



Statens vegvesen

Merknadsbehandling av planprogram



Statens vegvesen

Prosjekt: E6 Ulvsvågskaret

Kommune: Hamarøy og Tysfjord

Innhold

1 Sammen drag	2
2 Høringen	3
2.1 Planprosessen.....	3
3 Merknader mottatt ved offentlig ettersyn.....	4
3.1 Merknader fra offentlige aktører	4
3.2 Merknader fra private aktører	9
3.3 Spørsmål fra åpent møte.....	17
4 Endringer etter offentlig ettersyn	19

1 Sammendrag

Planprogrammet har vært på høring og offentlig ettersyn i perioden 1.6 – 10.8.2019. Det kom inn i alt 18 skriftlige merknader til høringen og innspill til oppstartvarsel.

Offentlige instanser har merknader og innspill knyttet til hvilke nasjonale og regionale interesser som skal ivaretas, og angir kilder til informasjon om disse. Hovedpunkter er:

- Naturmangfold, spesielt verdier knyttet til naturtyper i skog, til vannmiljø og myrer
- Kulturminner; varsel om behov for befarings etter nærmere spesifisering av område
- Klimaendringer, overvannshåndtering, skredfare og hydrologisk kapasitet
- Landskapsbilde, reindrift og jordbruk, spesielt verdien av dyrka og dyrkbar jord

Viktigheten av medvirkning i planprosessen blir påpekt, og det gis støtte til opplegget som beskrives i planprogrammet.

Privatpersoner, organisasjoner og lokale lag/foreninger uttaler seg blant annet om trasèvalg, avkjørsler, overskuddsmasser, interesser og verdier i planområdet:

- Det gis massiv støtte til lengste tunnelalternativ med vegen utenom Skilvassbakk, på grunn av ulempene det gir for bygda å legge vegen gjennom.
- Østre tunnelutslag i Ulsvåg foretrekkes.
- Flere konkrete forslag til bruk av overskuddsmasser er lansert.
- Det må sikres atkomst med avkjørsler fra E6 til boligområder, landbruksareal, utmark og hytter.
- Flere vannkilder i Skilvassbakk blir berørt uansett alternativ.
- Adgang til og fortsatt bruk av områder for friluftsliv må sikres. Særlig nevnes Ulsvågskaret med skianlegget og badeplass i Langvika.
- I Ulsvåg må det legges vekt på god løsning for kryssområdet E6/fv. 81, myke trafikanter, næringsareal, bussholdeplass og landskapstilpasning.
- Naturverdier som fisk, vilt, fugl, skog og myr må tas vare på. Dyrka og dyrkbar mark må ikke bygges ned.
- Flere legger vekt på at de ønsker å bidra til et godt samarbeid mellom vegvesenet, kommunen, næringsliv og grunneiere.

Ingen merknader gir grunn til å gjøre større endringer i planprogrammet. Det er imidlertid tatt inn noen presiseringer, som er beskrevet i kapittel 4.

2 Høringen

2.1 Planprosessen

Planprogram ble sendt på høring og offentlig ettersyn den 31.5.2019, samtidig med varsel om oppstart av reguleringsplanarbeid. Høringsperioden var 1.6-10.8 2019.

Høringsdokumentene ble gjort tilgjengelig på prosjektets nettside, og på nettsider og kommunehus hos Hamarøy kommune og Tysfjord kommune. Grunneiere, myndigheter og andre interessenter fikk brev, og det ble annonsert i Avisa Nordland og Lokalavisa Nordsalten.

Åpent møte ble arrangert i Ulvsvåg grendehus 20. juni kl. 18-20, i samarbeid med Hamarøy kommune. Rundt 60 personer møtte. Presentasjonen til dette møtet ble i etterkant lagt ut på nettsiden. Folkemøtet ble omtalt i Avisa Nordland.

Statens vegvesen

Varsel om oppstart av planarbeid og høring av planprogram

E6 ULVSVÅGSKARET vegvesen.no

Statens vegvesen skal i samarbeid med Hamarøy og Tysfjord kommuner starte en detaljregulering av E6 Ulvsvågskaret, i samsvar med plan- og bygningsloven (pbl) §§ 12-3 og 3-7. Vi ber med dette om innspill til planarbeidet og uttalelser til planprogram.

Formålet med planarbeidet er å legge til rette for ombygging av E6 over Ulvsvågskaret. Målene for ny veg er bedre regularitet og framkommelighet, og redusert reisetid og klimagassutslipp. Innenfor planområdet på kartet skal det utredes valg av trasé for veg og tunnel, og områder for deponering av overskuddsmasser fra byggingen.

I forbindelse med planarbeidet skal det gjennomføres en konsekvensutredning for å sikre at viktige miljø- og landskaphensyn blir vurdert. Planprogrammet beskriver utredninger, planprosess og medvirkning nærmere. Planprogrammet er lagt ut til høring og offentlig ettersyn i perioden **01.06–10.08.2019**, jf. pbl §§ 4-1 og 14-2. Dokumentet er tilgjengelig her:

- Hamarøy kommune, kommunehuset på Oppeid og www.hamaroy.kommune.no
- Tysfjord kommune, kommunehuset i Kjølpsvik og www.tysfjord.kommune.no
- Statens vegvesen, www.vegvesen.no/europaveg/e6ulvsvagskaret

Åpent informasjonsmøte arrangeres torsdag den **20. juni kl. 18.00** på Ulvsvåg grendehus. Vi ber om synspunkt, innspill eller andre relevante opplysninger **innen 10.8.2019**. Send det skriftlig til Statens vegvesen Region nord, Postboks 1403, 8002 Bodø, eller til firmapost-nord@vegvesen.no.

Spørsmål kan rettes til Statens vegvesen ved Anne Knutsson, tlf. 75 55 23 19 / 977 40351, e-post anne.knutsson@vegvesen.no

Klar beskjed på folkemøte om E6 Ulvsvågskaret

- Lengst tunnel best

Statens vegvesen må kvitte seg med store mengder overskuddsmasser når flakskiften i Ulvsvågskaret på E6 skal elimineres.

Det er derfor viktig at vi beretter å holde et høyt trykk på innsett av det som blir gjort, sier statsråd Eirik Urskog-Høivang. Ved neste valg skal det være en politisk beslutning om ombyggingen. Det er viktig for at prosjektet blir gjennomført som planlagt.

De mange tilstedeværende på møtet, som var et samarbeid mellom kommunene og Statens vegvesen, ønsket seg en klar beskjed på hva som er den beste løsningen. Urskog-Høivang sier at det er viktig å ha et høyt trykk på innsett av det som blir gjort, og at det er viktig å ha en politisk beslutning om ombyggingen.

Statens vegvesen har allerede startet arbeidet med å fjerne massene fra byggingen. Det er viktig å ha et høyt trykk på innsett av det som blir gjort, og at det er viktig å ha en politisk beslutning om ombyggingen.

Figur 1 Annonse med oppstartvarsel, og artikkel i Avisa Nordland 25. juni.

3 Merknader mottatt ved offentlig ettersyn

Det kom inn i alt 18 skriftlige merknader. Merknadene er referert og kommentert i det følgende, og er vedlagt dette hefte. Sist i dette kapittelet er det referert noen spørsmål fra folkemøtet den 20.6. som ikke kommer fram i innspillene.

3.1 Merknader fra offentlige aktører

Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE)

NVE er sektormyndighet og gir råd innenfor saksområdene flom-, erosjon- og skredfare, interesser knyttet til vassdrag og for energianlegg. God arealplanlegging er viktigste virkemiddel for skadeforebygging av flom, erosjon og skred, og for reguleringsplan er det behov for fagkyndig utredning av faren. Klimaendringer, overvannshåndtering og vassdragets kapasitet til å ta imot økt avrenning og flomtopper skal også vurderes.

Tiltak som kan medføre skader eller ulemper for allmenne interesser knyttet til vassdrag og grunnvann kan medføre konsesjonsplikt etter vannressursloven.

NVE legger til grunn at kommunen vurderer om planen ivaretar nasjonale og vesentlige regionale interesser, og at det i plandokumentene kommer tydelig fram hvordan de ulike interessene er vurdert og innarbeidet.

Kommentar fra Statens vegvesen

Uttalelsen tas til etterretning i den videre planleggingen. Skredfare og grunnforhold blir kartlagt. Hydrologiske beregninger blir utført for elver og bekker, for å sikre tilstrekkelig kapasitet ved dimensjonering av bruer og konstruksjoner for overvannsshåndtering.

Det blir tatt hensyn til vannressurser og almenne interesser knyttet til dem i planleggingen. Ved behov for avklaringer rundt konsesjonsspørsmål eller annet tar vi kontakt med NVE. Energiselskaper kontaktes for kartlegging av kabelnett og dialog om tiltak der de er berørt.

Fylkesmannen i Nordland

Miljø- og naturverdier og friluftsliv

Dagens veg fra Kvannelva og vestover går gjennom en svært viktig naturtypelokalitet av gammel boreal løvskog, «gammel ospenholt». Ospetrærne har sjeldent store dimensjoner og et svært interessant lavdekke. En stor del av ospelokaliteten er vernet gjennom forskrift om Kvannskogen naturreservat. Det bør etterstrebes minst mulig inngrep utover dagens E6-trasè.

Langs vannkanten ved Kvannvatnets sørvestlige del vil det av hensyn til vannet ikke kunne påregnes utvidelse eller utbedring på østsiden av dagens veg. Det gjelder også lang vannets nordvestlige del.

Det bør vises varsomhet med inngrep i myrpartiene mellom Langodden og Mellomelva. Med vei i dagen ved Tjukkskjømningen bør vegen legges så langt vest at en unngår store inngrep sentral i våtmarksområdene Langvikmyran og Figentjønna. Også Kregelmyra i Ulsvåg bes skjermet.

En klar premiss for planarbeidet vil være å ivareta og unngå tiltak som kan komme i konflikt med skianlegges og friluftsområdene på Ulsvågskaret. En tunnel fra Beritjorddalen er klart å foretrekke.

Landbruk

Det er ikke store areal med dyrka og dyrkbar jord, men totalt vil tiltaket kunne medføre omdisponering av jordbruksressurser. Det anbefales i første omgang å lage et arealregnskap for berørt jordbruksjord, deretter at det lages en plan for flytting/mellomlagring av matjord eller andre kompensierende tiltak. Rigg- og anleggsområder bør også tilbakeføres. Dette bør tydelig framgå av bestemmelser til planen. Det påpekes at Statens vegvesen har ansvar for at kompensierende og avbøtende tiltak blir etterfulgt gjennom avtaler med entreprenører.

Nasjonal politikk tilsier at jordvernet skal prioriteres sterkere. Nasjonal jordvernstrategi er å redusere omdisponering av dyrka og dyrkbar jord, med mål om at årlig omdisponering ikke skal overstige 4000 dekar. Fylkesmannen i Nordland har fulgt opp dette med Strategisk plan for jordvern i Nordland. Målet er at det ikke skal omdisponeres mer enn 200 daa dyrka og 200 daa dyrkbar jord i Nordland per år. Fylkesmannen forventer at kommunene foretar gode faglige vurderinger av alternative arealer, og jordvern må vektes i større grad i alle planprosesser. Hvis slike vurderinger blir gjort er det større sannsynlighet for at Fylkesmannen kan akseptere tap av jordressurser i enkelte tilfeller. Manglende alternativutredning er grunnlag for innsigelse.

Reindrift

Konsekvensutredning av reindrift er viktig for å avklare hvordan trasèvalg påvirker reindriftsinteressene. Fylkesmannen ber om at de ulike alternativene vektes mot hverandre for mulige konsekvenser for reindriften. Det er positivt at opplysninger om reindriften arealressurser skal kvalitetssikres i samarbeid med reinbeitedistriktet. De er en viktig kilde til informasjon, da de kjenner bruken av området best. Direkte kontakt med næringa tidlig i planprosessen anbefales.

Flyttleier har et særlig vern etter reindriftsloven; det vil si flyttleias funksjon.

Konsekvensutredningen må avdekke om planforslaget vil hindre muligheten til å flytte rein. Hvis flyttleier må omlegges skal det søkes spesielt om dette.

Regjeringen forventer at ved endringer i arealbruk er det viktig at reindriftens interesser veies opp mot andre samfunnsinteresser, og at man søker løsninger som begrenser varig reduksjon av arealer og økte forstyrrelser for reindriften. Fylkesmannen ber vegvesenet vurdere behov for befaringsforhold før høring av planforslag, og vil å så fall gjene inviteres til å delta.

Annet

Retningslinje for støy i arealplanleggingen (T-1442/2016) må legges til grunn for gjennomføring av planen. Behov for tiltak må vurderes, og ev. sikring av gjennomføring med rekkefølgebestemmelser.

Det oppfordres til å sende planforslaget til Kartverket for kvalitetssikring. Fylkesmannen ber om at det settes av tid til berørte statlige myndigheter for dialog i tilfelle arealkonflikter.

Kommentar fra Statens vegvesen

Innspillene tas med i videre planlegging. Ved valg av vegtrasè tas hensyn til momentene så langt som mulig.

Miljø- og naturverdier: Planleggingen vil legge opp til å unngå berøring av naturreservatet. Selv om det ikke er til å unngå å berøre myr uansett trasèvalg, er det et mål å redusere det til et minimum. Vi har fått utført en egen kartlegging av naturverdier, med vekt på naturtyper og rødlistearter, ved Kvannvatnet og øst for Langvika.

Så langt som mulig vil vegtraseen ta hensyn til naturverdiene, blant annet ved østsiden av dagens E6 forbi Kvannvatnet, der nedsiden av dagens E6 unngås.

Ny veg kommer ikke i konflikt med friluftsområder og -anlegg på Ulsvågskaret.

Landbruk: Det er et mål å unngå å bygge ned dyrka og dyrkbar jord. Alternativsutredningen vil dokumentere omfang og hvilke vurderinger som ligger til grunn dersom jordbruksarealer går tapt. Jamfør kapittel 4 om endringer i planprogrammet. Muligheter for avbøtende tiltak utredes også. Reguleringsplanen vil legge klare føringer for å ta vare på matjord i anleggsperioden, og for å sikre at rigg- og anleggsområder blir tilbakeført.

Reindrift: Reindriftsnæringa kontaktes tidlig for å få tilstrekkelig kunnskap og bidrag til konsekvensutredningen om drift, arealbruk og eventuelle avbøtende tiltak.

Alternativsutredningen for trasevalg vil ta med reindrift som en av flere interesser i avveiningen. Informasjon om saksgang ved eventuell omlegging av flyttleier tas til etterretning om det blir aktuelt. Vi merker oss også at Fylkesmannen gjerne deltar på befaringsforhold hvis det oppstår mulige konfliktpunkter.

Annet: Støy blir utredet i henhold til retningslinjen T-1442/2016 og interne krav når veglinjen er valgt. Gjennom dette blir det avdekket om støytiltak er nødvendig og omfang av disse. Vi merker oss tilbudet om å bidra til dialog ved arealkonflikter om det blir aktuelt.

Nordland fylkeskommune

Regionale interesser

Fylkeskommunen ber om at det tas hensyn til mål for arealpolitikken i Fylkesplan for Nordland (kap. 8). Det vises spesielt til kap 8.3 bokstav a-c som bl.a. sier

- a) Landskap som kulturelt miljømessig og sosialt element, skal være en integrert del av arealplanleggingen. Det skal tas hensyn til både til helhetlig landskapsrom og landskapselementer.*
- b) Viktige naturområder må forvaltes slik at områdenes kvalitet ikke forringes. Naturmangfoldet bør være kartlagt som grunnlag for kommunal planlegging.*
- c) Viktige friluftsområder, lokalt og regionalt, skal sikres som ressurs og grunnlag for å ivareta de unike mulighetene Nordland har som aktivitets- og opplevelsarena.*

Det vises også til kap. 8.2 om by- og tettstedsutvikling, om at det må søke gode løsninger for tilgjengelighet til kollektivtransport og overgang mellom ulike transpormidler.

Planfaglig

Siden det i dette stadium foreligger en rekke alternativer til trasèvalg er det vanskelig for fylkeskommunen å komme med konkrete innspill nå. Til planprogrammet bemerkes at virkning på landskapsbildet er viktig. Planområdet ligger innenfor en landskapstype (småkupert åslandskap med infrastruktur) som er forholdsvis sterkt påvirket av inngrep i dag. Like fullt bør planleggingen gjennomføres med minst mulig terrenginngrep. Det gjelder også anleggsfasen med plassering av riggområder og deponiområder. Det vises til rapporter fra fylkeskommunens landskapskartlegging av Nordland.

Skilvatnet og Kvannvatnet nevnes spesielt som viktige friluftsområder. I planleggingsarbeidet må det vurderes tiltak for ikke å forringe allmennhetens bruk av friluftsområdene, men heller bidrar til økt bruk. Fylkeskommunens friluftskartlegging bes lagt til grunn i konsekvensutredningen. En stor del av vegstrekningen går nær viktige vassdrag, og det bør utredes tiltak for å hindre uønskede utslipp til ferskvann. Det vises til Regional plan for vannforvaltning. Det er registrert få viltpåkjørsler på strekningen; forekomstene gjelder langs Kvannvatnet. Vurdering av tiltak for å redusere påkjørsler bør inngå i utredningen.

Fylkeskommunen stiller seg bak planprogrammets opplegg for involvering av myndigheter og befolkning. De ber vegvesenet om å vurdere å inkludere følgende tema i konsekvensutredningen, ev. i beskrivelsen: Beredskap og ulykkesrisiko, og reduksjon av klimaendringer og konsekvenser av klimaendringer

Generelt bemerkes:

- Det bør tas hensyn til framtidige klimaendringer ved utbygging, plassering og dimensjonering av viktig infrastruktur.
- Tiltak bes oppført med tanke på klimaendringer, reduksjon av energibehov og utslipp av klimagasser.
- Barn og unge må involveres i planleggingen, og sikring av områder der barn og unge ferdes vektlegges der det er risiko for liv og helse.
- Det bes om å legge opp til arealforvaltning som sikrer god vannkvalitet, jf. vannforskriften.

Kulturminnefaglig

Fylkeskommunen må gjennomføre en arkeologisk registrering for å oppfylle undersøkelsesplikten. De ber om kartmateriale for aktuelle områder som ønskers klarert i forhold til kulturminner. Registreringen kan ev. vente til til antall alternativer er redusert.

Kommentar fra Statens vegvesen

Innspillene tas med i den videre planleggingen. Fylkesmannen i Nordland og NVE har innspill til noen av de samme temaene; våre kommentarer til disse kan være utfyllende.

Regionale interesser: De nevnte hensyn fra Fylkesplanen i Nordland skal ivaretas, se utdyping nedenfor. Landskap og naturmangfold er pekt ut som særlige tema i konsekvensanalysen. Friluftsliv skal også kartlegges og tas hensyn til. Det vises til nærmere beskrivelse i kommentar til uttalelse fra Fylkesmannen. Løsninger for kollektivtransport utarbeides blant annet i samråd med fylkeskommunens samferdselsavdeling.

Planfaglig: Landskapsbildet skal ivaretas gjennom konsekvensanalyse, blant annet med utarbeiding av landskapsanalyse. Vi vil se hen til fylkeskommunens landskapskartlegging i dette arbeidet. Landskapsfaglige vurderinger ligger til grunn ved tilpasning til terreng og detaljutforming. I kartlegging av friluftslivsinteressene vil vi benytte det regionale friluftskartet, i tillegg til lokalkunnskap. Hensyn til vassdrag herunder uønskede utslipp skal ivaretas, vi har bl.a. hydrologifaglig kompetanse med i planleggingen.

Fare for viltpåkjørslar skal utredes. En omfattende risiko- og sårbarhetsanalyse skal avdekke beredskaps- og ulykkesrisiko. Denne refereres i planbeskrivelsen, som også skal omtale klimaspørsmål. Når det gjelder kulturminner vil vi ta kontakt når vi har snevret inn planområdet som vi ønsker undersøkt. Øvrige generelle uttalelser tas til etterretning.

I kapittel 4 er presiseringer i planprogrammet beskrevet, det gjelder barns og unges interesser og klima- og energispørsmål.

Sametinget

Sametinget kjenner til to registrerte fredete kulturminner i området. De antar det kan være flere uregistrerte kulturminner, og Sametinget vil derfor befare området når trasèvalg er noe mer avklart.

Kommentar fra Statens vegvesen

Uttalelsen tas til etterretning. Vi tar kontakt når vi har snevret inn planområdet og har kart over områder som vi ønsker undersøkt.

3.2 Merknader fra private aktører

Ulvsvåg båtforening

Båtforeningen har et båtanlegg i Nausthågen i Ulvsvåg. De er interessert i å få tilgang til overskuddsmasser til bygging av molo på nordvestsiden av Vågen. Forutsetningen er at massene inneholder blokker som er grove nok til utfylling i sjø. I første omgang ønsker de dette avklart. Hvis massene er egnet vil de i samråd med kommunen jobbe videre med konkretisering og planlegging av den videre prosessen.

Kommentar fra Statens vegvesen

Vi merker oss båtforeningens interesse for steinmasser til molo. Overskuddsmasser er en ressurs som ideelt sett bør brukes i stedet for å legges i deponi. Statens vegvesen kan være interessert i å bidra til slik gjenbruk når forholdene ligger til rette for det. Transportlengde og atkomst er anleggsmessige faktorer som teller i valg av deponisted. På forhånd må båtforeningen avklare forholdet til plan- og bygningsloven hos kommunen; det vil si planstatus (reguleringsplan) og byggetillatelse. For øvrig vil avhending av eventuelle overskuddsmasser fra veganlegget skje i samsvar med «Instruks for utrangering, kassasjon og avhending av materiell og fast eiendom som tilhører staten».

Båtforeningens spørsmål om størrelsen på sprengstein besvares direkte.

Skilvassbakk grende- og grunneierlag

Grende- og grunneierlaget slutter enstemmig opp om øvre trasè som går ovenfor bebyggelsen. Dette alternativet tar best vare på bygda Skilvassbakk og er i tråd med tidligere innspill om trasèvalg.

Nedre trasè vil gi Skilvassbakk flere utfordringer. Det vil gå ut over jordbruksdrifta og redusere tilgangen til beiteområder. Tilkomst for uthenting av tømmer og ved vil ikke være mulig. Vanntiførsel er basert på lokale brønner i området for nedre trasè, erstatning med

borede brønner vil ikke være en fullgod erstatning. Med fartsgrense på 90 km/t vil det bli økt støy, som selv ikke med støyskjermer vil komme ned til et akseptablet nivå.

Det er viktig å tenke langsiktig ved valg av veg. Skilvassbakk er ei levende bygd med tilflyttere og er attraktiv for fritidseiendommer. Den ligger sentralt i forhold til andre tettsteder, og er et godt alternativ for de som vil bo landlig. Dette vil forringes med nedre trasèalternativ.

Med øvre alternativ vil grunneierne i området legge til rette for bruk av Torpelvassvegen som anleggsveg inn mot tunnelinnslag ved Beritjord, forutsatt at vegen forblir tilgjengelig for grunneierne. Grunneierne vil også være behjelpelig med å skaffe deponiplasser. Ved valg av øvre trasè vil arbeidet kunne gjøres uten å påvirke trafikkbildet og dermed gi økt sikkerhet. Langvika er en utsatt plass med flere trafikkulukker og to dødsulykker.

Kommentar fra Statens vegvesen

Vi merker oss ønsker og argumentasjon for å legge vegen utenom Skilvassbakk. Hvis nedre trasè likevel blir valgt skal tilkomst til utmark og vannforsyning løses på en akseptabel måte i samråd med de berørte. Støy er et viktig hensyn som håndteres etter nasjonale krav for kartlegging og tiltak. Når det gjelder jordbruksareal viser vi til vår kommentar til Fylkesmannen i kapittel 3.1 og de krav som stilles til omdisponering.

Vi setter pris på grunneierlagets ønske om å bidra til anleggseveg og deponiområder hvis øvre alternativ velges, og tar deres innspill med for vurdering i planleggingen.

Næringsdrivende i Ulvsvåg og Ulvsvåg lokalutvalg

Innspill rettet til Statens vegvesen og Hamarøy kommune. Det vises til tidligere etterlysning av regulering av ny E6 og regulering av Ulvsvåg.

Hamarøy kommune bes om å starte detaljregulering av Ulvsvåg, for å få klarhet i disponering av tilgjengelig areal, infrastruktur, avkjørsler og forbindelser på begge sider av vegen til beste for stedsutviklingen. Uten slike avklaringer vil utviklingen av stedet stå i stampe.

Valg av den lengste tunnelløsningen i forslaget fra Skilvassbakk grende- og grunneierlag støttes. Dette for å bevare mest mulig av bebyggelig areal og skjerme beboerne for støy. Gjennom Ulvsvåg bes det om at estetiske hensyn ivaretas ved at vegen følger terreng, og så lavt som mulig slik at skjemmende fyllinger minimeres.

Grunneierne vil stille seg positive til å etablere deponier over en avtalt periode. Videre ønsker aktører å planlegge sammen med kommunen for å anvende overskuddsmasser til molo/kai og å forsterke strandlinjen på enkelte områder.

Næringsdrivende og øvrige befolkning er fornøyd med at arbeidet er kommet i gang og vil samarbeide. De forventer at lokale og regionalpolitiske myndigheter følger opp slik at vegstrekingen får forbedringer som har vært planlagt i over 40 år.

Kommentar fra Statens vegvesen

Statens vegvesens regulering av arealer i tilknytning til veganlegget vil bidra til å avklare deler av arealbruken i Ulvsvåg. Denne reguleringsplanen vil derfor legge føringer for videre planlegging i området.

Vi merker oss deres støtte til Skilvassbakk grunneierlag for lengste tunnell. God tilpasning til landskapet er et mål for oss. Vi setter pris på at grunneierne stiller seg positive til å etablere deponier, og at dere støtter planleggingen og vil samarbeide tett.

Ulvsvåg grunneierlag

Grunneierlaget er veldig positive til at planarbeidet starter opp, og ønsker å være en bidragsyter underveis i prosessen.

Grunneierlaget (8 eiendommer) tilbyr jakt i området, og samarbeider med andre grunneierlag om jakt og småvilttaksering. Videre selger de fiskekort, og driver med kultivering av fisk i Jensvannet. I den forbindelse har de følgende innspill:

- Muligheten for jakt, fiske og rekreasjon må ivaretas under og etter anleggsperioden
- Trekkruiter for elg må ivaretas. De ønsker å bli involvert i kartlegging og tiltak
- Dialog med berørte grunneiere om grunnerverv og erstatning etableres tidlig.

Grunneierlaget støtter det lengste og mest mulig rette tunnelalternativet med utslag lengst øst i Ulvsvåg; det samme som næringslivet og Skilvassbakk grunneierlag. Dette vil best understøtte samfunns- og effektmålene for planarbeidet. Passering gjennom Skilvassbakk med tunnelutslag lengst vest er dårligst for begge stedene. I Ulvsvåg vil dette avskjære mulig arealbruk til bolig og næring ved at vegen tar areal i selve Ulvsvåggryta.

Dagens E6 over Ulvsvåg bør være åpen med tilkomst både fra Skilvassbakk og Ulvsvåg. Klassifisering av vegen må avklares og det må være tilstrekkelig vedlikehold. Grunneierlaget viser til stedsutviklingsplan for Ulvsvåg fra 2005 som ytterligere innspill til øvrig arealbruk og som bes ivaretatt i denne reguleringen.

For gjenbruk og miljøvennlig håndtering av overskuddsmasser er det viktig med samarbeid med lokalt næringsliv, kommunen, foreninger og grunneiere. For eksempel vil massene kunne brukes til å videreutvikle Ulvsvågs karet. Det vises til tidligere mulighetsstudie for utvikling til ski- og opplevelsessenter. Parkeringsplass, utsiktpunkt og løypetraseer nevnes som aktuelle tiltak.

Kommentar fra Statens vegvesen

Vi setter pris på grunneierlagets positive holdning og ønske om å bidra i planleggingen. Vi vil ta kontakt blant annet for kartlegging av elgtrekk. Det er et mål å ivareta jakt, fiske og annet friluftsliv best mulig og ha dialog med dere og andre aktører. Når vi går videre med i planleggingen tar vi deres ønsker og argumenter for østligste trasè og tunnellop med oss i vurderingene. Vi har fått tak i stedutviklingsplanen for Ulvsvåg fra 2005 og vil se hva som kan være aktuelt å bruke.

Gjenbruk av overskuddsmasser er et mål, se vår merknad til Ulvsvåg båtforening ovenfor. Forutsetningene for direkte gjenbruk er de samme uansett hvem som er initiativtaker.

Austre Hamarøy lokalutvalg

Lokalutvalget stiller seg bak og støtter Skilvassbakk grendelags valg av trasè. Lokalutvalget har kommet fram til at trasèvalget bør ende med den lengste tunnelen, med tanke på støy og miljøhensyn for bebyggelsen. Det gir også Ulvsvåg bedre mulighet for å etablere nye næringsarealer og utvikling av bygda. Kommunen oppfordres til engasjement gjennom prosessen. Det viktigste er kontinuerlig dialog med næringslivet og berørte private aktører. Planen må ivareta myke trafikanter og bilister som skal krysse ny E6. En undergang må til for atkomst til øversiden av vegen.

Det må etableres ny bussholdeplass, kanskje samkjørt med døgnhvileplass og omlastingsplass for tyngre kjøretøy. Overskuddsmasser bør komme til gode for næringsliv, foreninger og private som stiller med deponiplass. Kommunen må jobbe med tillatelser til utfylling, igangsetting og utvidelse av eksisterende fylling.

Kommentar fra Statens vegvesen

Vi noterer oss deres støtte til Skilvassbakk grendelags ønske om vegtrasè og tunnel, og viser til våre kommentarer til dem og til Ulvsvåg grunneierlag. Lokalutvalgets innspill til Ulvsvåg skal tas med i planleggingen: I kryssområdet ny/gammel E6 skal det utredes gode løsninger for alle trafikantgrupper og kollektivtrafikk. Det skal avklares om det er aktuelt å ta med fasiliteter for døgnhvile og omlasting for tyngre kjøretøy i denne reguleringsplanen. Når det gjelder bruk av overskuddsmasser viser vi til merknad til Ulvsvåg båtforening ovenfor.

Hamarøy og Tysfjord bonde- og småbrukarlag

I nordlig ende vil foreslått trasè berøre dyrka mark som brukes til produksjon av grovfør mellom dagens E6 og havet. Bonde- og småbrukarlaget er ikke i mot at det bygges ny E6, men reagerer kraftig på at det går på bekostning av landbruksjord, i strid med nasjonal jordvernstrategi. Planområdet omfatter fulldyrket og dyrkbar jord, samt produktiv skog. Siden matjorda sannsynligvis blir ytterligere nedbygd i Hamarøy pga utbyggingspress, er det viktig å finne gode løsninger som begrenser eller fjerner ulempene med nedbygging. De

mener det er mulig å endre traseen, ev. med tunnel til Sørkil for å unngå dyrkbar mark. Siden det sannsynligvis må etableres et kryss i mot gamle E6 med lav fart, er det mindre behov for en maksimalt rett trasè. Bonde- og småbrukarlaget håper dere protest tas til følge og at endelig trasè legges utenom dyket og dyrkbart landbruksareal.

Kommentar fra Statens vegvesen

Statens vegvesen tar innspill om jordvern på alvor, og vil forsøke å redusere inngrep i landbruksjord så langt det går når vegtraseen blir lagt. Vi viser til vår kommentar til Fylkesmannen i Nordland om tema landbruk.

Jordvern Nordland

Foreningen ser det som svært uheldig at planene går ut over dyrkede arealer i Hamarøy. Planområdet omfatter fulldyrket og dyrkbar jord, samt produktiv skog. Foreslått trasè berører dyrkbar mark som i dag brukes til produksjon av grovfør, mellom dagens E6 og havet. Norge har lite jordbruksareal sammenlignet med andre land. For å sikre matproduksjonen er det viktig med et sterkt jordvern. Jordvern Nordland ber Statens vegvesen se på alternative løsninger, for å sikre landbrukareal for framtidige generasjoner.

Kommentar fra Statens vegvesen

Vi viser til kommentar til Hamarøy og Tysfjord bonde- og småbrukarlag ovenfor.

Yrkestrafikkforbundet Region Nordland

Støtter forslag om at den lengste tunnelen blir bygd, det ser ut som det beste alternativet. Overskuddsmasser må kunne brukes til å utbedre fv. 81 og til videreføring av E6 nordover.

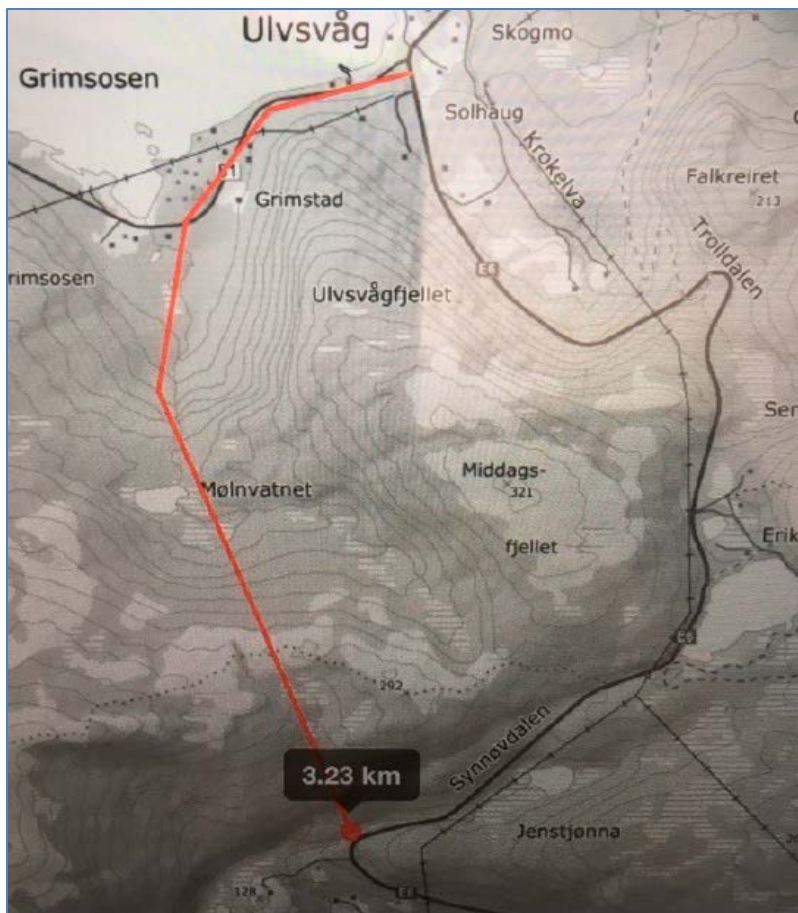
Kommentar fra Statens vegvesen

Innspillet tas med for vurdering i videre planlegging. Bruk av masser til utbedring av veg krever bl.a. mellomlagring.

Aslak Finvik

Finvik vedlegger kart med forslag om ny vegrasè: Ny vegstrekning fra «Richardsvingen» nord i Skilvassbakk, med en tunnel på 1,6 km. Påkobling til fv. 81 ved Grimsosen og bruk av eksisterende E6-trasè gjennom Ulvsvåg. Det gir kortere veg enn i dag, løser problemer for tungtrafikken og er billigere i bygging og drift enn alternativ med to tunneler. Ulempene blir for noen boliger langs fv. 81 og for Ulvsvåg sentrum med 60-sone.

Finvik har også forslag til bruk av overskuddsmasser: Utbedring av E6 på tre områder ved Skilvassbakk og av fv. 81 ved Grimsosen.



Figur 2 Forslag fra Aslak Finvik

Kommentar fra Statens vegvesen

Dette alternativet er ikke utredet i denne omgang, men noe tilsvarende er vurdert tidligere. Hovedgrunnen til at det ikke er aktuelt med tunnel her er konsekvensene for Ulsvåg tettsted. Det vil også bryte med målsettingen med prosjektet med tanke på framkommelighet. E6 vil dele stedet i to på en enda mer markert og brutal måte enn i dag. Arealbehovet er mye større enn dagens pga krav til dimensjonering, trafiksikkerhet og tilpasninger til sentrumsfunksjoner. Nærmiljø, trafiksikkerhet og boforhold blir vesentlig forringet i forhold til å legge E6 utenom sentrum. Når trafikken fra E6 blir borte åpner det nye muligheter for utvikling og miljø i sentrum. Den klare forutsetningen om å legge E6 utenom Ulsvåg er grunnen til at området med foreslått tunnel ikke er med i planområdet.

Bruk av masser til utbedring av veg krever bl.a. mellomlagring, det er mindre sannsynlig at utbedringsarbeid foregår i byggeperioden.

Tor Sverre Eriksen, gnr. 78/15 Skilvassbakk

Oversender kart som viser plassering av brønn som forsyner huset på eiendommen med vann.

Kommentar fra Statens vegvesen

Vi tar opplysningene til etterretning.

Leif Christensen, gnr. 9/1 Ulvsvåg

Oversender kart over et område i Ulvsvåg der han planlegger å få regulert et boligfelt med 20-30 boligtomter for salg. Planprosessen er ikke formelt i gang ennå. Christensen ønsker en godt dimensjonert undergang på E6 i nytt kryss. Man må kunne ta seg fram med lastebil til den siden av vegen der han har grustak og skogsplantefelt.

Kommentar fra Statens vegvesen

Behovet for tilknytning til E6 fra oversiden og fv. 81 skal ivaretas med en hensiktsmessig kryssløsning. Det viste planområdet for regulering av boligfelt overlapper vårt planområde. Vi vil ta initiativ til dialog rundt dette forholdet, med involvering av kommunen.

Irene Hunstad, gnr 60/2 Tjukkskjømningen (Tysfjord)

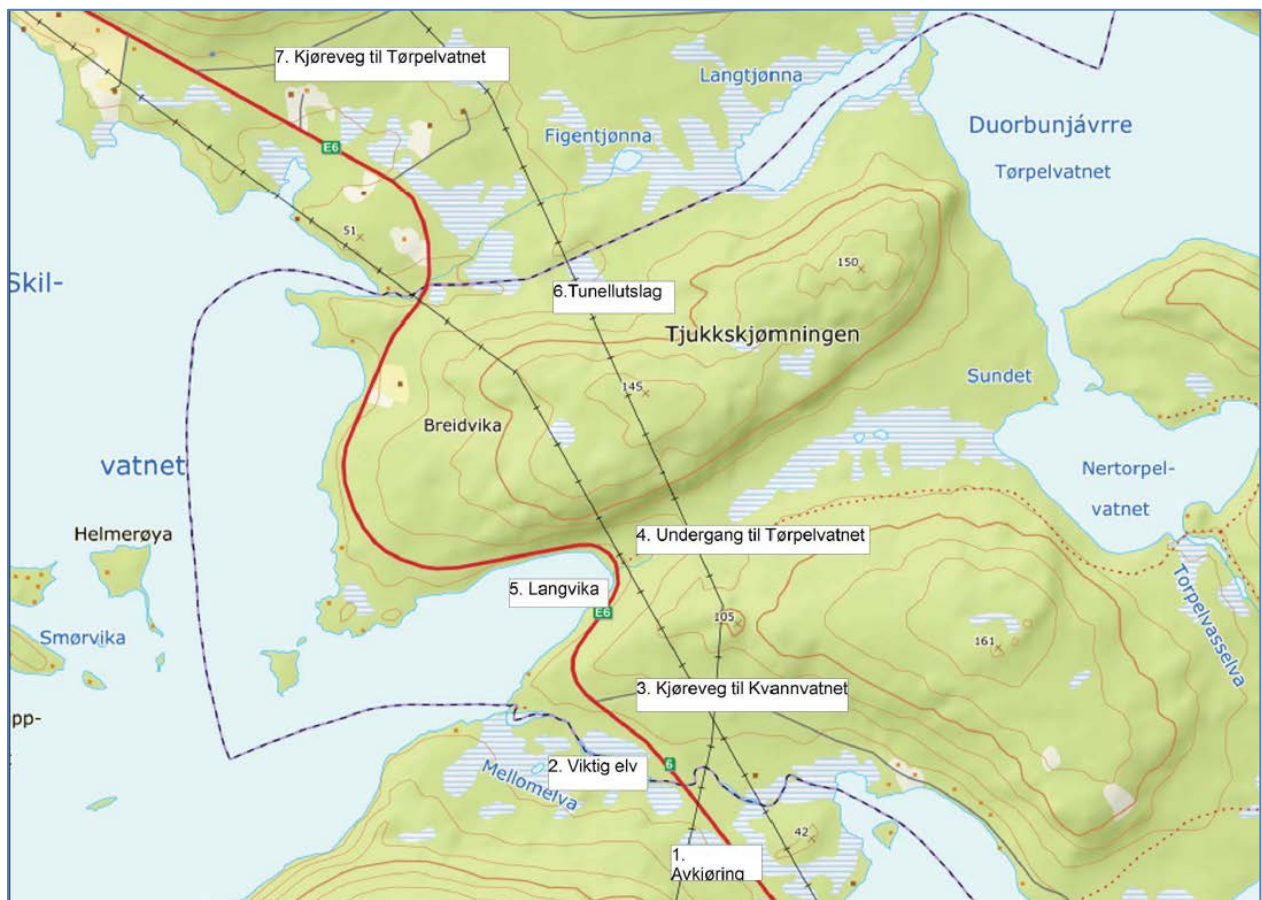
Generelt opplyses at Tjukkskjømningen er et rikt naturområde med elg, skogsfugl, multemyrer og fisk. Trasè forbi Skilvassbakk er trolig lagt over brønn for alle gårdsbruk. Skilvassbakk er et sårbart lokalmiljø som bør tas vare på, traseen bør derfor legges utenom.

Eiendommen brukes til hytter, jakt, fiske og skogproduksjon. Det er viktig at tilgang til eiendommen opprettholdes, for skogsmaskiner og avkjøring til hytter og planlagt utvidelse av hytteområdet. Natur og friluftsmiljø må bevares, spesielt multemyrene som er sensitive for endringer.

Sju forhold trekkes spesielt fram, vist i kartslette som er gjengitt nedenfor. Kartet viser også hvor de ønsker tunnelinnslagene, ut fra at det kun er ett trasèvalg de ønsker på eiendommen.

1. I dette området ønskes avkjøring til eiendommen ved at dagens E6 mot Langvika opprettholdes som lokalveg.
2. Mellomelva er viktig for fisk og fossekallen, ny bro må opprettholde kvalitetene slik at forvaltning av fiskestammen bevares.
3. Kjøreveg til Kvannvatnet må opprettholdes, for hytter og skogsdrift. Dialog om hvordan konflikt med tunnelinnslag ønskes.
4. De ønsker undergang som knytter Langvika til Nedtørpelvatnet og Langvikmyran for atkomst til hytter og drift av skog. Alternativt trygge avkjørsler mot Langvika og Tørpelvatnet.
5. Langvika er viktig for utsetting av båter for atkomst til hytter ved vannet, og for bading og isfiske. For å bevare stranda ønskes ikke E6 i dagens trasè. Skjæring i stedet for tunnel mellom Kvannvatnet og Skilvatnet er ikke aktuelt på grunn av naturkvalitetene.
6. Tunnelutslag på nordsiden av Tjukkskjømningen bør legges slik som vist på kart, der det er bratt med myr i forkant. Det er mest skånsomt for natur- og skogsmiljøet i nærheten.
7. Kjørevegen til Tørpelvatnet er eneste veien opp til skogsområdene på nordsiden av Tjukkskjømningen, og må opprettholdes.

Siden det er planlagt hyttefelt ved Tørpelvatnet kan tunnelmasser deponeres som kjøreveg mellom Langvika og Tørpelvatnet. Deponi må avklares i detalj med grunneier. Grunneierne avslutter med håp om konstruktiv dialog angående erstatning for tap og ulemper for eiendommen.



Figur 3 Kart fra Irene Hunstad

Kommentar fra Statens vegvesen

Vi takker for fylldig og konstruktivt innspill. Opplysningene om naturverdier skal ses på i forbindelse med konsekvensutredning av temaet naturmangfold. Når det gjelder avkjørsler vil vi bruke opplysningene og forslagene deres i planleggingen av avkjørsler, og sikre hensiktsmessig atkomst til eiendommer med hensyn til behovene. Dette som kommentar til deres punkt 1, 3, 4 og 7. Til pkt. 2: Det skal tas spesielle hensyn ved kryssing av Mellomelva (Kvannvatnet/Skilvatnet), både til naturverdier og hydrologisk kapasitet. Pkt. 5 og 6: Argumentene deres er en av flere som brukes i vurderingen av trasè, om vegen skal gå i tunnel eller i skjæring i området ved Langvika, og hvor tunnelinnslagene blir.

Når det gjelder massedeponering viser vi til vår merknad til Ulsvåg båtforening først i dette kapitlet. Forutsetningene for direkte gjenbruk er de samme uansett initiativtaker. Hvis veg til hyttefelt skal utbedres med masser fra vegbyggingen må dette være avklart med kommunens plan- og bygningsmyndighet.

Det er aktuelt med nærmere dialog om avkjørsler og annet aktuelt etter hvert som planleggingen går framover. Erstatning og grunnerverv foregår etter faste regler og rutiner.

Johan Kokaas, gnr 81/7 ved Kvannvatnet (Hamarøy)

På vegne av eiere og brukere av hytta bes om at avkjørselen ved Langodden blir bevart. Den har vært atkomst til hytta siden byggingen i 1947.

Kommentar fra Statens vegvesen

Vi vil sørge for atkomst fra ny E6 og mulighet til parkering, men kan ikke garantere på samme sted.

Einar Sissener, gnr. 80/1 og 81/1 – Hamarøy

Sissener er grunneier på begge sider av E6 på stekningen Kvannelva-Mellomelva. Han legger til grunn at justeringer av E6 på strekningen vil skje i ubetydelig omfang innenfor nåværende vegbredde. Videre forutsettes at nåværende avkjørsler kan beholdes og at det tas hensyn til behov for tilknytning til E6 for næringsmessig drift av skog og utmark.

Hvis det er aktuelt at eiendommen blir berørt av deponiområder for overskuddsmasser forutsetter han å bli kontaktet i planleggingsfasen, slik at deponier kan plasseres uten negativ påvirkning på næringsvirksomhet eller naturverdier.

Kommentar fra Statens vegvesen

Det ligger an til at ny E6 bygges ved siden av dagens, blant annet av hensyn til trafikkavvikling under byggingen. Vi vil sørge for hensiktsmessige avkjørsler for atkomst til eiendommene. Vi merker oss ønsket om å bli kontaktet dersom det er aktuelt å legge deponier på eiendommen.

3.3 Spørsmål fra åpent møte

Mange av de som har sendt inn skriftlige innspill deltok på åpent møte 20.6. De aller fleste spørsmål, forslag og tema som kom fram under møtet er tatt med i disse innspillene, og kommentert av Statens vegvesen. De gjentas derfor ikke her, derimot referes noen spørsmål og svar som ikke er framkommet i merknadene som er mottatt.

1. Det har vært flere runder med arbeid med ny E6 i regi av Vegvesenet, med stort lokalt engasjement og godt arbeid – blir resultatet av dette brukt i planleggingen?
Svar: Vi tar i grove trekk med oss de to hovedalternativene (kort og lang tunnel) som var utredet. Disse er utvidet med flere traseer og kombinasjonsmuligheter. I tidligere runder var det ikke meldt formell planoppstart som nå.

2. Er det tatt hensyn til forslag om framtidig E6 via Drag/Kjøpsvik, eller til utbedring videre fra Ulvsvåg og nordover?

Svar: Vi forholder oss til gjeldende konseptvalgutredning der dagens E6-trasè til Bognes er beholdt. Planleggingen i Ulvsvåg skal avsluttes ut fra mest sannsynlige trasè for videre utbedring nordover.

3. Hva er gjort av grunnundersøkelser?

Svar: Det er nylig foretatt grunnboring og analyser på flere strategiske steder. Det blir sannsynligvis utført flere grunnundersøkelser når ny veglinje er nærmere bestemt, for å sikre nødvendig kunnskap om grunnforholdene.



Figur 4 Diskusjoner i pausen under folkemøtet 20. juni. Foto: Statens vegvesen.

4 Endringer etter offentlig ettersyn

Etter vår vurdering er det ingen merknader som gir grunn til vesentlig endring av planprogrammet. Temaene som tas opp i merknader og innspill er direkte eller indirekte omtalt i planprogrammet, enten som del av konsekvensutredning eller for omtale i planen for øvrig. Det gis også tilslutning til vårt opplegg for medvirkning i planprosessen.

Det er tre forhold vi mener kan presiseres i planprogrammet, og har derfor endret på følgende:

I kapittel 5.1 er det tilføyd et nytt siste avsnitt:

Alternativsutredningen skal dokumenteres i en egen rapport, der det kommer fram hvilke vurderinger som er gjort og begrunnelsen for valg av løsning.

I kapittel 5.4 er klima og energi tatt inn som eget punkt under avsnittet Andre aktuelle tema:

- *Hvordan det er tatt hensyn til framtidige klimaendringer, og tiltakets påvirkning på energibehov og utslipp av klimagasser.*

I kapittel 6.2, 2. avsnitt er det tilføyd:

Det er et mål at barns og unges interesser spesielt skal kartlegges og ivaretas.



Statens vegvesen
Region nord
Ressursavdelingen
Postboks 1403 8002 BODØ
Tlf: (+47) 22073000
firmapost-nord@vegvesen.no

vegvesen.no

Trygt fram sammen