

## Politisk behandling



# Vurdering innkomne innspill

Varsling av planoppstart for planprogram med KU, detaljregulering E6 Megården–Sommerset



## Innhold

1 Høringen .....	2
1.1 Planprosessen .....	2
1.2 Sammendrag .....	2
2 Innspill mottatt etter varsling av planoppstart/høring av planprogrammet.....	4
2.1 Uttalelser fra sektormyndigheter/offentlige aktører .....	4
2.1.1 Uttalelse fra Bane NOR .....	4
2.1.2 Uttalelse fra Nordland fylkeskommune v/kulturminneavdelingen .....	4
2.1.3 Uttalelse fra Direktoratet for Mineralforvaltning .....	5
2.1.4 Uttalelse fra Statsforvalteren i Nordland.....	6
2.1.5 Uttalelse fra Nordland fylkeskommune .....	10
2.1.6 Uttalelse fra Sametinget .....	15
2.2 Innspill fra private grunneiere/aktører .....	18
2.2.1 Innspill fra Jan Arne Pettersen .....	18
2.2.2 Innspill fra Einar Eliassen.....	18
2.2.3 Innspill fra Hans-Richard Bråthen .....	19
2.2.4 Innspill fra Kvarv Grendeutvalg .....	21
3 Endringer etter varsling av planoppstart.....	22
Innkome uttalelser og merknader.....	23

# 1 Høringen

## 1.1 Planprosessen

Statens vegvesen skal i samarbeid med Sørfold kommune lage en detaljregulering for E6 Megården–Sommerset med hjemmel i Plan og bygningslovens § 3–7. Statens vegvesen er ansvarlig for saksbehandlingen fram til oversendelse til kommunen for politisk vedtak. For å synliggjøre aktuelle problemstillinger i det videre planarbeidet, er det utarbeidet et planprogram.

Statens vegvesen er av Vegdirektoratet instruert til å forberede prosjekt E6 Megården–Mørsvikbotn (Sørfoldtunnelene) for tidliginvolvering av entreprenør. Det kan medføre at framtidige trasévalg for fremføring av ny E6, kan komme utenfor de reguleringsplanene Sørfold kommune tidligere har vedtatt i henholdsvis 2016 og 2018.

I planprogrammet ble det lagt frem fire ulike traséalternativer, derav har ett alternativ gått ut i løpet av planprogrammets høringsfase. Ett alternativ av de resterende tre alternativene fremmes som reguleringsplanforslag til offentlig ettersyn/høring. To av de tre alternativene er av Sørfold kommune vurdert til å utløse krav om konsekvensutredning, jf. Forskrift om konsekvensutredning.

Oppstart av planarbeidet med høring av planprogram ble i henhold til Plan- og bygningslovens §12–8 annonsert i avisa Saltenposten den 15.06.2021.

Varsel om oppstart av reguleringsplanlegging med forslag til planprogram ble sendt ut til sektormyndigheter samt grunneiere og andre berørte.

Planprogrammet lå ute på høring i tiden 18.06.2021–24.08.2021 på følgende steder:

Digitalt:

- Statens vegvesen sin nettside <https://www.vegvesen.no/Europaveg/e6sorfold>
- Sørfold kommune sin nettside [www.sorfold.kommune.no](http://www.sorfold.kommune.no)

Papirutgaver:

- I resepsjonen til Statens vegvesen, Dreyfushammarn 31/33 i Bodø
- I servicetorget til rådhuset i Sørfold kommune.

## 1.2 Sammendrag

I forbindelse med oppstartsvarslingen er det mottatt til sammen ni innspill. Derav er fem fra sektormyndigheter/offentlige instanser og fire fra private aktører.

Følgende har oversendt innspill/merknader:

Offentlige aktører:

- Bane NOR
- Nordland fylkeskommune

- Direktoratet for Mineralforvaltning
- Statsforvalteren i Nordland
- Sametinget

Private grunneiere/aktører:

- Jan Arne Pettersen
- Einar Eliassen
- Hans-Richard Bråthen
- Kvarv grendeutvalg

Statens vegvesen har vurdert innkomne innspill til varsel av planoppstart og kommentarer til planprogrammet.

Planprogrammet fremlegges til politisk behandling og endelig fastsettelse og det er funnet grunn til å endre det utlagte forslaget til planprogram. Etter innspill fra Statsforvalteren i Nordland og Statens vegvesens egne vurderinger viser det seg at Alt. 1 er en konfliktfull veglinje. Spesielt med tanke på naturverdier og landskap er denne traséen utfordrende. Prosjektstrategien med tidlig involvering av entreprenør innebærer for Statens vegvesen som byggherre en stor risiko, både økonomisk og fremdriftsmessig, slik at vi som tiltakshaver har besluttet å ta ut Alt 1 av planprogrammet og den videre planprosessen.

## 2 Innspill mottatt etter varsling av planoppstart/høring av planprogrammet

Det ble i perioden med varsling av planoppstart og høring av planprogram mottatt fem merknader fra sektormyndigheter/offentlige instanser og fire merknader fra private grunneiere/aktører.

I dette kapitlet redegjøres det for alle innkomne innspill. Det er skrevet et sammendrag av alle uttalelser/innspill etterfulgt av Statens vegvesen sine kommentarer til disse.

Uttalelser og merknader er vedlagt i sin helhet bakerst i dette heftet.

### 2.1 Uttalelser fra sektormyndigheter/offentlige aktører

#### 2.1.1 Uttalelse fra Bane NOR

Planområdet berører ikke interessene til eksisterende jernbane. Vi gjør imidlertid oppmerksom på at Jernbanedirektoratet i 2019 gjennomførte utredning for Nord-Norgebanen mellom Fauske og Tromsø. Foreslått trasé jf. utredningen vil kunne komme i berøring med planområdet for ny E6. Utredningsarbeidet for Nord-Norgebanen bør omtales og vurderes i planarbeidet.

*Statens vegvesens behandling av innspillet i planarbeidet:*

Uttalelsen fra Bane NOR tas til etterretning. Vi kommer til å omtale Nord-Norgebanen i planbeskrivelsen. Ettersom planene for Nord-Norgebanen er på utredningsnivå uten at det foreligger en konkret plan vil det medføre at vi kun kan ta med generelle vurderinger i planarbeidet.

#### 2.1.2 Uttalelse fra Nordland fylkeskommune v/kulturminneavdelingen

Nordland fylkeskommune har som regional kulturminnemyndighet behov for å befare området ved Nordfjorden som vil bli berørt ved valg av alternativ 1.

Våre utgifter ved befaringen dekkes av tiltakshaver, jf kulturminneloven § 10. Registreringen er kostnadsberegnet til kr 40.313, -, jf. vedlagte budsjett. Bare faktisk tidsbruk og faktiske utgifter vil bli fakturert.

Dersom vi mottar en rask bestilling, vil det være mulig å gjennomføre registreringen i uke 31. I motsatt fall vil feltarbeidet først kunne skje i september på grunn av ferieavvikling.

*Statens vegvesens behandling av innspillet i planarbeidet:*

Forhold som berører nevnte kulturminnebefaring vurderes som avklart. Vi viser i denne sammenhengen til vårt brev datert 27.07.2021 angående godkjenning av fylkeskommunens budsjett for befaringen og at Vegvesenet som tiltakshaver overtar kostnadene. Så vidt oss bekjent har fylkeskommunen ikke funnet noen kulturminner i bevaringsområde.



Etter innspill fra Statsforvalteren i Nordland og egne vurderinger viser det seg at Alt. 1 er en konfliktfull veglinje. Spesielt med tanke på naturverdier og landskapet er denne traséen utfordrende. Prosjektstrategien med tidlig involvering av entreprenør innebærer for Statens vegvesen som byggherre en stor risiko, både økonomisk og fremdriftsmessig, slik at vi som tiltakshaver har besluttet å ta ut Alt 1 av planprogrammet og den videre planprosessen.

### 2.1.3 Uttalelse fra Direktoratet for Mineralforvaltning

Ifølge Norges geologiske undersøkelse (NGU) sin kartdatabase berører alle alternativ i planforslaget registrert grusressurs, Kanfloget1, ved Sommerset. Forekomsten er vurdert til å ha liten betydning. Alle alternative traseer i planforslaget berører også en industrimineralprovins, Fauskeidet–Saltdal 2, ved Megården. Provinsen har flere registrerte forekomster av blant annet dolomitt, kvartsitt og kalk, hvorav en forekomst er vurdert til å ha internasjonal betydning.

#### Alternativ RL, RL\_a og RL\_b

Alternativene RL, RL\_a og RL\_b berører alle industrimineralprovinsen Fauskeidet–Saltdal (beskrevet over) ved Aspfjord hvor traseen deler seg i de tre alternativene.

#### Alternativ Alt 1

Alt. 1 berører ifølge NGU sin grus- og pukkdatabase deler av forekomst Nordfjord 3. Ressursen er vurdert til å ha liten betydning som grusressurs. Ressursen strekker seg langs Nordfjordelva og er delvis båndlagt av bebyggelse og veg. Fremtidig uttak av ressursen vurderes som lite sannsynlig.

DMF forventer en redegjøring av planens påvirkning på de berørte mineralske ressursene i en eventuell konsekvensutredning, jf. forskrift om konsekvensutredninger § 21, eller gjennom plandokumentene. DMF oppfordrer Statens vegvesen til å vurdere om de berørte grusressursene er av en slik kvalitet at de kan benyttes som byggeråstoff for tiltaket.

Datsett med mineralforekomster kan lastes ned fra GeoNorges kartkatalog4. DMF og NGUs datsett er også tilgjengelig som WMS-tjenester, og kan legges direkte inn i Statens vegvesens kartløsning.

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

#### *Statens vegvesens behandling av innspillet i planarbeidet:*

Å vurdere planens virkninger for mineral- og bergressurser er et KU-tema som faller inn under ikke-prissatte tema naturressurs jf. Statens vegvesen håndbok V712 Konsekvensanalyser. Dersom det er gitt konsesjon for uttak av en ressurs eller undersøkelser for mulig uttak skal det vurderes under prissatte konsekvenser. Konsekvensutredningen til planforslaget vil si noe om temaet, men på nåværende tidspunkt

kan vi ikke si noe om mineralressurser vil bli behandlet som prissatt eller ikke-prissatt tema jf. nevnte metodikk.

Etter innspill fra Statsforvalteren i Nordland og Statens vegvesens egne vurderinger viser det seg at Alt. 1 er en konfliktfull veglinje. Spesielt med tanke på naturverdier og landskapet er denne traséen utfordrende. Prosjektstrategien med tidlig involvering av entreprenør innebærer for Statens vegvesen som byggherre en stor risiko, både økonomisk og fremdriftsmessig, slik at vi som tiltakshaver har besluttet å ta ut Alt. 1 av planprogrammet og den videre planprosessen.

#### 2.1.4 Uttalelse fra Statsforvalteren i Nordland

Det foreligger pr. i dag to vedtatte reguleringsplaner for E6 på den aktuelle strekningen, da hhv. detaljregulering av 15.11.16 for E6 Megården– Mørsvikbotn og detaljregulering av 18.12.18 for deponier E6 Sørfoldtunnelene. I forbindelse med disse planprosessene ble det foretatt en avveining av ulike traséer, hvor en kom fram til det mest foretrukne valget ut en helhetlig vurdering av økonomiske og ikke-prissatte konsekvenser.

Statsforvalteren var ved forrige planrunde klar på at det østligste alternativet (K2), som også den gang ble utelukket, var konfliktfylt både med tanke på naturmangfold og landskaphensyn i Nordfjorden. Dette alternativet fordret dessuten stort deponeringsbehov. Mye av de samme interessekonfliktene vil gjøre seg gjeldende også for det nå varslede alternativ 1, selv om linjetraseen er flyttet 150–200 meter lenger øst. Det synes derfor som om alternativ 1 allerede på nåværende tidspunkt er mer konfliktfylt for en del allmenne interesser enn RL-alternativene.

#### Reindrift

SVV skriver at de nye traséene ikke vil «komme i konflikt med kjente flyttleier ettersom alle alternativene legger opp til tunnel, men reindrift spiller en viktig rolle i planområdet. Både midlertidige inngrep ifm. anleggsarbeidene og virkninger av mulige masselagringsområder skal utredes.»

Statsforvalteren viser til høringsinnspill i tidligere planprosess, deres sak 2014/052050032 og våre brev datert 23.04.2015 og 30.09.2016. Vi viser også til referat fra dialogmøte med reindriften datert 08.04.2016, deres ref. 15/200692.

Opplysninger om beitebruk og reindriftenes særverdiområde finnes på nettsiden [nordlandsatlas.no/reindriftpkart](http://nordlandsatlas.no/reindriftpkart). Reindriftpkartene er en illustrasjon på hvordan reindriftnæringa i hovedsak og normalt bruker og flytter mellom sine beiteområder. Sammen med distriktsplanen gir kartene en overordnet og generell innføring i distriktets driftsmønster. Bruken av et område kan variere eller endres på grunn av beiteforhold, inngrepssituasjon, nye drivere i distriktet, mv.

#### Reindriftsfaglig kunnskap og medvirkning

Vi anbefaler at forslagsstiller tar direkte kontakt med reinbeitedistriktet på et tidlig tidspunkt i planprosessen. Aktiv medvirkning fra reindriften i utredningsfasen gir tiltakshaver mulighet

til å avklare eventuelle konfliktområder og drøfte mulige avbøtende tiltak tidlig i prosessen. Dette gjelder både for anleggs- og driftsfasen.

Reinbeitedistriktet er en viktig kilde til informasjon for konsekvensutredningen av temaet reindrift, da de kjenner detaljene rundt bruken av området best. Dette er spesielt viktig i prosjekter med stram tidsramme, og hvor Samferdselsdepartementet forutsetter tidlig involvering av entreprenør. SVV har ansvar for å sikre reell medvirkning fra reinbeitedistriktet i denne prosessen.

Vi minner om at der hvor reindriftsinteresser blir berørt, skal de samlede virkningene av planer og tiltak innenfor det aktuelle reinbeitedistriktet vurderes, jfr. forskrift om konsekvensutredninger § 21.

### **Miljø- og naturverdier**

#### Alternativ RL, RL\_a (Regulert linje a) og RL\_b (Regulert linje b)

Konsekvensene og ulempene vil være like for alle tre delalternativene frem til Aspjordvatnet. Vi viser her til tidligere uttalelser. Herfra skiller tunneltraseene seg, hvor RL\_a og RL\_b går noe lenger øst enn vedtatt trasé (RL). Valg av alternativer her vil kunne få andre konsekvenser for karst- og grotteforekomster enn vedtatt trasé. Det må også gjøres vurdering av om rapport av 09.09.16 om karst- og grotteforekomster danner tilstrekkelig kunnskapsgrunnlag for å kunne vurdere virkningene på denne naturtypen.

#### Nordfjorden

Nordfjordelva/Laksåga danner et viktig brakkvannsdelta. Brakkvannsdeltaet er én av ca. ti forekomster i Salten. Ved utløpet er en terrasse/deltaslette med høyde på ca. 5 moh. Laksåga har og har hatt stor sedimentføring, og betydelige masser er avsatt ved utløpet i Nordfjorden. Her er det tre nes (øyrrer), to på sørsida av elva og ett på nordsida av elva, som alle er tørrlagt også ved flo sjø. Denne naturtypeforekomsten er tidligere (Elven et al. 1988) vurdert som en forholdsvis unik lokalitet som ikke eller i liten grad er beskrevet fra andre steder i landet. Fra rapporten gjengis følgende:

«Det er store sand/siltører ved elveutløpet med en sammenhengende serie av vegetasjonstyper fra forstrand til fattig, tørr lyng-bjørkeskog. Her er en meget spesiell brakkvasstrand med mange trekk som er spesielle for brakkvassfjorder. Flere vegetasjonstyper er regionalt sjeldne eller de er spesielt utformet her.»

Elven et al. (1988) karakteriserer artsutvalget som middels, men med flere spesielle forekomster som nåsivaks, evjebrodd, og den spesielle strandtypen av tunarve. Blant annet evjebrodd ble gjenfunnet i 2014, sammen med arter som strandarve, strandkjeke, strandkjempe, skjørbuksurt, strandrug, saltsiv, trådtjønnaks, fjøresivaks, myrsaulauk, strandkryp, froskesiv, fjøresaulauk, pølstarr, sylblad, jåblom og fjørestarr. Elven et al. (1988) nevner også arter som småsivaks og ishavstarr. Disse ble ikke observert i 2014, men kan ha blitt oversett. Med grunnlag i Miljøfaglig Utredning AS' vurdering i 2014 har området middels vekt på tilstand, middels/høy vekt på utforming og som del av verdifullt landskap. I forhold til tidligere avgrensing er partiene med avstengt strandeng og mudderfjøre på sørsiden av vegen inkludert, siden det tross alt er verdifulle miljøer og arter også her (Gaarder et al. 2015).



Kryssingen av Laksåga og dalen vil gå like nord for deltalokaliteten og bygge ned deler av den nordlig øyra (Bortigardøyra). Slike elveører omfatter «pionersamfunn», ofte med en rekke sjeldne og konkurransesvake arter. Større grusører og sandbanker viser seg å ha rikt innslag av mange sjeldne billearter og andre insekter, og fungerer som viktig habitat for flere fugler, spesielt spurvefugler. Også lokaliteter som har undergått en viss suksesjon vil kunne være viktig naturområder. Sandsvale (NT) er fra tidligere observert hekkende på øyra, og det er observert ca. 75 reirhull i naturlig erodert elvebredd her. Alternativ 1 vil sannsynligvis komme i direkte berøring med denne kolonien.

Laksågosen naturreservat ligger i eller direkte tilknytning til brakkvannsdeltaet, og kun ca. 300 meter vest for alternativ 1. Formålet med fredningen er å ivareta et verdifullt strandområde, med sjeldne vegetasjonstyper og det naturlig tilknyttede dyreliv. Brakkvannsdeltaer har stor betydning for fuglelivet, spesielt i trekketidene. Det foreligger registreringer av flere arter her, blant annet sannsynlig hekking av storspove (VU) og fiskemåke (NT). Etablering av ny E6 i form av alternativ 1 vil medføre direkte inngrep i naturlige flyvekorridor mellom elva og deltaområdet, og samtidig resulterer i vesentlig økt støypåvirkning av området.

Når det gjelder det allerede regulerte deponiområdet, vil dette medføre ødeleggelse av partiene med avstengt strandeng og mudderfjøre på sørsiden av fylkesvei 7504. Ettersom dette arealet tross alt er et verdifullt naturmiljø og inngår i et større område som er viktig for naturmangfoldet, bør dette området vurderes omregulert.

Det er registrert fossenever ved Finnskyttelva mellom ca. kote 25 og 28. Arten er vurdert som sårbar i rødlista, og forekommer hovedsakelig i gammel skog med høy luftfuktighet på kvister av gran, men kan også finnes på løvtrær, særlig gråor, istervier, osp, rogn og selje. Alternativ 1 vil, avhengig av nøyaktig trasé og tunnelløsninger, kunne komme i konflikt med skogsforekomsten her.

#### Digitaliserte plankart

For å sikre tilfredsstillende medvirkning ved høring av planen, vil vi spesielt oppfordre til at planforslaget oversendes i SOSI-format til [plannordland@kartverket.no](mailto:plannordland@kartverket.no). På denne måten vil tiltakshaver også få kvalitetssikret digitale kartdata (jf. vår hjemmeside: «Ny kartløsning og bedre kvalitetssikring for bedre arealplaner»).

#### Samordning av statlige innsigelser i Nordland

Statsforvalteren har i henhold til Kommunal- og moderniseringsdepartementets brev av 22.12.17 ansvar for å samordne innsigelser fra regionale statsetater i Nordland i plansaker. Vi ber om at kommunen setter av tid til dialog med berørte statlige myndigheter, i den grad det dreier seg om arealkonflikter. En slik dialog bør fortrinnsvis skje før saken sendes på offentlig ettersyn. Statsforvalteren kan bidra til å gjennomføre en slik dialog.

### *Statens vegvesens behandling av innspillet i planarbeidet:*

Vi ser at Alt. 1 som er omtalt i planprogrammets høringsversjon ligger i nærheten av traséalternativet K2 som var behandlet i planprosessen i 2016. Bakgrunnen for at Alt. 1 ble tatt med i denne runden er vurderinger knyttet til både økonomi og optimaliseringspotensial. Samtidig ser vi at Alt. 1 har mye konfliktpotensial med tanke på naturmiljø- og landskapsverdier. Etter at det ble varslet planoppstart den 15.06.2021 ble det gjennomført en kartlegging av naturverdier i Nordfjorden. Kartleggingen viste at det finnes både nær truede og sårbare naturtyper i området. Det ble videre registrert nær truede og sårbare arter.

Den miljøfaglige utredningen konkluderer med at *«det vil trolig være størst konflikter for deltaområdet, de registrerte naturtypene og flere av de tilhørende rødlistede artene. Dette gjennom forstyrrelser på fugl, tap av habitat og ved eventuelle endringer i hydrologi i elvene. På nordsiden av Bortigardsøyra samt Bittmoa regnes konfliktene å bli begrenset»*.

Det er mulig å iverksette både avbøtende og kompenserende tiltak, men konfliktpotensialet er på et såpass høyt nivå at det er besluttet å ta ut Alt. 1. Å skulle gå videre med en reguleringsplan for Alt. 1 ville innebære en stor risiko for Statens vegvesen, både økonomisk og fremdriftsmessig, ved at eventuelt planvedtak blir forsinket, eller planen ikke blir vedtatt i det hele tatt. Ettersom Alt. 1 er tatt ut av planprogrammet og det videre planarbeidet kommenterer vi ikke Statsforvalterens innspill til naturverdier i Nordfjorden.

### **Reindrift**

I forbindelse med planarbeidet skal tema reindrift konsekvensutredes jfr. planprogrammets kap. 4.6.5.5. Det ble gjennomført en befaring med Duokta reinbeitedistrikt den 13.10.2021. Statsforvalteren var også med på denne befaringen.

Erfaringsmessig kan informasjon som ligger i reindriftskartene være noe upresist inntegnet, dvs. kartet stemmer ikke alltid overens med hvordan reindriftnæringen praktisk driver reindrift i områdene. Kartene for øvrig har veiledende karakter. Målet med befaringen var bl.a. å få et best mulig kunnskapsgrunnlag for utarbeiding av konsekvensutredningen. Sammenlignet med gjeldende reguleringsplan vil ny plan ikke medføre noen vesentlige endringer. Men vi ønsket å komme i dialog med reindriftnæringen med tanke på å finne løsninger i drifts- og anleggsfasen. Vi anser det som hensiktsmessig at Statsforvalteren også fremover deltar på felles befaringer og møter med reindriftnæringen dersom det viser seg behov for det.

### **Miljø- og naturverdier**

Vi ser at det i enkelte områder er behov for å utvide kunnskapsgrunnlaget om grotter. Med utgangspunkt i grotterapporten fra 2016 skal vi innhente kompetanse for å kartlegge et grottesystem som blir berørt av et deponiområde på Moan.

På bakgrunn av deres innspill og Statens vegvesens egne vurderinger er vi kommet frem til Alt. 1 er en konfliktfull veglinje. Spesielt med tanke på naturverdier og landskapet er denne traséen utfordrende. Prosjektstrategien med tidlig involvering av entreprenør innebærer for

Statens vegvesen som byggherre en stor risiko, både økonomisk og fremdriftsmessig, slik at vi som tiltakshaver har besluttet å ta ut Alt. 1 av planprogrammet og den videre planprosessen.

### **Digitaliserte plankart**

Rutinemessig oversender vi SOSI data til Kartverket i forbindelse med høring/offentlig ettersyn.

### **Samordning av statlige innsigelser i Nordland**

Prosjektstrategien med tidlig involvering av entreprenør er ny og har ikke vært utprøvd før og både planfasen og kontraktsfasen griper inn i hverandre. Denne arbeidsmetoden krever at Statens vegvesen som byggherre i størst mulig grad reduserer risikoen for å stå igjen med et planforslag som ikke blir vedtatt. På bakgrunn av dette er det viktig å ha en god dialog med alle berørte parter, deriblant sektormyndigheter. Vi kommer derfor til å ta kontakt med aktuelle sektormyndigheter fortløpende i planarbeidet dersom det er behov for nærmere avklaringer.

### **2.1.5 Uttalelse fra Nordland fylkeskommune**

#### **Forholdet til regionale interesser**

Gjeldende Fylkesplan for Nordland, kapittel 8 Arealpolitikk i Nordland, inneholder klare mål for arealpolitikken i perioden. Vi ber om at det tas hensyn til disse i planarbeidet og viser spesielt til kap. 8.3. Naturressurser, kulturminner og landskap, 8.5. Kystsonen og 8.6. Klima og klimatilpasning.

#### **Kulturmiljø**

Den tyske okkupasjonen har etterlatt mange fysiske minner i Sørfold. Her er mektige anleggsspor etter byggingen av den tyske Polarjernbanen 1943–1945. Det fins rester etter flere av fangeleirene for de sovjetiske krigsfangene som var slavearbeidere på jernbaneanlegget. Verken anleggsspor eller fangeleirer har noe formelt vern, men er kulturminner av til dels stor nasjonal og internasjonal interesse. De er viktige fortellere om norsk krigs- og samferdselshistorie.

Da regulert linje (RL) ble egengodkjent i 2016, var Nordland fylkeskommune ennå ikke klar over at riggområdet for bygging av bru over Tørrfjorden er i konflikt med krigsfangeleiren på Torkelseng (kulturminneID 225951). Dette beklager vi på det sterkeste. Sporene etter fangeleiren er svært godt lesbare, ligger lett tilgjengelig til og kan være egnet for framtidig formidling/tilrettelegging når E6 blir flyttet. Det ville være et stort tap om kulturminnet skulle gå tapt i samband med byggingen av Tørrfjord-brua.

Vi har gjennomført en mindre synfaring av områdene i bunnen av Nordfjorden som blir berørt ved bygging etter alternativ 1 (lang tunnel). Det ble ikke påvist verneverdige kulturminner som fylkeskommunen er delegert forvaltningsmyndighet for, og potensialet for slike kulturminner vurderes som beskjent.

Kulturminnefaglig er alternativ 1 derfor klart å foretrekke framfor alternativene RL, RL\_a og RL\_b.

Dersom et alternativ med bru over Tørrfjorden likevel skulle bli valgt, ber vi om at Statens vegvesen i dialog med fylkeskommunen anstrenger seg for å komme fram til en løsning som ikke medfører ødeleggelse av Torkelseng krigsfangeleir.

Det vises til egen kulturminnefaglig vurdering fra Sametinget.

### **Friluftsliv**

Alternativ 1 vil antagelig ha minst effekt knyttet til friluftsliv da storparten av vegstrekningen vil gå i tunell. Negative konsekvenser ved Alt.1 være tunellutslag, bru og tunellinnslag ved og over Nordfjordselva samt plassering og håndtering av tunellmassen.

De andre alternativene er ikke grundig nok vurdert i forhold til friluftsliv pr. dags dato.

### **Vannforvaltning**

Gjennom regional plan for vannforvaltning i henhold til EUs vannforskrift, er det vedtatt miljømål for vannforekomstene i planområdet. Det generelle miljømålet er at alle vannforekomster skal ha god økologisk tilstand innen 2021. Vi ber kommunen hente inn og ta hensyn til informasjon om risiko- og påvirkningsanalyse for vannforekomster som kan bli berørt av planleggingen. Informasjon om vannforekomster finnes på vann-nett portal. For mer informasjon om den regionale planen, vannområdene i fylket og videre veiledning, viser vi til vannportalens regionale side og den nasjonale vannportalen siden.

### **Landskap, reindrift og naturmangfold**

Uavhengig av hvilken alternativ for trase av ny E6 som velges, så vil det få en betydelig innvirkning på landskapet, naturmangfold og mulig konsekvens for reindriften i området. Derfor blir det vesentlig at dette er temaer som tas med i den videre konsekvensutredningen.

På bakgrunn av utbygging vil det også bli behov for deponier av masser. Hvor deponiene er tenkt plassert og deres innvirkning på ulike elementer, er derfor også viktig at blir tatt med i konsekvensutredningen.

For å se hvilken innvirkning i terrenget og på landskapet utbyggingen vil kunne få, bør det utarbeides 3D-modeller og det fra ulike steder for både å kunne vurdere kort- og fjernvirkningen. Vi gjør oppmerksom på at Nordland fylkeskommune har gjennomført prosjektet Landskapskartlegging av Nordland. Det foreligger nedlastbare rapporter fra dette prosjektet og mer informasjon om landskap på fylkeskommunens nettsider.

### **Mineraler**

Nordland fylkeskommune ser på mineraler som viktige for verdiskaping og sysselsetting. Nordland fylkeskommune har sammen med Troms og Finnmark fylkeskommune vedtatt Mineralstrategi for Nord-Norge. Visjonen med denne strategien er å utvikle en bærekraftig mineralnæring i landsdelen som skal bidra til å gjennomføre det grønne skiftet. Etter det

Nordland fylkeskommune kjenner til er det ingen kjente mineraler- eller metallforekomster som vil bli berørt av de foreslåtte veitraseene. Fylkeskommunen anbefaler likevel at tiltakshaver tar kontakt med Norges geologiske undersøkelse og Direktoratet for mineralforvaltning i denne sammenheng.

Gjennom planprosessen bør det kartlegges hvordan massene fra utbyggingen eventuelt kan brukes inn i andre pågående prosjekter i kommunen eller nærliggende kommuner.

### **Klimahensyn**

Klimaendringer vil kunne påvirke stabilitet i grunnen, øke sannsynligheten for ras og behov for overvannshåndtering. Hvordan klimaendringer vil kunne påvirke vegen og hvilke virkninger utbyggingen vil kunne ha på klima, bør derfor tas med i utredningene og vurderingene.

For mer informasjon se til Norsk klimaservicesenter som har utarbeidet en klimaprofil for Nordland. Denne gir et kortfattet sammendrag av dagens klima, forventede klimaendringer og klimautfordringer. Klimaprofilen er et supplement til klimahjelperen. Vi viser også til klimatilpasning.no, se havnivå i kart og NVEs nettsider. Vi viser også til Miljødirektoratets veileder om hvordan ta hensyn til klima i plan, samt Kunnskapsbanken. Kunnskapsbanken er en database fra Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap med fokus på samfunnets sårbarhet og risiko basert på naturhendelser.

### **Veiledning**

Nordland fylkeskommune er opptatt av at planarbeidet skal legge til grunn tilgjengelig og beslutningsrelevant kunnskap. I den grad det er mangler i kunnskapsgrunnlaget, bør tiltakshaver så langt som mulig søke å innhente relevant kunnskap.

### **Medvirkning**

Grunnet planens omfang og at planområdet berører mange ulike interesser, anbefaler vi at saken blir tatt opp i regionalt planforum før planforslaget kommer på høring.

Reindriftskartleggingen viser at alternativene for regulering av ny E6 vil berøre beiteområder for rein til ulike årstider, og trekk- og flyttlei, oppsamling og svømmelei/transport. Vi anbefaler derfor at reinbeitedistriktet blir tatt aktivt med i prosessen.

### **Digital plandialog**

I samarbeid med Kartverket og Statsforvalteren i Nordland tilbyr fylkeskommunen kvalitetssikring av planer og publisering i Nordlandsatlas. Dette gjelder både planavgrensning ved oppstart, planforslag ved høring / offentlig ettersyn og endelig vedtatt plan. Publisering i Nordlandsatlas bidrar til bedre dialog og medvirkning i planarbeidet, og gir god oversikt over arealforvaltningen. Vi ber derfor kommuner og planleggere benytte seg av tjenesten. Send planforslag med sosi-koder til [plannordland@kartverket.no](mailto:plannordland@kartverket.no).

### **Generelle bemerkninger**

- Fylkeskommunen forventer at kommunene legger FNs bærekraftsmål til grunn for samfunns- og arealplanleggingen, i tråd med nasjonale forventninger.

- Det bør tas hensyn til fremtidige klimaendringer i planlegging og utbygging. Dette er spesielt viktig ved utbygging, plassering og dimensjonering av viktig infrastruktur. Det skal legges vekt på sårbarhet for klimaendringer i kommunenes ROS-analyser.
- Nasjonal politikk pålegger kommunen å legge til rette for alle grupper. Interessene til personer med funksjonsnedsettelse må ivaretas.
- Barn og unge må ivaretas i planleggingen. Sikker skolevei, samt god tilgang til lekearealer og andre uteområder er viktige hensyn. Planleggingen bør vektlegge sikring av områder der barn og unges ferdes og der tiltak kan utgjøre en særlig risiko for liv og helse.
- Planprosessen skal legge opp til medvirkning i tråd med bestemmelsene i plan- og bygningsloven. Det vil si at berørte parter i området må trekkes aktivt inn i prosessen.
- Vi viser til naturmangfoldlovens § 7 som gir prinsipper for hvordan offentlige beslutninger skal tas, jf. naturmangfoldloven §§ 8 - 12.
- Vi viser til vannforskriften § 12, og ber kommunen legge opp til en arealforvaltning som sikrer god vannkvalitet.

*Statens vegvesens behandling av innspillet i planarbeidet:*

#### **Forholdet til regionale interesser**

Innspillet tas til orientering.

#### **Kulturmiljø**

Selv om krigsfangeleiren ikke er formelt fredet, skal vi ta hensyn til lokaliteten. I planbeskrivelsen vil kulturmiljøet bli omtalt og det utarbeides KU for temaet som da vil inngå i planarbeidet. Informasjonen om at krigsfangeleiren på Torkelseng (kulturminne ID 225951) er i konflikt med brua over Tørrfjorden tas med videre i planprosessen. Vi vil ta kontakt med Nordland fylkeskommunes kulturminneavdeling dersom vi har et nærmere avklaringsbehov.

Etter innspill fra Statsforvalteren i Nordland og Statens vegvesens egne vurderinger viser det seg at Alt. 1 er en konfliktfull veglinje. Spesielt med tanke på naturverdier og landskapet er denne traséen utfordrende. Prosjektstrategien med tidlig involvering av entreprenør innebærer for Statens vegvesen som byggherre en stor risiko, både økonomisk og fremdriftsmessig, slik at vi som tiltakshaver har besluttet å ta ut Alt. 1 av planprogrammet og den videre planprosessen.

#### **Friluftsliv**

I forbindelse med planarbeidet skal det utarbeides KU for temaet friluftsliv. Ettersom Alt. 1 tas ut er det RL\_a og RL\_b det utarbeides KU for. For alternativet regulert linje har vi et kunnskapsgrunnlag som vil bli oppdatert dersom det er behov for det.

#### **Vannforvaltning**

Vi registrerer at innspillet om vannforvaltning er adressert til Sørfold kommune som planmyndighet, men vi ønsker å gjøre oppmerksom på at dette temaet vil bli behandlet som



del av planarbeidet. Statens vegvesen og Sørfold kommune vil samarbeide om dette i den videre planprosessen.

### **Landskap, reindrift og naturmangfold**

Landskap, reindrift og naturmangfold ble utredet i forbindelse med det tidligere planarbeidet E6 Megården–Mørsvikbotn. For regulert linje tar vi utgangspunkt i det kunnskapsgrunnlaget vi har fra tidligere KU og vil oppdatere der det er behov. For de nye alternativene RL\_a og RL\_b vil det bli utarbeidet ny KU for disse temaene, mens Alt. 1 går ut av planarbeidet. For deponiområdene ble det utarbeidet en egen reguleringsplan i 2018 som fortsatt gjelder og som er utgangspunkt for det videre planarbeidet. Men ettersom vi ser på to nye traséalternativer er det naturlig å vurdere de regulerede masselagringsområder opp mot et evt. endret behov knyttet til tunnelalternativene RL\_a og RL\_b.

Statens vegvesen bruker metoder for 3D–visualisering i planleggingen for å kunne gjøre bedre vurderinger av ulike tiltaks påvirkning i landskapet. Planleggingen for øvrig er modellbasert.

### **Mineraler**

Direktoratet for Mineralforvaltning som har sektoransvar for mineralressurser ble varslet ved planoppstart og det er kommet innspill fra dem. I innspillet ble det informert om ressurser innenfor varslet planområde. Mineralressurser vil bli behandlet i KU som del av temaet naturressurser.

Håndtering av overskuddsmasser vil være en vesentlig del av planarbeidet. Avhengig av mengden overskuddsmasser vil det legges opp til lagring av massene, men dersom noen masser kan brukes til samfunnsnyttige formål skal dette prioriteres. Det vil bli del av planprosessen å avklare om det finnes aktuelle prosjekter der overskuddsmasser kan inngå.

### **Klimahensyn**

Ved planlegging av skredsikring og overvannshåndtering tas det høyde for fremtidige klimaendringer. Vi tar utgangspunkt i 200–års flom. Det er videre vanlig å ta med et såkalt klimapåslag ved dimensjonering av f.eks. system for overvannshåndtering. Med tanke på klima er det kommet interne krav i Statens vegvesen som må oppfylles, deriblant klimaregnskap. Klimaregnskapet skal gjøre rede for klimagassutslipp i alle prosjektfaser, dette omfatter også et klimaregnskap på reguleringsplannivå.

### **Veiledning**

Innspillet tas til orientering.

### **Medvirkning**

Vi stiller gjerne på regionalt planforum og informerer om og mottar sektormyndigheters innspill til prosjektet. Når det gjelder reindrift så er det gjennomført befarings med Duokta reinbeitedistrikt. Vi er i dialog og Statens vegvesen vil fortsette med å konsultere reindriftnæringa i planprosessen jf. sameloven.

### **Digital plandialog**

Rutinemessig oversender vi SOSI-data til Kartverket i forbindelse med høring/offentlig ettersyn.

### **Generelle bemerkninger**

Fylkeskommunens generelle bemerkninger tas til orientering.

#### **2.1.6 Uttalelse fra Sametinget**

##### **Medvirkning og sikring av samisk natur- og kulturgrunnlag**

Planområdet E6 Megården–Sommerset er en del av det tradisjonelle samiske området hvor planleggingen skal sikre naturgrunnlaget for samisk kultur, næringsutøvelse og samfunnsliv både på land og i sjø ut til en nautisk mil utenfor grunnlinjen (PBL § 3–1 og § 1–2). For å ivareta Sametingets veilederansvar i planlegging etter plan- og bygningsloven, har Sametinget utarbeidet en planveileder: <https://sametinget.no/areal-klima-og-miljo/sametingets-planveileder/> . Vi anmoder om at denne benyttes i planleggingen.

Sametinget ønsker å fremheve at medvirkning fra samiske interesser i planarbeidet er viktig og verdifullt. Samiske interesser og lokalsamfunn vil kunne være reinbeitedistrikt eller siida, bygdelag, utmarkslag, laksefiskelag, sauebeitelag, foreninger og andre interesseorganisasjoner. Tradisjonell samisk kunnskap skal vektlegges som en del av kunnskapsgrunnlaget ved offentlige beslutninger som berører naturmangfoldet, herunder ved forvaltning av fast eiendom (jf. naturmangfoldloven § 7– 8). Vi ber dere derfor om å innlede dialog med samiske interesser i tidlig fase og sikre deres medvirkning i planarbeidet og at tradisjonell samisk kunnskap vektlegges i planprosessen.

Vi minner også om endringen i Sameloven kap. 4, som tredde i kraft 1. juli 2021. Vi viser her til plikten til å konsultere representanter for berørte samiske interesser (§§ 4–3 og 4–4) i saker om lokale forskrifter og andre beslutninger og tiltak som vil kunne påvirke samiske interesser direkte. For mer informasjon om konsultasjoner viser vi til Sameloven. Kommunal- og moderniseringsdepartementet har utarbeidet en veileder: «Veileder for kommuner og fylkeskommuner om konsultasjoner med samiske interesser». Sametinget har også noe informasjon om konsultasjoner i sin planveileder: <https://sametinget.no/areal-klima-ogmiljo/sametingets-planveileder/>

Sametinget har ikke forutsetning for å ha detaljert lokal kunnskap om det aktuelle planområdet på dette stadiet i planprosessen. Planområdet er i Duokta reinbeitedistrikt og det er reinbeiteinteresser i det aktuelle området.

Det er positivt at det skal lages en konsekvensutredning for reindrift hvor anleggsperioden skal omtales, mulige avbøtende tiltak, samt eventuelt behov for oppfølgende undersøkelser skal foreslås. Vi ber om at alle de fire alternativene blir konsekvensutredet med tanke på reindriften, slik at man har et kunnskapsgrunnlag for å velge alternativ som skaper minst konflikter for reindriften. Som følge av forskrift til konsekvensutredning § 21 tredje ledd skal den samlede virkningen av planer og tiltak innenfor det aktuelle reinbeitedistrikt vurderes. Vi forventer derfor at den samlede effekten av både eksisterende og planlagte tiltak som kan berøre reinbeitedistriktet vurderes.

Sametinget forventer også at Statens vegvesen og kommunen går i dialog med reinbeitedistriktet for å få deres syn på hvilket alternativ som skaper minst konflikter for reindriften. Vi ber dere også om å tilby konsultasjoner med reinbeitedistriktet i en tidlig fase med det formål om å oppnå enighet rundt trasévalg og andre problemstillinger med tiltaket.

### **Innspill vedrørende samiske kulturminner**

Sametinget har i forbindelse med vedtatt reguleringsplan gjennomført flere befaringer. Det vises til Sametingets brev av 07.09.2016 til Statens vegvesen med vår uttalelse til detaljregulering med konsekvensutredning for ny E6 Megården–Mørsvikbotn i Sørfold kommune. Det ble registrert 26 kulturminner, hvorav 16 automatisk fredete samiske kulturminner. Alle registreringene er lagt inn i den nasjonale kulturminnedatabasen Askeladden med individuelle Idnr.

Vi skylder å gjøre oppmerksom på at det i forbindelse med Sametingets befarings 08.10.2015 av deponiområde ble registrert en heller ved Moan/Merrelva. Hellen er et automatisk fredet samisk kulturminne og har Idnr 214617-1 i den nasjonale kulturminnedatabasen Askeladden. Hellen ligger i dag innenfor regulert område for E6 Megården–Mørsvikbotn Detaljregulering, men Sametinget gjør oppmerksom på at for det registrerte automatisk fredete samiske kulturminnet Idnr 214617-1 må det søkes dispensasjon for etter kulturminnelovens bestemmelser.

Hva gjelder forslaget til planprogram for E6 Megården–Sommerset finner Sametinget på nåværende tidspunkt og på bakgrunn av tidligere befaringer og vurdering av beliggenhet og ellers kjente forhold at det ikke er fare for at de nevnte alternativer vil komme i konflikt med automatisk fredete samiske kulturminner. Med unntak av at det må søkes dispensasjon for det automatisk fredete samiske kulturminnet ved Moan/Tverrelva har Sametinget derfor ingen spesielle merknader til de fire ulike traseer som omfattes av nevnte forslag til planprogram for strekningen E6 Megården–Sommerset. Vi imøteser imidlertid nærmere dialog hva gjelder konkretiserte behov for deponier av masser; og vil allerede nå presisere at det vil kunne være behov for befaringer av slike massedeponier før undersøkelsesplikten etter kulturminnelovens §9 første ledd kan sies å være oppfylt.

På rent kulturminnefaglig grunnlag støtter vi for øvrig Nordland fylkeskommunes uttalelse om at alternativ 1 er klart å foretrekke framfor alternativene RL, RL\_a og RL\_b, og viser ellers til egen uttalelse fra Nordland fylkeskommune.

### *Statens vegvesens behandling av innspillet i planarbeidet:*

Vi ønsker å komme i en tidlig dialog med reindriftsnæringen for å ha et godt kunnskapsgrunnlag for KU reindrift. Vi tar utgangspunkt i eksisterende KU og oppdaterer den i hht. til ny håndbok for konsekvensanalyser V712. I den forbindelsen inviterte vi både Duokta reinbeitedistrikt og Statsforvalteren på befarings. Befaring ble gjennomført 13.10.2021. Hensikten med befaringsen var å se på de varslede alternativene og vurdere sammen med reindriftsnæringen hvor det er berøringspunkter mellom prosjektet og

reinbeitedistriktets interesser. Mulige konfliktområder kan dermed inngå i vurderingene allerede i en tidlig planfase og vil bli en del av konsekvensutredningen.

Etter innspill fra Statsforvalteren i Nordland og Statens vegvesens egne vurderinger viser det seg at Alt. 1 er en konfliktfull veglinje. Spesielt med tanke på naturverdier og landskapet er denne traséen utfordrende. Prosjektstrategien med tidlig involvering av entreprenør innebærer for Statens vegvesen som byggherre en stor risiko, både økonomisk og fremdriftsmessig, slik at vi som tiltakshaver har besluttet å ta ut Alt. 1 av planprogrammet og den videre planprosessen.

Det er positivt at vi på bakgrunn av det tidligere planarbeidet har god oversikt over samiske kulturminner i planområdet. Når det gjelder kulturminnet med ID 214617-1 så løste vi det den gangen ved å justere deponiets avgrensning i sør slik at kulturminnet akkurat havnet utenfor. I 2018 ble deponiets avgrensning justert tilbake og kulturminnet er således i konflikt med deponiet slik det er regulert nå. Men siden vi nå skal omregulere skal vi få dette inn i planen som et bestemmelsesområde med krav om nærmere undersøkelser. Selve forslaget til detaljregulering er også en søknad om dispensasjon og vi mener at dette kulturminnet er dermed ivaretatt. I forbindelse med offentlig ettersyn/høring kommer vi til å følge opp denne saken sammen med dere.

Når det gjelder deponier forholder vi oss til de deponiområdene som er vedtatt i reguleringsplanen fra 2018. Dersom det blir regulert deponiområder ut over de som inngår i gjeldende plan vil dette bli en del av planprosessen og Sametinget vil bli involvert.

## 2.2 Innspill fra private grunneiere/aktører

### 2.2.1 Innspill fra Jan Arne Pettersen

Eiendom Sørfoldveien 214 eies av Bjørg Haneseth og har gnr. 25, bnr. 9. Bjørg Haneseth og Jan Arne Pettersen flyttet til Sørfoldveien 214 oktober 2021. Grunneieren har boret etter vann som ligger ca. 10 meter fra dagens vei, og det ønskes støyskjerm samt en oversiktlig avkjørsel. Alternativ RL\_a foretrekkes av grunneieren.

#### *Statens vegvesens behandling av innspillet i planarbeidet:*

At grunneieren ønsker en realisering av alternativ RL\_a tas til etterretning. Hvilket alternativ som endelig blir regulert vil bli avgjort gjennom den videre planprosessen og samarbeidet med entreprenøren. Uavhengig av hvilket alternativ som vil bli valgt utarbeides reguleringsplanen i henhold til gjeldende regler for utforming av avkjørsler og støyskjerming. Om alternativ RL\_a vil bli valgt ber vi grunneieren om å selv følge med på i den videre planprosessen. I forbindelse med offentlig ettersyn/høring av planforslaget er det mulig å komme med innspill til det konkrete planforslaget. Før øvrig gjør vi oppmerksom på at vi har begynt å kartlegge vannkilder som kan bli berørt av planarbeidet.

### 2.2.2 Innspill fra Einar Eliassen

Eliassen er grunneier av eiendommen gnr. 24, bnr. 5 på Sommerset.

Uansett hvilket alternativ (Alt 1, RL\_a eller RL\_b) som velges må det fra ny E6 sikres av- og påkjøring til/fra nåværende E6 sør for den nye Sommersettunellen slik at vi som grunneiere får tilgang til eiendommene som ligger nord og øst for Moan og masselagringsdeponiet som skal etableres i området. Det innebærer at eksisterende E6 nordover fra dagens Kannflogtunell fortsatt kan brukes.

#### Alternativ RL\_a

Ved valg av Alt. RL\_a må vannforsyningene til tre eiendommer sikres slik at vi beholder eksisterende vannforsyning. Pr i dag ligger denne på østsiden av E6 rett før Moan. Det vises for øvrig til brev og forespørsel fra SVV datert 27. januar 2017 om registrering av vannforsyninger. Mitt svar med eksakt posisjon ble gitt i brev til SVV datert 6. februar 2017. SVV etablerte vannforsyningen da eksisterende E6 trasé ble bygget i 1986.

#### Alternativ 1 og RL\_b

Disse alternativene berører min eiendom lite. Det forutsettes imidlertid at eksisterende E6 og Kannflogtunellen fortsatt kan brukes og at av- og påkjøring sør for Sommersettunellen etableres.

### *Statens vegvesens behandling av innspillet i planarbeidet:*

Uavhengig av hvilket alternativ som blir endelig regulert skal Statens vegvesen sørge for at ingen eiendom mister sin adkomst. Eksisterende E6 vil bli omklassifisert og holdes åpen som lokal adkomstveg.

#### Alternativ RL\_a

I forbindelse med planprosessen kartlegger vi private brønner/vannkilder. Vi tar utgangspunkt i din tilbakemelding fra 2017 med inntegnet vannforsyning. Skulle ny veglinje komme i konflikt med grunneiers vannforsyning vil denne erstattes og etablering av ny brønn/vannkilde bekostes av Statens vegvesen.

#### Alternativ 1 og RL\_b

Etter innspill fra Statsforvalteren i Nordland og Statens vegvesens egne vurderinger viser det seg at Alt. 1 er en konfliktfull veglinje. Spesielt med tanke på naturverdier og landskapet er denne traséen utfordrende. Prosjektstrategien med tidlig involvering av entreprenør innebærer for Statens vegvesen som byggherre en stor risiko, både økonomisk og fremdriftsmessig, slik at vi som tiltakshaver har besluttet å ta ut Alt. 1 av planprogrammet og den videre planprosessen.

Gammel E6 med Kannflogtunnelen vil når ny E6 er bygd fungere som lokalveg. Lokalvegen vil bli koblet til ny E6 sør for dagens Kannflogtunnel.

### **2.2.3 Innspill fra Hans–Richard Bråthen**

#### Angående trase fra Megården til Sommerseth.

Alt. 1 med tunell under Faulvatnet må definitivt være det beste alternativet. Både kortere og ikke minst sikrere da man slipper så mye vei ute i dagen i ett tidvis værutsatt område. Spesielt på vinteren.

#### Midttrase: Bru over Leirfjorden.

Vi har ett hus på selve Bonåsjøen. Slik vi forstår det er det veldig usikkert hva området rundt det gamle fergeleiet skal bli brukt til i anleggsfasen.

Uansett vil dette få innvirkning på vår eiendom. Vi ønsker å være i dialog med vegvesenet og entreprenør når det skal avgjøres hva området skal brukes til. Det er mulig at vi kan leie ut hele eller deler av huset vårt i for eksempel 2 årskontrakter om dette er interessant. Dette blir en totalvurdering fra vår side da man vet mer om hva området skal brukes til og vi vet mer om hvor stor innvirkning arbeidet vil ha på vår eiendom.

Eventuell støvproblematikk fra steinarbeid må være godt kartlagt i dette området.

#### Farge på brua:

Gul? Er det ikke bedre med en naturlig farge– blå/grått/grønn som går mer i ett med naturen? Jeg tror at en gul bro vil bli veldig synlig og virke unaturlig mot resterende naturbilde. Begrepet «ton i ton» bør vurderes her. Det betyr at man holder seg på samme fargeskala som omgivelsene.



### Eventuell kai på Bonåsjøen

Om det blir bygging av ny kai bør utformingen være av en slik karakter at den kan bli brukt til noe fornuftig etter anleggsperioden

### Støydemping i Bonådalen og ved Horndalsvannet

På grunn av fysisk trange forhold i dette området bør støydemping langs hele veien vektlegges høyt. Spesielt i området etter tunell ut mot Horndalsvannet og Eiavatnet. Blankpolerte fjell i området vil gi mye ekko.

### Parkering ved Eiavatnet og Horndalsvatnet:

Om det ikke er gjort så bør det planlegges parkering til begge områdene. Området har en del trafikk til hytter og friluftsområder.

### Bruk av fjellmasser

Gode masser er mangelvare og jeg kjenner norske firma som selger masser som går med båt til utlandet.

I stedet for deponi rundt omkring. Er det ikke mulig å gjøre en avtale med firma som knuser i forskjellige fraksjoner og så kan man selge massene med shipping både innen og utenriks? Dette kunne bli en inntektskilde for prosjektet?

### *Statens vegvesens behandling av innspillet i planarbeidet:*

#### Angående trase fra Megården til Sommerseth.

Etter innspill fra Statsforvalteren i Nordland og Statens vegvesens egne vurderinger viser det seg at Alt. 1 er en konfliktfull veglinje. Spesielt med tanke på naturverdier og landskapet er denne traséen utfordrende. Prosjektstrategien med tidlig involvering av entreprenør innebærer for Statens vegvesen som byggherre en stor risiko, både økonomisk og fremdriftsmessig, slik at vi som tiltakshaver har besluttet å ta ut Alt 1 av planprogrammet og den videre planprosessen.

#### Midttrase: Bru over Leirfjorden, eventuell kai på Bonåsjøen, parkering/støy ved Eiavatnet og Horndalsvatnet

Planprogrammet gjelder kun reguleringsplanarbeidet for parsellen Megården–Sommerset. Innspillet blir derfor ikke vurdert videre i dette planarbeidet. Når parsell P2 fra Sommerset til Mørsvikbotn skal reguleres vil dette skje gjennom en egen planprosess. Det er mulig å komme med dette innspill i denne planprosessen.

#### Farge på brua:

Fargen på brua er utredet av Norconsult i egen rapport og følgende vurderinger er lagt til grunn.

Stedet der brua skal være har mørketid om vinteren. Store deler av døgnet er det mørkt, på dagtid er lyset dominert av blå farge. Området langs fjorden er svært spredt bebygget. Brua vil ikke være opplyst. Ved å velge en lysreflekterende farge vil brua bli et visuelt landemerke

i et svart hvitt landskap i den mørke årstiden. En lys farge vil gjøre brua synlig. Både som landemerke, for trafikantene som krysser brua, og som et lyspunkt mellom to tunneller.

Landskapet er preget av skogkledde fjell og åser, med hovedsakelig løvtrær. Store deler av året er trærne uten blader, og gir et svart-hvitt landskap. Våren kommer sent, høsten er dominert av intense farger med orange og gule blader på trærne. Gult er den dominerende fargen i den naturlige floraen langs veien.

#### Bruk av fjellmasser

Generelt skal vi prøve å bruke overskuddsmasser til samfunnsnyttige formål. Om det finnes prosjekter i nærheten som har bruk for prosjektets overskuddsmasser er ikke fullstendig kartlagt ennå, men Statens vegvesen er på nåværende tidspunkt i dialog med Sørfold kommune om ulike muligheter. Å selge masser til utlandet kan medføre store utslipp knyttet til transport og det vil i første omgang bli prioritert å finne lokale/regionale prosjekter som evt. har behov for masser. Men innspillet tas til orientering og vil bli vurdert nærmere i planprosessen.

### 2.2.4 Innspill fra Kvarv Grendeutvalg

På vegne av Grendeutvalget på Kvarv ser vi at det er snakk om å legge om E6 fra den regulerte planen. Vi tenker at den lange tunnelen fra Megården til Sommerset kan være aktuell. Kvarv/ Gyltvik/ Aspenes er bygder som er i vekst og mange småbarnsfamilier har flyttet hit. Alle som jobber må pendle og dra sørover. Da går vi ut fra at den farlige strekningen fra Løkthaugen til Megården vil bli fylkesvei og vi må likevel kjøre denne strekningen daglig på samme vei. Det syns vi ikke er greit.

Håper at dere kan ta hensyn til dette når den nye traséen skal settes.

Vi gleder oss til en ny E6 og samtidig vil vi gi dere ros for den jobben dere har gjort til nå.

#### *Statens vegvesens behandling av innspillet i planarbeidet:*

Etter innspill fra Statsforvalteren i Nordland og Statens vegvesens egne vurderinger viser det seg at Alt. 1 er en konfliktfull veglinje. Spesielt med tanke på naturverdier og landskapet er denne traséen utfordrende. Prosjektstrategien med tidlig involvering av entreprenør innebærer for Statens vegvesen som byggherre en stor risiko, både økonomisk og fremdriftsmessig, slik at vi som tiltakshaver har besluttet å ta ut Alt. 1 av planprogrammet og den videre planprosessen. Vi holder fast på traséen mellom Megården og Kvarv som ble regulert i 2016. Det vil si at innbyggere fra Gyltvik og Kvarv kan kjøre på ny E6 mellom Kvarv og Megården. Innbyggere fra Aspenes må først kjøre på gammel E6 til Kvarv for å komme seg på ny E6.

### 3 Endringer etter varsling av planoppstart

Med bakgrunn i innkomne innspill i forbindelse med varsling av planoppstart, og egne vurderinger, er det gjort endringer og oppdateringer på planprogrammet. Konfliktpotensialet er på et såpass høyt nivå at Statens vegvesen har besluttet å ta ut Alt. 1. Spesielt på bakgrunn av at det er store natur- og landskapsverdier har vi valgt å sile ut Alt. 1 i denne tidlige planfasen. Ut over faglige vurderinger har Statens vegvesen vurdert aspekter som fremdrift og planrisiko. Å skulle gå videre med en reguleringsplan for Alt. 1 ville innebære en stor risiko for Statens vegvesen, både økonomisk og fremdriftsmessig, ved at eventuelt planvedtak blir forsinket, eller planen ikke blir vedtatt i det hele tatt.

## Innkomne uttalelser og merknader

STATENS VEGVESEN  
Postboks 8142 Dep  
0033 OSLO

**Dato:** 22.07.2021  
**Saksref:** 202106607-2  
**Deres ref.:**  
**Side:** 1 / 1

**Vår saksbehandler:** Britt Jorid Børset Foss  
**Telefon:**  
**Mobil:**  
**E-post:** britt.jorid.borset.foss@banenor.no

## **Sørfold kommune - Bane NORs uttalelse til varsel om planoppstart og planprogram for E6 Megården - Sommerset**

Vi viser til brev datert 18.06.2021 vedrørende ovennevnte.

Planområdet berører ikke interessene til eksisterende jernbane. Vi gjør imidlertid oppmerksom på at Jernbanedirektoratet i 2019 gjennomførte utredning for Nord-Norgebanen mellom Fauske og Tromsø. Foreslått trasé jf. utredningen vil kunne komme i berøring med planområdet for ny E6. Utredningsarbeidet for Nord-Norgebanen bør omtales og vurderes i planarbeidet.

Med vennlig hilsen

Ole Magne Espås  
fung. sjef Planforvaltning  
Bane, Drift og teknologi

Britt Jorid Børset Foss  
arealplanlegger

Dokumentet er godkjent elektronisk og sendes uten signatur

**Mottakere:**  
STATENS VEGVESEN, Børge Steinmo Johnsen  
**Kopi:**  
Sørfold kommune

Statens vegvesen

## **Varsel om planoppstart for E6 Megården - Sommerset, Sørfold kommune - Melding om kulturminnefaglig befaring**

Vi viser til mottatt oppstartsmelding.

Nordland fylkeskommune har som regional kulturminnemyndighet behov for å befare området ved Nordfjorden som vil bli berørt ved valg av alternativ 1.

Våre utgifter ved befaringen dekkes av tiltakshaver, jf kulturminneloven § 10. Registreringen er kostnadsberegnet til **kr 40.313,-**, jf. vedlagte budsjett. Bare faktisk tidsbruk og faktiske utgifter vil bli fakturert.

Dersom vi mottar en rask bestilling, vil det være mulig å gjennomføre registreringen i uke 31. I motsatt fall vil feltarbeidet først kunne skje i september på grunn av ferieavvikling.

Med vennlig hilsen

Geir Davidsen  
seksjonsleder for Kulturminner

Martinus Hauglid  
arkeolog

*Dette dokumentet er elektronisk godkjent og har derfor ikke underskrift.*

**Kopi til:**

Sametinget  
Tom Andre  
Edwardsen

Ávjovárgeaidnu 50

9730

KARASJOK



**Vedlegg:**  
E6 Megården - Sommerset - Budsjett

DokID  
206692

KOPI

Statens vegvesen  
Postboks 1010 Nordre Ål

2605 LILLEHAMMER

## **Innspill til varsel om planoppstart med planprogram - E6 Megården - Sommerset - Sørfold kommune**

Nordland fylkeskommune har mottatt oppstart av og høring av planprogram for E6 Megården – Sommerset. Formålet med planarbeidet er å tilrettelegge for framtidig trasevalg for ny E6 i Sørfold kommune.

Det utredes 3 alternativer for trasevalg i tillegg til den allerede planlagte traseen i dagens reguleringsplan. Det er vurdert at tiltaket omfattes av forskrift om konsekvensutredninger.

Med bakgrunn i lov om kulturminner, vegloven, naturmangfoldloven og plan- og bygningsloven, herunder fylkesplanen og rikspolitiske retningslinjer, gir Nordland fylkeskommune følgende innspill og uttalelse til planprogram.

### **Merknader**

#### Forholdet til regionale interesser

Gjeldende [Fylkesplan for Nordland](#), kapittel 8. Arealpolitikk i Nordland, inneholder klare mål for arealpolitikken i perioden. Vi ber om at det tas hensyn til disse i planarbeidet og viser spesielt til kap. 8.3. *Naturressurser, kulturminner og landskap*, 8.5. *Kystsonen* og 8.6. *Klima og klimatilpasning*.

#### Kulturmiljø

Den tyske okkupasjonen har etterlatt mange fysiske minner i Sørfold. Her er mektige anleggsspor etter byggingen av den tyske *Polarjernbanen* 1943-1945. Det fins rester etter flere av fangeleirene for de sovjetiske krigsfangene som var slavearbeidere på jernbaneanlegget. Verken anleggsspor eller fangeleirer har noe formelt vern, men er kulturminner av til dels stor nasjonal og internasjonal interesse. De er viktige fortellere om norsk krigs- og samferdselshistorie.

Da regulert linje (RL) ble egengodkjent i 2016, var Nordland fylkeskommune ennå ikke klar over at riggområdet for bygging av bru over Tørrfjorden er i konflikt med krigsfangeleiren på Torkelseng (kulturminneID 225951). Dette beklager vi på det sterkeste. Sporene etter fangeleiren er svært godt lesbare, ligger lett tilgjengelig til og kan være egnet for framtidig formidling/tilrettelegging når

Adresse: Postmottak Tlf.: 75650000  
Fylkeshuset E-post: post@nfk.no  
8048 Bodø

Samfunnsutvikling  
**Plan, klima og naturressurser**  
Silje Charlotta Wästlund  
Tlf: 75650029

Besøksadresse: Prinsensgate 100

E6 blir flyttet. Det ville være et stort tap om kulturminnet skulle gå tapt i samband med byggingen av Tørrfjord-brua.

Vi har gjennomført en mindre synfaring av områdene i bunnen av Nordfjorden som blir berørt ved bygging etter alternativ 1 (lang tunnel). Det ble ikke påvist verneverdige kulturminner som fylkeskommunen er delegert forvaltningsmyndighet for, og potensialet for slike kulturminner vurderes som beskjedent.

Kulturminnefaglig er alternativ 1 derfor klart å foretrekke framfor alternativene RL, RL\_a og RL\_b.

Dersom et alternativ med bru over Tørrfjorden likevel skulle bli valgt, ber vi om at Statens vegvesen i dialog med fylkeskommunen anstrenger seg for å komme fram til en løsning som ikke medfører ødeleggelse av Torkelseng krigsfangeleir.

Det vises til egen kulturminnefaglig vurdering fra Sametinget.

#### Friluftsliv

Alternativ 1 vil antagelig ha minst effekt knyttet til friluftsliv da storparten av vegstrekningen vil gå i tunell. Negative konsekvenser ved Alt.1 være tunellutslag, bru og tunellinnslag ved og over Nordfjordselva samt plassering og håndtering av tunellmassen.

De andre alternativene er ikke grundig nok vurdert i forhold til friluftsliv pr. dags dato.

#### Vannforvaltning

Gjennom regional plan for vannforvaltning i henhold til EUs vannforskrift, er det vedtatt miljømål for vannforekomstene i planområdet. Det generelle miljømålet er at alle vannforekomster skal ha god økologisk tilstand innen 2021. Vi ber kommunen hente inn og ta hensyn til informasjon om risiko- og påvirkningsanalyse for vannforekomster som kan bli berørt av planleggingen. Informasjon om vannforekomster finnes på [vann-nett portal](#). For mer informasjon om den regionale planen, vannområdene i fylket og videre veiledning, viser vi til [vannportalens regionale side](#) og den [nasjonale vannportalen siden](#).

#### Landskap, reindrift og naturmangfold

Uavhengig av hvilken alternativ for trase av ny E6 som velges, så vil det få en betydelig innvirkning på landskapet, naturmangfold og mulig konsekvens for reindriften i området. Derfor blir det vesentlig at dette er temaer som tas med i den videre konsekvensutredningen.

På bakgrunn av utbygging vil det også bli behov for deponier av masser. Hvor deponiene er tenkt plassert og deres innvirkning på ulike elementer, er derfor også viktig at blir tatt med i konsekvensutredningen.

For å se hvilken innvirkning i terrenget og på landskapet utbyggingen vil kunne få, bør det utarbeides 3D-modeller og det fra ulike steder for både å kunne vurdere kort- og fjernvirkningen. Vi gjør oppmerksom på at Nordland fylkeskommune har gjennomført prosjektet *Landskapskartlegging av Nordland*. Det foreligger nedlastbare rapporter fra dette prosjektet og mer informasjon om landskap på [fylkeskommunens nettsider](#).

#### Mineraler

Nordland fylkeskommune ser på mineraler som viktige for verdiskaping og sysselsetting. Nordland fylkeskommune har sammen med Troms og Finnmark fylkeskommune vedtatt Mineralstrategi for Nord-Norge. Visjonen med denne strategien er å utvikle en bærekraftig mineralnæring i landsdelen som skal bidra til å gjennomføre det grønne skiftet. Etter det Nordland fylkeskommune kjenner til er det ingen kjente mineraler- eller metallforekomster som vil bli berørt av de foreslåtte veitraseene. Fylkeskommunen anbefaler likevel at tiltakshaver tar kontakt med Norges geologiske undersøkelse og Direktoratet for mineralforvaltning i denne sammenheng.

Gjennom planprosessen bør det kartlegges hvordan massene fra utbyggingen eventuelt kan brukes inn i andre pågående prosjekter i kommunen eller nærliggende kommuner.

### Klimahensyn

Klimaendringer vil kunne påvirke stabilitet i grunnen, øke sannsynligheten for ras og behov for overvannshåndtering. Hvordan klimaendringer vil kunne påvirke vegen og hvilke virkningen utbyggingen vil kunne ha på klima, bør derfor tas med i utredningene og vurderingene.

For mer informasjon se [Norsk klimaservicesenter](#) har utarbeidet en klimaprofil for Nordland. Denne gir et kortfattet sammendrag av dagens klima, forventede klimaendringer og klimautfordringer. Klimaprofilen er et supplement til [klimahjelperen](#). Vi viser også til [klimatilpasning.no](#), [se havnivå i kart](#) og [NVEs nettsider](#). Vi viser også til Miljødirektoratets [veileder om hvordan ta hensyn til klima i plan](#), samt [Kunnskapsbanken](#). Kunnskapsbanken er en database fra Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap med fokus på samfunnets sårbarhet og risiko basert på naturhendelser.

### **Veiledning**

Nordland fylkeskommune er opptatt av at planarbeidet skal legge til grunn tilgjengelig og beslutningsrelevant kunnskap. I den grad det er mangler i kunnskapsgrunnlaget, bør tiltakshaver så langt som mulig søke å innhente relevant kunnskap.

### Medvirkning

Grunnet planens omfang og at planområdet berører mange ulike interesser, anbefaler vi at saken blir tatt opp i regionalt planforum før planforslaget kommer på høring.

Reindriftskartleggingen viser at alternativene for regulering av ny E6 vil berøre beiteområder for rein til ulike årstider, og trekk- og flyttelei, oppsamling og svømmelei/transport. Vi anbefaler derfor at reinbeitedistriktet blir tatt aktivt med i prosessen.

### Digital plandialog

I samarbeid med Kartverket og Statsforvalteren i Nordland tilbyr fylkeskommunen kvalitetssikring av planer og publisering i Nordlandsatlas. Dette gjelder både planavgrensning ved oppstart, planforslag ved høring / offentlig ettersyn og endelig vedtatt plan. Publisering i Nordlandsatlas bidrar til bedre dialog og medvirkning i planarbeidet, og gir god oversikt over arealforvaltningen. Vi ber derfor kommuner og planleggere benytte seg av tjenesten. Send planforslag med sosi-koder til [plannordland@kartverket.no](mailto:plannordland@kartverket.no).

### Generelle bemerkninger

- Fylkeskommunen forventer at kommunene legger FNs bærekraftsmål til grunn for samfunns- og arealplanleggingen, i tråd med nasjonale forventninger.



**Kopi til:**

Statens vegvesen  
Statsforvalteren i  
Nordland

Postboks 1010 Nordre Ål

2605

LILLEHAMMER

Postboks 1405

8002

BODØ

KOPPI



Statens vegvesen  
Postboks 1010 Nordre Ål  
2605 LILLEHAMMER

Dato: 18.08.2021  
Vår ref: 21/04941-2  
Deres ref:

## Uttalelse til varsel om planoppstart med planprogram, E6 Megården - Sommerset i Sørfold kommune

### POST- OG BESØKSADRESSE

Ladebekken 50  
7066 Trondheim

TELEFON + 47 73 90 46 00

E-POST [post@dirmin.no](mailto:post@dirmin.no)

WEB [www.dirmin.no](http://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 18. juni 2021.

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

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

### Om planen

Statens vegvesen er bedt om å forberede prosjekt for utbygging av E6 mellom Megården – Mørvikbotn. Dette planarbeidet vil omhandle strekningen mellom Megården – Sommerset. Statens vegvesen har vurdert flere alternativer og står nå med fire ulike traseer for ny E6:

- *Alternativ RL* er en optimalisering av tidligere regulerte løsninger. Dette alternativet vil medføre at vegen går i tunnel fra Megården før den krysser Tørrfjorden, deretter vil vegen nå i ny tunnel fra fjorden til Gyltvik
- *Alternativ RL\_a* er en optimalisering av tidligere regulert løsning der forskjellen er at tunnelen fra Kvarv kommer ut nord for Berrflogan.
- *Alternativ RL\_b* er en optimalisering av tidligere regulert løsning. Forskjellen er at tunnelen fra Kvarv kommer ut nord for Sommerset.
- *Alt 1* er en ny trase hvor E6 fra Megården legges i tunnel til Nordfjorden, med en kort etappe med veg i dagen før vegen legges i tunnel frem til Sommerset.

Alternativ RL er ferdig regulert i 2016, mens traseene RL\_a, RL\_b og Alt 1 vil utløse krav om konsekvensutredning.

### Uttalelse fra DMF



Ifølge Norges geologiske undersøkelse (NGU) sin kartdatabase berører alle alternativ i planforslaget registrert grusressurs, Kanfloget<sup>1</sup>, ved Sommerset. Forekomsten er vurdert til å ha liten betydning. Alle alternative traseer i planforslaget berører også en industrimineralprovins, Fauskeidet-Saltdal<sup>2</sup>, ved Megården. Provinsen har flere registrerte forekomster av blant annet dolomitt, kvartsitt og kalk, hvorav en forekomst er vurdert til å ha internasjonal betydning.

#### Alternativ RL, RL\_a og RL\_b

Alternativene RL, RL\_a og RL\_b berører alle industrimineralprovinsen Fauskeidet-Saltdal (beskrevet over) ved Aspfjord hvor traseen deler seg i de tre alternativene.

#### Alternativ Alt 1

Alt 1 berører ifølge NGU sin grus og pukkdatabse deler av forekomst Nordfjord<sup>3</sup>. Ressursen er vurdert til å ha liten betydning som grusressurs. Ressursen strekker seg langs Nordfjordelva og er delvis båndlagt av bebyggelse og veg. Fremtidig uttak av ressursen vurderes som lite sannsynlig.

DMF forventer en redegjøring av planens påvirkning på de berørte mineralske ressursene i en eventuell konsekvensutredning, jf. forskrift om konsekvensutredninger § 21, eller gjennom plandokumentene. DMF oppfordrer Statens vegvesen til å vurdere om de berørte grusressursene er av en slik kvalitet at de kan benyttes som byggeråstoff for tiltaket.

Datsett med mineralforekomster kan lastes ned fra GeoNorges kartkatalog<sup>4</sup>. DMF og NGUs datsett er også tilgjengelig som WMS-tjenester, og kan legges direkte inn i Statens vegvesens kartløsning.

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

---

<sup>1</sup> NGU, Kanfloget grusressurs:

[https://aps.ngu.no/pls/oradb/grus\\_GP\\_Omrade\\_fakta\\_KS.Main?p\\_objid=83884&p\\_spraak=N](https://aps.ngu.no/pls/oradb/grus_GP_Omrade_fakta_KS.Main?p_objid=83884&p_spraak=N)

<sup>2</sup> NGU, Fausekeidet-Saltdal industrimineralprovins:

<https://geo.ngu.no/api/faktaark/mineralressurser/visProvins.php?objid=36412&lang=nor>

<sup>3</sup> NGU, Nordfjord grusressurs:

[https://aps.ngu.no/pls/oradb/grus\\_GP\\_Omrade\\_fakta\\_KS.Main?p\\_objid=83882&p\\_spraak=N](https://aps.ngu.no/pls/oradb/grus_GP_Omrade_fakta_KS.Main?p_objid=83882&p_spraak=N)

<sup>4</sup> GeoNorges kartkatalog: <https://kartkatalog.geonorge.no/>





Vennlig hilsen

Dragana Beric Skjøstad  
seksjonssjef

Kristine Stenvik  
rådgiver

*Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer.*  
Saksbehandler: Kristine Stenvik

Mottakere:

Statens vegvesen

Postboks 1010 Nordre Ål

2605 LILLEHAMMER



Statens vegvesen  
Postboks 1010 Nordre Ål  
2605 LILLEHAMMER

Saksbehandler, innvalgstelefon  
Ole Christian Skogstad,  
Elisabet U. Pettersen (reindrift)

## Innspill ved oppstart - Detaljregulering for E6 på strekningen Megården - Sommerset - Sørfold

Statsforvalteren viser til varsel av 18.06.21 om planoppstart av arbeid med detaljregulering for E6 på strekningen Megården- Sommerset. Vi beklager sent innspill. Dette skyldes imidlertid sommerferieavvikling hos oss.

Hensikten med planarbeidet er å forberede prosjekt E6 Megården – Mørsvikbotn (Sørfoldtunnelene) «med tanke på å involvere entreprenørkompetanse ved oppstart eller underveis reguleringsplanfasen».

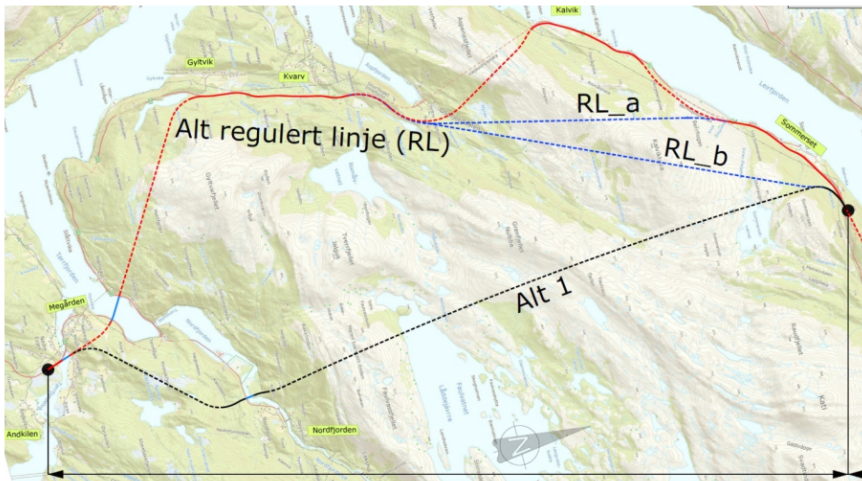
Statens vegvesen har varslet planoppstart for fire ulike E6-traseer:

- Alternativ 1 - RL vedtatte trasevalg
- Alternativ 2 - RL-a
- Alternativ 3 - RL-b
- Alternativ 4 – Alt 1

Alternativ 2 og 3, er alternative løsninger for allerede vedtatt trasevalg. Begge alternativer handler om tunnel som vil forkorte veistrekningen mellom Kvarv og Sommerset.

Alternativ 4, En ny trase hvor E6 fra Megården legges i tunell til Nordfjorden. I Nordfjorden blir det en kort etappe med veg i dagen (Nordfjordvegen og Nordfjordelva skal krysses med bru) før vegen igjen legges i tunell frem til Sommerset.

Det skal utarbeides en konsekvensutredning for alternativene 2-4. De faller inn under KU-forskriftens § 6 Planer og tiltak som alltid skal utredes for konsekvenser og ha planprogram eller melding, bokstav b) reguleringsplaner etter PBL for tiltak etter vedlegg I, 7. e) andre vei- og jernbanetiltak med investeringskostnader på mer enn 750 millioner kr.



Figur 1. På strekningen Megården – Sommerset varsles det planoppstart for fire ulike E6-traseer med tanke på å involvere entreprenørkompetanse underveis i reguleringsplanleggingen

### Statsforvalterens innspill

Det foreligger pr. i dag to vedtatte reguleringsplaner for E6 på den aktuelle strekningen, da hhv. detaljregulering av 15.11.16 for E6 Megården- Mørsvikbotn og detaljregulering av 18.12.18 for deponier E6 Sørfoldtunnelene. I forbindelse med disse planprosessene ble det foretatt en avveining av ulike traséer, hvor en kom fram til det mest foretrukne valget ut en helhetlig vurdering av økonomiske og ikke-prissatte konsekvenser.

Statsforvalteren var ved forrige planrunde klar på at det østligste alternativet (K2), som også den gang ble utelukket, var konfliktfylt både med tanke på naturmangfold og landskapshensyn i Nordfjorden. Dette alternativet fordret dessuten stort deponeringsbehov. Mye av de samme interessekonfliktene vil gjøre seg gjeldende også for det nå varslede alternativ 1, selv om linjetraseen er flyttet 150-200 meter lenger øst. Det synes derfor som om alternativ 1 allerede på nåværende tidspunkt er mer konfliktfylt for en del allmenne interesser enn RL-alternativene.

### Reindrift

SVV skriver at de nye traséene ikke vil «komme i konflikt med kjente flyttleier ettersom alle alternativene legger opp til tunnel, men reindrift spiller en viktig rolle i planområdet. Både midlertidige inngrep ifm. anleggsarbeidene og virkninger av mulige masselagringsområder skal utredes.»

Statsforvalteren viser til høringsinnspill i tidligere planprosess, deres sak 2014/052050032 og våre brev datert 23.04.2015 og 30.09.2016. Vi viser også til referat fra dialogmøte med reindriftdato datert 08.04.2016, deres ref. 15/200692.

Opplysninger om beitebruk og reindriftdatoes særverdiområde finnes på nettsiden nordlandsatlas.no/reindriftdato. Reindriftdatoene er en illustrasjon på hvordan reindriftdatoen i hovedsak og normalt bruker og flytter mellom sine beiteområder. Sammen med distriktsplanen gir kartene en overordnet og generell innføring i distriktets driftsmønster. Bruken av et område kan variere eller endres på grunn av beiteforhold, inngrepsituasjon, nye drivere i distriktet, mv.

### Reindriftdato faglig kunnskap og medvirkning

Vi anbefaler at forslagsstiller tar direkte kontakt med reinbeitedistriktet på et tidlig tidspunkt i planprosessen. Aktiv medvirkning fra reindriftdato i utredningsfasen gir tiltakshaver mulighet til å

avklare eventuelle konfliktområder og drøfte mulige avbøtende tiltak tidlig i prosessen. Dette gjelder både for anleggs- og driftsfasen.

Reinbeitedistriktet er en viktig kilde til informasjon for konsekvensutredningen av temaet reindrift, da de kjenner detaljene rundt bruken av området best. Dette er spesielt viktig i prosjekter med stram tidsramme, og hvor Samferdselsdepartementet forutsetter tidlig involvering av entreprenør. SVV har ansvar for å sikre reell medvirkning fra reinbeitedistriktet i denne prosessen.

Vi minner om at der hvor reindriftsinteresser blir berørt, skal de samlede virkningene av planer og tiltak innenfor det aktuelle reinbeitedistriktet vurderes, jfr. forskrift om konsekvens § 21.

## Miljø- og naturverdier

### *Alternativ RL, RL\_a (Regulert linje a) og RL\_b (Regulert linje b)*

Konsekvensene og ulempene vil være likt for alle tre delalternativene frem til Asp fjordvatnet. Vi viser her til tidligere uttalelser. Herfra skiller tunelltraseene seg, hvor RL\_a og RL\_b går noe lenger øst enn vedtatt trasé (RL). Valg av alternativer her vil kunne få andre konsekvenser for karst- og grotteforekomster enn vedtatt trasé. Det må også gjøres vurdering av om rapport av 09.09.16 om karst- og grotteforekomster danner tilstrekkelig kunnskapsgrunnlag for å kunne vurderer virkningene på denne naturtypen.

### *Nordfjorden*

Nordfjordelva/Laksåga danner et viktig brakkvanndelta. Brakkvannsdeltaet er ett av ca. ti forekomster i Salten. Ved utløpet er en terrasse/deltaslette med høyde på ca. 5 moh. Laksåga har og har hatt stor sedimentføring, og betydelige masser er avsatt ved utløpet i Nordfjorden. Her er det tre nes (øyrrer), to på sørsida av elva og ett på nordsida av elva, som alle er tørrlagt også ved flo sjø. Denne naturtypeforekomsten er tidligere (Elven et al.1988) vurdert som en forholdsvis unik lokalitet som ikke eller i liten grad er beskrevet fra andre steder i landet. Fra rapporten gjengis følgende:

*«Det er store sand/siltører ved elveutløpet med en sammenhengende serie av vegetasjonstyper fra forstrand til fattig, tørr lyng-bjørkeskog. Her er en meget spesiell brakkvasstrand med mange trekk som er spesielle for brakkvassfjorder. Flere vegetasjonstyper er regionalt sjeldne eller de er spesielt utformet her.»*

Elven et al. (1988) karakteriserer artsutvalget som middels, men med flere spesielle forekomster som nålsivaks, evjebrodd, og den spesielle strandtypen av tunarve. Blant annet evjebrodd ble gjenfunnet i 2014, sammen med arter som strandarve, strandkjeke, strandkjempe, skjørbuksurt, strandrug, saltsiv, trådtjønnaks, fjøresivaks, myrsaulauk, strandkryp, froskesiv, fjøresaulauk, pølstarr, sylblad, jåblom og fjørestarr. Elven et al. (1988) nevner også arter som småsivaks og ishavstarr. Disse ble ikke observert i 2014, men kan ha blitt oversett. Med grunnlag i Miljøfaglig Utredning AS' vurdering i 2014 har området middels vekt på tilstand, middels/høy vekt på utforming og som del av verdifullt landskap. I forhold til tidligere avgrensning er partiene med avstengt strandeng og mudderfjøre på sørsiden av vegen inkludert, siden det tross alt er verdifulle miljøer og arter også her (Gaarder et al. 2015).

Kryssingen av Laksåga og dalen vil gå like nord for deltalokaliteten og bygge ned deler av den nordlig øyra (Bortigardøyra). Slike elveører omfatter «pionersamfunn», ofte med en rekke sjeldne og konkurransesvake arter. Større grusører og sandbanker viser seg å ha rikt innslag av mange sjeldne billearter og andre insekter, og fungerer som viktig habitat for flere fugler, spesielt spurvefugler.

Også lokaliteter som har undergått en viss suksesjon vil kunne være viktig naturområder. Sandsvale (NT) er fra tidligere observert hekkende på øyra, og det er observert ca. 75 reirhull i naturlig erodert elvebredd her. Alternativ 1 vil sannsynligvis komme i direkte berøring med denne kolonien.

Laksågosen naturreservat ligger i eller direkte tilknytning til brakkvannsdeltaet, og kun ca. 300 meter vest for alternativ 1. Formålet med fredningen er å ivareta et verdifullt strandområde, med sjeldne vegetasjonstyper og det naturlig tilknyttede dyreliv. Brakkvannsdeltaer har stor betydning for fuglelivet, spesielt i trekketidene. Det foreligger registreringer av flere arter her, blant annet sannsynlig hekking av storspove (VU) og fiskemåke (NT). Etablering av ny E6 i form av alternativ 1 vil medføre direkte inngrep i naturlige flyvekorridor mellom elva og deltaområdet, og samtidig resulterer i vesentlig økt støypåvirkning av området.

Når det gjelder det allerede regulerte deponiområdet, vil dette medføre ødeleggelse av partiene med avstengt strandeng og mudderfjøre på sørsiden av fylkesvei 7504. Ettersom dette arealet tross alt er et verdifullt naturmiljø og inngår i et større område som er viktig for naturmangfoldet, bør dette området vurderes omregulert.

Det er registrert fossenever ved Finnskyttelva mellom ca. kote 25 og 28. Arten er vurdert som sårbar i rødlista, og forekommer hovedsakelig i gammel skog med høy luftfuktighet på kvister av gran, men kan også finnes på løvtrær, særlig gråor, istervier, osp, rogn og selje. Alternativ 1 vil, avhengig av nøyaktig trasé og tunnelløsninger, kunne komme i konflikt med skogsforekomsten her.

### **Digitaliserte plankart**

For å sikre tilfredsstillende medvirkning ved høring av planen, vil vi spesielt oppfordre til at planforslaget oversendes i SOSI-format til [plannordland@kartverket.no](mailto:plannordland@kartverket.no). På denne måten vil tiltakshaver også få kvalitetssikret digitale kartdata (jf. vår hjemmeside: [«Ny kartløsning og bedre kvalitetssikring for bedre arealplaner»](#)).

### **Samordning av statlige innsigelser i Nordland**

Statsforvalteren har i henhold til Kommunal- og moderniseringsdepartementets brev av 22.12.17 ansvar for å samordne innsigelser fra regionale statsetater i Nordland i plansaker. Vi ber om at kommunen setter av tid til dialog med berørte statlige myndigheter, i den grad det dreier seg om arealkonflikter. En slik dialog bør fortrinnsvis skje før saken sendes på offentlig ettersyn. Statsforvalteren kan bidra til å gjennomføre en slik dialog.

Med hilsen

Tore Vatne (e.f.)  
seksjonsleder

Ole Christian Skogstad  
seniorrådgiver

*Dokumentet er elektronisk godkjent*

Kopi til:  
Stájggo-Hábmer reinbeitedistrikt v/ Per Isak Labba  
Sørfold kommune  
Nordland fylkeskommune  
Duokta reinbeitedistrikt v/ Mats Pavall

Statens vegvesen  
Børge Steinmo Johnsen  
Postboks 1010 Nordre Ål  
2605 LILLEHAMMER

ÁSSJE/SAK  
21/3171 - 4

MIJÁ SIEV./VÁR REF.  
21/28069

DIJÁ SIEV./DERES REF.

BIEJVVE/DATO  
14.09.2021

## Innspill til varsel om planoppstart med planprogram, E6 Megården - Sommerset, Sørfold kommune

Vi viser til deres brev av 18.06.2021, og beklager den noe sene tilbakemeldingen.

Statens vegvesen varsler planoppstart i henhold til plan- og bygningslovens §§ 3-7 og 12-8 for fire ulike traseer på strekningen Megården-Sommerset. Dagens reguleringsplan omfatter en trasé, men planprogrammet vil utrede 3 alternative trasevalg.

Sametinget vil gi innspill til medvirkning og sikring av samisk natur- og kulturgrunnlag, samt kulturminnefaglig vurdering.

### Medvirkning og sikring av samisk natur- og kulturgrunnlag

Planområdet E6 Megården-Sommerset er en del av det tradisjonelle samiske området hvor planleggingen skal sikre naturgrunnlaget for samisk kultur, næringsutøvelse og samfunnsliv både på land og i sjø ut til en nautisk mil utenfor grunnlinjen (PBL § 3-1 og § 1-2). For å ivareta Sametingets veilederansvar i planlegging etter Plan- og bygningsloven, har Sametinget utarbeidet en planveileder: <https://sametinget.no/areal-klima-og-miljo/sametingets-planveileder/>. Vi anmoder om at denne benyttes i planleggingen.

Sametinget ønsker å fremheve at medvirkning fra samiske interesser i planarbeidet er viktig og verdifullt. Samiske interesser og lokalsamfunn vil kunne være reinbeitedistrikt eller siida, bygdelag, utmarkslag, laksefiskelag, sauebeitelag, foreninger og andre interesseorganisasjoner. Tradisjonell samisk kunnskap skal vektlegges som en del av kunnskapsgrunnlaget ved offentlige beslutninger som berører naturmangfoldet, herunder ved forvaltning av fast eiendom (jf. naturmangfoldloven § 7- 8). Vi ber dere derfor om å innlede dialog med samiske interesser i tidlig fase og sikre deres medvirkning i planarbeidet og at tradisjonell samisk kunnskap vektlegges i planprosessen.

Vi minner også om endringen i Sameloven kap. 4, som tredde i kraft 1. juli 2021. Vi viser her til plikten til å konsultere representanter for berørte samiske interesser (§§ 4-3 og 4-4) i saker om lokale forskrifter og andre beslutninger og tiltak som vil kunne påvirke samiske interesser direkte. For mer informasjon om konsultasjoner viser vi til Sameloven. Kommunal- og moderniseringsdepartementet har utarbeidet en veileder: «Veileder for kommuner og fylkeskommuner om konsultasjoner med samiske interesser». Sametinget har også noe informasjon om konsultasjoner i sin planveileder: <https://sametinget.no/areal-klima-og-miljo/sametingets-planveileder/>

Sametinget har ikke forutsetning for å ha detaljert lokal kunnskap om det aktuelle planområdet på dette stadiet i planprosessen. Planområdet er i Duokta reinbeitedistrikt og det er reinbeiteinteresser i det aktuelle området.

Det er positivt at det skal lages en konsekvensutredning for reindrift hvor anleggsperioden skal omtales, mulige avbøtende tiltak, samt eventuelt behov for oppfølgende undersøkelser skal

foreslås. Vi ber om at alle de fire alternativene blir konsekvensutredet med tanke på reindriften, slik at man har et kunnskapsgrunnlag for å velge alternativ som skaper minst konflikter for reindriften. Som følge av forskrift til konsekvensutredning § 21 tredje ledd skal den samlede virkningen av planer og tiltak innenfor det aktuelle reinbeitedistrikt vurderes. Vi forventer derfor at den samlede effekten av både eksisterende og planlagte tiltak som kan berøre reinbeitedistriktet vurderes.

Sametinget forventer også at Statens vegvesen og kommunen går i dialog med reinbeitedistriktet for å få deres syn på hvilket alternativ som skaper minst konflikter for reindriften. Vi ber dere også om å tilby konsultasjoner med reinbeitedistriktet i en tidlig fase med det formål om å oppnå enighet rundt trasévalg og andre problemstillinger med tiltaket.

### **Innspill vedrørende samiske kulturminner**

Sametinget har i forbindelse med vedtatt reguleringsplan gjennomført flere befaringer. Det vises til Sametingets brev av 07.09.2016 til Statens vegvesen med vår uttalelse til detaljregulering med konsekvensutredning for ny E6 Megården-Mørsvikbotn i Sørfold kommune. Det ble registrert 26 kulturminner, hvorav 16 automatisk fredete samiske kulturminner. Alle registreringene er lagt inn i den nasjonale kulturminnedatabasen Askeladden med individuelle ldnr.

Vi skylder å gjøre oppmerksom på at det i forbindelse med Sametingets befarings 08.10.2015 av deponiområde ble registrert en heller ved Moan/Merrelva. Hellen er et automatisk fredet samisk kulturminne og har ldnr 214617-1 i den nasjonale kulturminnedatabasen Askeladden. Hellen ligger i dag innenfor regulert område for E6 Megården-Mørsvikbotn *Detaljregulering*, men Sametinget gjør oppmerksom på at for det registrerte automatisk fredete samiske kulturminnet ldnr 214617-1 må det søkes dispensasjon for etter kulturminnelovens bestemmelser.

Hva gjelder forslaget til planprogram for E6 Megården-Sommerset finner Sametinget på nåværende tidspunkt og på bakgrunn av tidligere befaringer og vurdering av beliggenhet og ellers kjente forhold at det ikke er fare for at de nevnte alternativer vil komme i konflikt med automatisk fredete samiske kulturminner. Med unntak av at det må søkes dispensasjon for det automatisk fredete samiske kulturminnet ved Moan/Tverrelva har Sametinget derfor ingen spesielle merknader til de fire ulike traseer som omfattes av nevnte forslag til planprogram for strekningen E6 Megården-Sommerset. Vi imøteser imidlertid nærmere dialog hva gjelder konkretiserte behov for deponier av masser; og vil allerede nå presisere at det vil kunne være behov for befaringer av slike massedeponier før undersøkelsesplikten etter kulturminnelovens § 9 første ledd kan sies å være oppfylt.

På rent kulturminnefaglig grunnlag støtter vi for øvrig Nordland fylkeskommunes uttalelse om at alternativ 1 er klart å foretrekke framfor alternativene RL, RL\_a og RL\_b, og viser ellers til egen uttalelse fra Nordland fylkeskommune.

Varrudagáj/Med hilsen

Andreas Stångberg  
fágajodiheddji/fagleider

Arne Håkon Thomassen  
seniorrådediddje/seniorrådgiver

*Dát tjála le elektrávnálattjat dáhkkidum ja vuollájtjálek sáddiduvvá./  
Dette dokumentet er elektronisk godkjent og sendes uten signatur.*

Girje vuosstáiválde / Hovedmottaker:  
Statens vegvesen

Postboks 1010 Nordre Ål

2605 LILLEHAMMER



Kopijja / Kopi til:

Duokta reinbeitedistrikt v/Mats Pavall	Holtanveien 260	8219	FAUSKE
Nordland fylkeskommune		8048	BODØ
Norges Vassdrags- og Energidirektorat (nve)	Postboks 5091 Majorstua	0301	OSLO
Statsforvalteren i Nordland	Postboks 1405	8002	BODØ
Sørfold kommune	RÅDHUSET	8226	STRAUMEN

**Fra:** Jan Arne Pettersen <jan.a.pettersen@nord.no>  
**Sendt:** 29. juni 2021 13:55  
**Til:** Firmapost  
**Kopi:** line.hansen@sorfold.kommune.no  
**Emne:** Innspill til Sørfoldveien

Hei

Eiendom Sørfoldveien 214 eies av Bjørg Haneseth. Bjørg Haneseth og Jan Arne Pettersen flytter til Sørfoldveien 214 oktober 2021.

Vi har boret etter vann som ligger ca 10 meter fra dagens vei, og at vi flytter innover ønsker vi støyskjerm samt en oversiktlig avkjørsel. Så vi går inn får alternativ RL\_a.

Med vennlig hilsen,

**Jan Arne Pettersen**

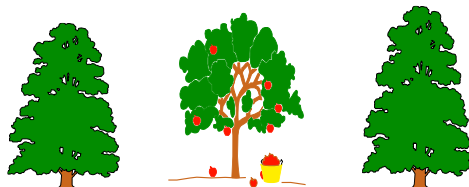
Faggruppeleder yrkesdidaktikk, PPU  
Allmennfag og yrkesfag (8-13 trinn)

T: +47 75517726 / M: +47 906 19043

[jan.a.pettersen@nord.no](mailto:jan.a.pettersen@nord.no)

[www.nord.no](http://www.nord.no)





## EINAR ELIASSEN

---

Bureiserveien 54  
2407 ELVERUM

11. august 2021

Statens vegvesen  
Postboks 1403  
8002 Bodø

### **Varsel om oppstart av detaljregulering for E6 Megården – Sommerset, planprogram med konsekvensutredning, Sørfold kommune – høringsuttalelse fra Einar Eliassen g nr/br nr 24/3**

## 1 Innledning

Det vises til brev fra Statens vegvesen (SVV) datert 15. juni 2021, deres ref 21/67603-2 hvor det bes om innspill eller kommentarer til planprogrammet.

Jeg er grunneier (sammen med min søster Heidi Sissel Eliassen) av g nr/br nr 24/3 på Sommerset.

## 2 Kommentarer og innspill

### 2.1 Generelt

Uansett hvilket alternativ (Alt 1, RL\_a eller RL\_b) som velges må det fra ny E6 sikres av- og påkjøring til/fra nåværende E6 sør for den nye Sommersettunellen slik at vi som grunneiere får tilgang til eiendommene som ligger nord og øst for Moan og masselagringsdeponiet som skal etableres i området. Det innebærer at eksisterende E6 nordover fra dagens Kannflogtunell fortsatt kan brukes.

### 2.2 RL\_a

Ved valg av RL\_a må vannforsyningene til tre eiendommer, deriblant min, sikres slik at vi beholder eksisterende vannforsyning. Pr i dag ligger denne på østsiden av E6 rett før Moan. Det vises for øvrig til brev og forespørsel fra SVV datert 27. januar 2017 om registrering av vannforsyninger. Mitt svar med eksakt posisjon ble gitt i brev til SVV datert 6. februar 2017. SVV etablerte vannforsyningen da eksisterende E6 trasé ble bygget i 1986.

### 2.3 Alt 1 og RL\_b

Se pkt 2.1. Disse alternativene berører min eiendom lite. Det forutsettes imidlertid at eksisterende E6 og Kannflogtunellen fortsatt kan brukes og at av- og påkjøring sør for Sommersettunellen etableres.

### **3 Konklusjon**

Innspillene/kommentarene oversendes med anmodning om at de blir tatt hensyn til.

Hilsen

Einar Eliassen

Kopi  
Heidi Sissel Eliassen

Varsel om planoppstart med planprogram, detaljregulering for E6 Megården–Sommerset

Hei! Viser til frist for innspill.

### **Angående trase fra Megården til Sommerseth.**

Alternativ 1 med tunell under Faulvatnet må definitivt være det beste alternativet. Både kortere og ikke minst sikrere da man slipper så mye vei ute i dagen i ett tidvis værutsatt område. Spesielt på vinteren.

### **Midttrase: Bru over Leirfjorden.**

Vi har ett hus på selve Bonåsjøen. Slik vi forstår det er det veldig usikkert hva området rundt det gamle fergeleiet skal bli brukt til i anleggsfasen.

Uansett vil dette få innvirkning på vår eiendom. Vi ønsker å være i dialog med vegvesenet og entreprenør når det skal avgjøres hva området skal brukes til. Det er mulig at vi kan leie ut hele eller deler av huset vårt i for eksempel 2 årskontrakter om dette er interessant. Dette blir en totalvurdering fra vår side da man vet mer om hva området skal brukes til og vi vet mer om hvor stor innvirkning arbeidet vil ha på vår eiendom.

E neventuelt støv problematikk fra steinarbeid må være godt kartlagt i dette området.

### **Farge på brua:**

Gul? Er det ikke bedre med en naturlig farge- blå/grått/grønn som går mer i ett med naturen? Jeg tror at en gul bro vil bli veldig synlig og virke unaturlig mot resterende naturbilde. Begrepet «ton i ton» bør vurderes her. Det betyr at man holder seg på samme fargeskala som omgivelsene.

### **Eventuell Kai på Bonåsjøen**

Om det blir bygging av ny kai bør utformingen være av en slik karakter at den kan bli brukt til noe fornuftig etter anleggsperioden

### **Støydemping i Bonådalen og ved Horndalsvannet**

På grunn av fysisk trange forhold i dette området bør støydemping langs hele veien vektlegges høyt.

Spesielt i området etter tunell ut mot Horndalsvannet og Eiavatnet. Blankpolerte fjell i området vil gi mye ekko.

**Parkering ved Eiavatnet og Horndalsvatnet:**

Om det ikke er gjort så bør det planlegges parkering til begge områdene. Området har en del trafikk til hytter og friluftsområder.

**Bruk av fjellmasser:**

Gode masser er mangelvare og jeg kjenner norske firma som selger masser som går med båt til utlandet.

I stedet for deponi rundt omkring. Er det ikke mulig å gjøre en avtale med firma som knuser i forskjellige fraksjoner og så kan man selge massene med shipping både innen og utenriks?

Dette kunne bli en inntektskilde for prosjektet?

**Fra:** Pedersen, Tommy <tommy.pedersen@wuerth.no>  
**Sendt:** 25. august 2021 10:17  
**Til:** Firmapost  
**Emne:** Ny E6 Sørfold

Hei

Ang. Ny E6 trasé i sørfold kommune.

Jeg må beklage at vi ikke fikk sendt denne mailen før høringsfristen gikk ut. Håper det går bra.

På vegne av Grendeutvalget på kvarv ser vi at det er snakk om å legge om E6 fra den regulerte plan, det vi tenker på er den lange tunnelen fra megårn til Sommerseth som kan være aktuelt. kvarv/ gyltvik/ Aspenes er bygder som er i vekst og mange småbarnsfamilie har flyttet hit, alle som jobber må pendle og da sørover. Da går vi ut fra at den farlige strekningen fra løkthaugen til megårn vil da bli fylkesvei og vi må da kjøre denne strekningen daglig på samme vei. Det syns vi ikke er greit.

Håper at dere kan ta hensyn til dette når den nye trasé en skal settes.

Vi gleder oss til en ny E6 og samtidig vil vi gi dere ros for den jobben dere har gjort til nå.

Ha en fin dag

Mvh.  
Kvarv grendeutvalget  
V/ leder  
Tommy pedersen  
Tlf. 41610929

DISCLAIMER: This e-mail message and any attachments are confidential and may be privileged or otherwise protected by legal rules. If the message is recieved by anyone other than named recipient(s), please delete it and any attachments from your computer. Whilst all reasonable care has been taken to avoid the transmission of viruses, no responsibility is accepted in this regard and the recipient should scan and carry out such other checks as it considers appropriate. Please also be aware that Wurth Norge AS cannot accept legally binding correspondence with customers as a part of an email. HAGAN 08/25/21



Statens vegvesen  
Pb. 1010 Nordre Ål  
2605 Lillehammer

Tlf: (+47) 22 07 30 00

[firmapost@vegvesen.no](mailto:firmapost@vegvesen.no)

[vegvesen.no](http://vegvesen.no)

**Tryggere, enklere og grønnere reisehverdag**