil 17 150- 17350 planlegger SVV vegfylling og Clemens Kraft planlegger rørgate. Rørgaten er planlagt noen meter lavere i terrenget enn planlagt nivå ny E6. På bakgrunn av dette er det avholdt et eget møte med nevnte grunneiere, Statens Vegvesen og Clemens kraft, ref eget referat.

Vi anmoder med dette Statens Vegvesen hensynta fremtidig kraftverk i Sandneselva i den videre detaljprosjekteringen.

Med vennlig hilsen
På vegne av grunneiere av 39/3


Irene Sandnes

[Uttalelse i forbindelse med forslag om ny trasé for E6 over Kvænangsfjellet](#)

Nordreisa Næringsforening er en partipolitisk uavhengig organisasjon med formål å utvikle næringslivet og alle aktuelle medlemsbedrifter og deres ansatte i Nordreisa, og er en av samarbeidspartnerne for Nordreisa kommune i arbeidet med å oppnå ønsket utvikling.

[Fjellovergangen på Kvænangsfjellet er stengt mange dager pr år, og dette gjør satsinga for næringslivet i området uforutsigbar og ineffektiv, og ferdsel for innbyggere og reisende utrygg og krevende. Mange har sitt daglige arbeid både her i Nordreisa og på andre siden av fjellet, og både bedrifter og de ansatte blir rammet ved stengning.](#)

[Næringsforeningen ønsker å påpeke viktigheten av at strekingen tilrettelegges for tiltak som forbedrer framkommeligheten, sikkerheten og regulariteten over fjellet, for å fremme både trygghet og miljø. En sikker regulering for E6 har svært stor betydning både for befolkningen og næringsliv i Nordreisa kommune. Næringsforeningen ønsker ikke å ta standpunkt til valg av trase, da vi har tillit til at andre med fagkompetanse på dette foretar de nødvendige og mest fornuftige valg.](#)

På vegne av styret i Nordreisa Næringsforening,

Mona Salamonsen

Styreleder

Mobil: 98 66 73 99

2014005900 - 39



Direktoratet for mineralforvaltning
med Bergmesteren for Svalbard

Statens vegvesen Region nord
Postboks 1403
8002 BODØ

Dato: 21.04.2015
Vår ref: 14/01359-4
Deres ref: 2014/005900-038



Svar til offentlig høring av detaljregulering for E6 Kvænangsfjellet på strekningen Mettevollia - Rakkenes i Nordreisa og Kvæningen kommune

Leiv Erikssons vei 39
Postboks 3021 Lade
N-7441 Trondheim

TELEFON + 47 73 90 40 50
E-POST mail@dirmin.no
WEB www.dirmin.no

GIRO 7694.05.05883
SWIFT DNBANOKK
IBAN NO5376940505883
ORG.NR. NO 974 760 282

SVALBARDKONTOR
TELEFON +47 79 02 12 92

Direktoratet for mineralforvaltning med Bergmesteren for Svalbard (DMF) viser til ovennevnte sak, datert 17. mars 2015.

DMF er statens sentrale fagmyndighet ved forvaltning og utnytting av mineralske ressurser, og har et særlig ansvar for at mineralressurser blir tatt hensyn til i plansaker.

Offentlig høring av reguleringsarbeid

DMF registrerer at våre merknader er innarbeidet i planen. Vi er fornøyd med de vurderinger som er gjort, og har ingen ytterligere merknader på dette stadiet.

For nærmere informasjon om mineralloven med tilhørende forskrifter, se hjemmesiden vår på www.dirmin.no.

Vennlig hilsen

Marte Kristoffersen
seksjonsleder

Håvard Hammerstad
overingeniør

Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer.
Saksbehandler: Håvard Hammerstad

NAF Nord-Troms

v/ John-Terje Sørensen

Kjosveien 1

9060 LYGSEIDET

Tlf.: +47 414 25 614

E-post: Nord-Troms@naf.no

Lyngseidet, 22. april 2015

Til Statens vegvesen - region Nord

E6 KVÆANGSFJELLET - SVAR PÅ HØRINGSRUNDE I SAMBAND MED FORSLAG TIL UTBEDRINGER

Uttalelse fra NAF Nord-Troms i samband med forslag om utbedringer og ny trasé over Kvæangsfjellet.

Innledningsvis ønsker vi å understreke at Norges Automobil-Forbund (NAF) er en uavhengig og medlemsstyrt interesseorganisasjon som aktivt arbeider for å sikre en trygg, effektiv og miljøvennlig samferdsel.

SATSING PÅ SAMFERDSEL

Det er godt å lese at det er politisk vilje til å gjøre grep for å utbedre passasjen over Kvæangsfjellet. NAF Nord-Troms gleder seg over tiltaket og synes idé og foreløpig skisse, har mye positivt ved seg. Etter NAFs syn er likevel tiltakene som skisseres, ikke fremtidsrettet nok.

TRYGGHET

Trafikksikkerhetsarbeidet i Norge har siden 2001 vært tuftet på nullvisjonen, en visjon om at ingen skal dø eller bli hardt skadet i trafikken. Visjonen er basert på tre «søyler»: etikk, vitenskap og ansvar. Det etiske elementet er grunntesen om at tap av liv eller permanente skader i trafikken, er uakseptabelt. Vitenskapelighet innebærer at trafikksikkerhetspolitikken skal være basert på forskning og på dokumenterte virkemidler, mens ansvarsaspektet viser til at ansvaret for trafikksikkerheten skal være delt mellom trafikantene og veimyndighetene.

Kvæangsfjellet er i dag en av de mest værutsatte strekningene i landet. Når ny vei nå skal etableres, må trygghetsfaktoren veie tungt. Den nye planen legger opp til delvis bruk av tunell, mens veistrekninga på øverste del (400 moh.), skal være en åpen trasé. Sterk sidevind på glatte vinterveier vil dermed fortsatt utgjøre en betydelig risiko, spesielt for busser og vogntog.

Under et fagseminar på Metrologisk institutt i mai 2014, viste statistikk og framtids-prognoser at det vil bli mer og sterkere vind samt større nedbørsmengder i tida som kommer. «Generelt blir det mer intens nedbør i hele landet, og de større nedbørsmengdene vil komme oftere», uttalte klimaforsker Reidun Gangstø til NTB under seminaret.

Vi vil føye til at et område som allerede er utsatt for ekstreme værforhold, da vil bli utsatt for enda tøffere tilstander.

EFFEKTIVITET

E6 skal knytte landet sammen, liker vi å mene. Men sannsynligheten for at fjellovergangen i Nord-Troms vil få mange stengte vinterdager, selv med de foreslåtte forbedringer, er overveiende stor.

De to nordligste fylkene er som kjent en region uten toglinjer. Det gjør at all landbasert nord-sør trafikk må passere her. Omkjøring gjennom Finland på 720 km for å nå andre siden, er jo ingen holdbar eller reell løsning. NAF ønsker å understreke at en vei for framtida må være en ferdselsåre som tar høyde for å være åpen 365 dager i året.

Fløyene på begge sider i det politiske landskapet, har høylytt og ofte poengtert at nordområdesatsing er et viktig anliggende både for landet og landsdelen. En forutsigbar og effektiv ferdselsåre for transport av folk, post, varer og tjenester, bør etter vårt syn være en naturlig og håndfast konsekvens av satsinga i nord.

MILJØRETTA

Tungtransporten over fjellet utgjør i dag en betydelig del av den frekventerte trafikk. Med en lettere og kortere trasé, vil det oppnås en positiv miljøgevinst i form av mindre skadelig utslipp. Dette er en viktig faktor, selv om den isolert sett i denne saken, ikke er et tungtveiende moment.

KORT OPPSUMMERING

Fjellovergangen mellom Nordreisa og Kvæangen i Nord-Troms har hittil vært blant de vanskeligste og oftest stengte veiene i Norge vinterstid.

Klimaendringene vil framover gi mer ras, flom og ekstremvær, noe som igjen vil påvirke infrastrukturen. Det er viktig at det framover bygges og vedlikeholdes på en måte som gjør at veinettet i større grad kan takle disse utfordringene.

NAF mener derfor det beste alternativet vil være å lage en sammenhengende tunell gjennom hele Kvæangsfjellet. En passasje fra Skogstad ved Oksfjordvannet på sørsida og med utgang ved Rakkenes på nordsida, vil bli på 13,4 kilometer og utgjøre det tryggeste, mest effektive og miljøvennlige alternativet. En heldekkende tunell vil være et sikkert og framtidsrettet veivalg.

**PÅ VEGNE AV ÅRSMØTET OG
LOKALVDELINGAS STYRE I
NAF Nord-Troms**

John-Terje Sørensen
-leder -

NORGES LASTEBILEIER · FORBUND

NLF Troms

Lyngsmark 2, 9151 Storslett, datert 30.4.2015

Deres! Vårref: OHP Storslett 24.3.15

Merknader til detaljregulering for E6 Kvæangsfjellet

Norges Lastebileier-Forbund region Nord-Norge har over 500 medlemsbedrifter innen transport. Våre medlemsbedrifter trafikkerer Kvæangsfjellet ofte og er i besittelse av erfaringer med fjellet over tid.

Innledningsvis vil vi uttrykke, som vi også gjorde i varsel om planoppstart, at vi ikke tror at de varslede tiltak vil være et svar på de eksisterende utfordringer med fjellovergangen.

Klimaforskere varsler økte nedbørmengder, i høyfjellet som snø, om dette slår til vil rasfaren på deler planområdet forsterkes. Vi mener at de foreslåtte tiltak ikke løser de grunnleggende problemer med fjellovergangen. Disse er etter vår oppfatning som følger:

1. Langvarige stenginger ved rasfare Mettevoll lia.
2. Rasfare Storbukttinden. (Senest i 2013 gikk det ras som førte til stengning.)

3. Siktproblemene over det høyeste partiet av fjellet som er en av de hyppigste årsakene til at fjellet stenger. I forprosjektet fra 2013 foreslås ulike alternativer til løsning for Kvænangsfjellet, konklusjonen i reguleringsplanen blir allikevel tiltak langs eksisterende veilinje av økonomiske hensyn. Dette tolker vi til at tiltakene i den foreslåtte reguleringsplan er å anse som permanent løsning fra Statens vegvesen sin side. Vi synes ikke forslaget til reguleringsplan er i takt med regjeringens mål om en helhetlig effektiv og fremtidsrettet veiutbygging. Regjeringen legger også opp til en storstilt kommunereform med større kommuner, da er man avhengig av en forutsigbar og effektiv infrastruktur, noe vi ikke tror den foreslåtte løsningen vil bidra til i nevneverdig grad.

Side 2

NLFI Nord-Norge mener at alternativ 2 og 4 i forprosjektet som er beskrevet i reguleringsplan vil være gode og fremtidsrettede løsninger som ivaretar regularitet og fremkommelighet på en god måte.

Finansiering:

I følge reguleringsplanen er det satt av 97 mill.kr. i NTP2014–2023, og for bortfall av differensiert arbeidsgiveravgift 80 mill. kr. i 2015 og 150 mill. kr i 2016–2018.

Til sammen utgjør dette 327 mill.kr. Dette er midler som etterNLFI's mening kan omdisponeres til oppstart av en permanent løsning (les alternativ 2 eller 4 i forprosjektet). Nasjonal transportplan (NTP) skal rulleres i 2018, fagetatenes prioriteringer legges snart frem og skal endelig vedtas i stortinget våren 2017.

NLF foreslår derfor en etappevis utbygging, der første etappe kan finansieres av kompensasjonsmidlene og avsatte midler innenfor gjeldende NTP. Det forutsettes da at de øvrige etapper kommer med i rulleringer av NTPi første periode (2018–2022.)

Med vennlig hilsen

På vegne av styrene tNLF\Troms, Finnmark og Nordland

Fra
Brynjulf Blixgård

Straumfjord øst 1011

9151 Storslett

datert 29.04.2015

Merknad til planforslag for detaljregulering av E6 Kvænangsfjellet på strekningen Mettevollia – Rakkenes.

Min merknad gjelder i hovedsak området ved Sandnesdalen og parkeringsmulighetene i dette området.

Som beskrevet i planverket er dette området av Kvæningen kommune tilrettelagt for friluftsliv. Jeg har i 40 år brukt området både sommer og vinter. Vi har alltid benyttet parkeringsplassen ved brua over Sandneselva. Det er derfor viktig for meg å gjøre Statens vegvesen oppmerksom på viktigheten av at denne parkeringa blir utvidet og ikke tatt ut av planen og dagens bruk.

Parkeringsplassen benyttes i dag av mange friluftslivsinteresserte og av brøytesjåførene som brøyter vegen over fjellet. Det har også vært satt opp skilt på parkeringa for å holde av snuplass til brøytebilene. Torsdag 2. april i år var det 18 biler parkert på parkeringsplassen (Se vedlagt bilde). Da var den full og vi vet ikke hvor mange som ikke fikk plass der.

Av planen framgår det at parkeringa på høyden og i Storsvingen er mest brukt over fjellet. Jeg kan ikke si at jeg har det inntrykket, men jeg vet ikke hva slags data planen bygger sine uttalelser på. I dag er det etablert 12 hytter på østsida av Sandneselva. Disse hytteboerne benytter parkeringa ved brua når den er ledig. I tillegg har Avfallsservice plassert en søppelkontainer på plassen. Vi opplever også ofte at tungt lastede og andre biler stanser på parkeringa på veg opp fjellet. Om vinteren er det ski –, jakt –, isfiske – og hundeinteresserte i tillegg til hytteboerne som benytter området. I sommerhalvåret er det mange turinteresserte som starter i Sandnesdalen. De fisker, plukker bær og går turer i naturen. Turløypa mellom Sørstraumen og Sandnesdalen er også brukt både sommer og vinter. Campingturister benytter plassen som rasteplass på tur opp fjellet og trailersjåfører benytter plassen til hvile. På vestsida av Sandneselva er det i dag etablert 8 hytter som sokner til samme søppelkontainer ved brua.

Planutkastet sier at friluftslivet vil bli uberørt av tiltakene i planen. Det kan jeg ikke være enig i. Dersom parkeringa ved Sandneselva ikke beholdes og utvides, vil nettopp friluftslivet bli skadelidende. Avstanden til nærmeste parkering i Storsvingen vil bli over 2 kilometer. For ca 20 – 30 år siden ble parkeringa på høyden ved kommunegrensen, i Telegraflia og i Storsvingen mye brukt, men i de siste 10 – 15 årene har denne utfarten avtatt. Det er få biler parkert på alle disse plassene. Området innover Sandnesdalen er også det området hvor ferdsele i vinterhalvåret er minst rasutsatt.

Jeg vil på denne bakgrunn foreslå at dagens parkeringsplass ved brua over Sandneselva blir beholdt og utvidet nordover fra 16600 til 16800. I tillegg for å unngå trafikk som krysser vegen, kan den gamle vegtraseen (dagens vegtrase) fra 16770 til 16870 ovafor brua i

svingen, gjøres om til parkering slik som det er planlagt i Vegdalssvingen. Da får en tilfredstillende parkering på begge sider av vegen på hver side av brua. Alternativt kan det etableres parkering på begge sider av E6 mellom 16550 og brua over Sandneselva. Det er ikke mulig å oppdatere E6 mellom Rakkenes og Storsvingen uten å legge en skikkelig parkering ved Sandneselva som ligger halvveis opp fjellet på nordsida. En god tilrettelagt parkering i området er et samfunnskrav. Vi må ta hensyn til dagens behov som beskrevet og til framtidige behov. Som nevnt har utfarten – friluftslivet på Kvæangsfjellet endret seg med tida. Dette forslaget mitt håper jeg får sin løsning i samarbeidet mellom Statens vegvesen og Kvæangen kommune til beste for friluftslivet i friluftslivets år.

Mvh

Brynjulf Blixgård

Kopi: Kvæangen kommune

Nordreisa kommune

Utviklingsavdeling

Postadresse: Besøksadresse: Telefon: + 47 77 77 07 00 Bankkonto: 4740.05.03954

Postboks 174, N- 9156 Storslett Sentrum 17 Telefaks: + 47 77 77 07 01 Org.nr: 943 350 833

E-post: Internett:

postmottak@nordreisa.kommune.no www.nordreisa.kommune.no

30.04.2015

Høringsuttalelse: Detaljregulering av E6 Kvæangsfjellet

Vi har sett på reguleringsplanen for E6 Kvæangsfjellet som en helhet. Vår uttalelse gjelder derfor for hele planen, ikke bare den delen som ligger i Nordreisa kommune. Generelt mener vi at enhver utbedring som kan bedre regulariteten over Kvæangsfjellet vil være positiv.

☐ Det er på begge sider av fjellet. Dette er en sak med tanke på trafikkavvikling om sommeren med mange saktekjørende kjøretøy. Vi ønsker at krabbefeltene plasseres hensiktsmessig med tanke på videre utvikling av tunellalternativet med flere tuneller på strekningen, og ikke i områder som på grunn av fremtidige tuneller ikke lenger vil være en del av framtidig E6.

☐ Det er positivt med nyetableringer av utfartsparkeringer ved Vegdalssvingen og Klokkesteinsvingen. Vi mener disse bør markeres med formål parkering i kartet.

☐ Kv

æangsfjellet er et

Utfartsparkeringer må derfor ivaretas. Formål parkering bør reguleres inn flere steder i planområdet for å ivareta dagens, og fremtidig, behov for utfartsparkering.

o Ved Storsvingen er det i dag en mye brukt utfartsparkering. Denne er i plankartet avmerket som formål LNFR – Landbruks-, natur- og friluftsmål samt reindrift. Dette mener vi er svært uheldig, og vil være til hinder for ev. utbedringer og tilrettelegginger på parkeringsplassen. Vi ber Statens vegvesen om å avsette området med formål parkering.

o Ber om at muligheten for utfartsparkering ved kommunegrensa bevares og reguleres inn i planen med formål parkering. Parkerings-/utkjøringslomma her er

Side 2 av 3

20.05.2015

16

svært mye brukt, spesielt vinterstid, da dette er enn mer ideell plassering for utfartsparkering enn parkeringen ved Flyplassen.

o Utfartsparkering i området Sandnesdalen bør ivaretas ved å regulere inn formål parkering i tilknytning til avkjørsel til eksisterende hytter.

□ I forbindelse med kolonnefeltene ber vi Statens vegvesen vurdere tilrettelegging for helårsåpne toalettfasiliteter. Kjøretøy står tidvis svært lenge å venter på at fjellet åpner, ev. at kolonne kjører, og det er per i dag ingen tilrettelegging for dette i nærheten av kolonnefeltene.

□ En rekke utmarksavkj

ørsler er stengt i pla

forblir åpne:

Knr/Gnr/Bnr

Profilnummer

1942/58/22

3720 venstre

1942/58/8

3920 venstre

1942/58/5

4255 venstre

1942/59/11

5010 venstre

1942/59/13

5220 venstre

Sameie 1942/59/1, 3, 4 og 5

6990 høyre

Dersom disse avkjøringene stenges vil grunneiers tilgang til egen eiendom og mulighet for utnyttelse av bl.a. skogressursene på eiendommene bli svært sterkt begrenset, og enkelte steder vil grunneier bli avstengt fra egen eiendom. Det er snakk om en svært begrenset mengde trafikk som benytter avkjørslene, men for grunneier er det svært viktig med tilgang for å kunne drive skogarealene. Vi ber dere merke der at flere av utmarksavkjørslene på strekningen er bygget med statsstøtte for å fremme skogbruk.

□ Dersom utmarksavkj

ørsel på GBR 194

det nødvendig for grunneier av 58/8 å få avtale om bruksrett til utmarksavkjørsel på GBR 1942/58/22, samt rett til ferdselsrett over samme eiendom.

□ Utmarksavkj

ørsel på same

i listen. Vi vurdere en stengning av denne som ok, da grunneier har tilgang til eiendommen via andre nærliggende utmarksavkjørsler.

□ Det er sv

ært positivt med et

tilpasset landskapet slik at det ikke vil være et negativt blikkfang i fjellsiden.

□ ROS–analysen konkluderer med at det blir en forbedret situasjon i forhold til fremkommelighet som igjen fører til bedre beredskap. Ulykker med nordlysturisme vil fortrinnsvis være en ambulanse– og politioppgave, men brannvesenet må også påregne å bidra når det er nødvendig. Denne type turisme vil uansett komme, uavhengig av om veien utbedres.

□ Brannvesenet h

åndterer anleggstra

utslipp til verna vassdrag. Brannvesenet, som har førsteinnsatsen ved slike ulykker, må tas

med når beredskapsplaner blir utarbeidet. Er en ev. beredskapsplan under anleggsperioden noe som kan brukes videre i en innsatsplan ved ordinær drift (utstyr, innsatstaktikk, kompetanse)?

☐ I figur 9 har det oppst

ått noen feil. Det dreier se

feilplassert. Rettet illustrasjon er vedlagt høringsuttalelsen som jpeg-fil.

☐ Av praktiske hensyn

ønsker vi å trekke inn tabellen i

planbeskrivelsens kapittel 10 og i figur 19 i planbeskrivelsen.

Med vennlig hilsen

Hanne Henriksen

Arealplanlegger

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

Vedlegg

1

Høringsuttalelse_ Detaljregulering av E6 Kvæangsfjellet

Kopi til:

Post Nordreisa

Kopi til:

Post Nordreisa

Terje Leirbakken

27.04.15

9161 Burfjord

Detaljregulering av E6 Kvæangsfjellet / merknader.

Info om egen person:

Jeg var på det første folkemøtet i Burfjord våren 2014, og det siste som var på Sørstraumen.

Undertegnede har trafikkert Kvæangsfjellet med tunge kjøretøy siden 1979. Oppvokst i Oksfjord, og bosatt i Burfjord siden 1983. Har de siste 26 år kjørt buss i rute over fjellet i snitt 4 turer over toppen av fjellet pr. uke. Føler at jeg har et godt grunnlag for å uttale meg.

Jeg håper at de kortsiktige tiltakene ikke forskyver en tunell under Malingsfjellet altfor langt inn i fremtiden. For yrkestrafikken og for leveringssikkerhet til og fra Kvæangen/Finnmark er det kun tunell som gjelder. Det blir ikke færre stormer på fjellet med disse tiltakene. Den globale oppvarmingen vil muligens øke intensiteten på ekstremvær.

Med kortsiktige tiltak kan regulariteten bedres, men blir langt i fra optimalt. Tunge kjøretøy, spesielt buss som har lav egenvekt og er lett på foraksling, er ekstremt utsatt for sidevind. Busser har de siste årene fått lavere egenvekt enn tidligere, p.g.a. alle produsentene vil ha de laveste driftskostnader for å få solgt sine kjøretøy. Heving av veien gjør bare fallhøyden større. Selskapet som jeg jobber for har ca. 1250 passeringer av toppen pr. år med rutegående buss.

Legger ved link til filmsnutt under kolonnekjøring i januar 2013 på Kvænanngsfjellet. Vegen ble stengt når vi kom ned til Rakkenes.

<https://www.youtube.com/watch?v=4O88pUgwESk>

Tiltak som allerede er gjort:

Det brukes i dag lange bøyelege stikker. Disse har vært i bruk på fjellet i 2 år. Jeg mener disse er ca.0,5 m for lange. P.g.a. høyden har de lett for å bøyes inn i vegbanen når det blåser sidevind. Når du har motgående trafikk og må holde din høyre side, er det lett at disse lange bøyelege vegstikkene kommer mot kjøretøyets høyre side og særdeles i speil. Følgende er knust plastdeksel evt. hele speilet,og i verste fall knust frontrute.

Vedlegger bilder for å synliggjøre ulempen med de lange stikkene.





Tiltak lys 2015/16:

Veg lys på de mest utsatte plasser. Vi tok dette opp i Grendeutvalget i Burfjord året 2005. Veldig positivt at Dere nå ser nytten i å belyse partier over toppen. Jeg ber imidlertid om at strekningen fra øverst i Telegraflia og forbi Holla belyses, og ikke bare Veidalsvingen–Gildetun som nevnt på siste folkemøte.

Avisutklipp fra 2005.





Rassikring Rakkenes:

Det er bra at sikkerhet prioriteres, men det fangnettet som var presentert var utrolig stygt. Spørsmålet er om det finnes annen type sikkerhetsanordning som er mer estetisk.

Med vennlig hilsen

Terje Leirbakken

Vår ref.:
14/6928-7
Løpenr.:
15645/15

Saksbehandler:
Björg Kippersund
Tlf. dir.innvalg:
77 78 81 57

Arkiv:
L12 SAKSARKIV
Deres ref.:
2014/005900-037

Dato:
30.04.2015

**SVAR - VARSEL OM HØRING OG OFFENTLIG ETTERSYN AV
DETALJREGULERING FOR E6 KVÆNANGSFJELLET PÅ STREKNINGEN
METTEVOLLIA - RAKKENES**

Fylkeskommunen skal som regional planmyndighet veilede og bistå kommunene i deres planleggingsoppgaver. Fylkeskommunen har etter folkehelseloven også et folkehelseansvar innenfor sine sektorer. Fylkeskommunens innsigelseskompetanse i plansaker etter plan- og bygningsloven inkluderer kulturminne-, kulturmiljø- og landskapshensyn, friluftsliv, samordnet areal- og transportplanlegging, kjøpesenter, regional plan eller planstrategi, barn og unges interesser, universell utforming, fylkesveger og havbruksinteresser/akvakultur.

Viser til deres oversendelse av 17.03.2015. Formålet med detaljplanen er: Utbedring av kurvatur (svinger), utvide vegarealet med fresegrøfter, sette opp elektrisk styrte bommer, sette opp nye snøskjermer og veglys ved Gildetun.

Troms fylkeskommune har ingen merknader til det framlagte planforslaget.

Med vennlig hilsen

Stine Larsen Loso
plansjef

Björg Kippersund
rådgiver

Statens Vegvesen Region nord
Postboks 1403
8002 Bodø

Høringsuttalelse til detaljregulering av E6 Kvænangsfjellet

Kvæningen Kommune ved formannskapet har sett på reguleringsplanen for E6 Kvænangsfjellet. Vår uttalelse gjelder i hovedsak det som skal gjøres i Kvæningen kommune.

Generelt mener vi at enhver utbedring som kan bedre regulariteten over Kvænangsfjellet vil være positivt.

- Sikringsnettet kan det reduseres ved å rydde plass ved fjellfoten for nedfall av stein, og den massen som fjernes brukes i vegbyggingen.
- Utmarksparkering ved Sandneselva. Da veien blir fire(4) meter høyere enn dagens nivå så må det opparbeides en god parkeringsplass for hyttefolkene og samtidig så må den være så stor at den også greier å ta imot utmarksparkeringen på vinterstid.
- For å sikre/legge til rette for friluftsparkering/utfartsparkering/hytteparkering ønsker formannskapet en stor parkeringsplass ved gammene og en stor parkeringsplass ved Sandneselva. Formannskapet foreslår at parkering ved Sandneselva legges sør for brua.
- I forbindelse med kolonnefeltene ber vi Statens vegvesen vurdere tilrettelegging av helårsåpne toalettfasiliteter.
- Kvæningen kommune støtter Nordreisa kommunes høringsuttalelse.

Mvh

Bernt Mathiassen

Kommuneplanlegger