



Statens vegvesen

Endringsforslag kommunedelplan

Merknadsbehandling



Prosjekt: E6 Nordkjosbotn-Hatteng

Parsell: E6 Nordkjosbotn-Storfjord grense

Kommune: Balsfjord

FORORD

Dette heftet er ein samling av merknader som er komen inn i samanheng med offentleg ettersyn av endringsforslag E6 Nordkjosbotn-Storfjord grense. Merknadane er samanfatta og kommentert av Statens vegvesen, og lagt i sin heilhet bak i heftet.

Merknadsbehandlninga blir sendt til Balsfjord kommune for politisk behandling av kommunedelplanen.

Innhald

SAMANDRAG.....	3
1. INNLEIING.....	3
1.1 Kunngjering, høyring, fristar og høyringsinstansar.....	3
1.2 Merknadsbehandlinga	4
1.3 Innkomne merknader og uttalelsar.....	5
2. MERKNADER MOTTATT VED OFFENTLEG ETTERSYN.....	6
2.1 Merknader frå offentlege etatar.....	6
2.2 Merknader frå organisasjonar og foreiningar	7
2.3 Merknader frå grunneigarar, festarar og private.....	9
3. OPPSUMMERING OG KONKLUSJON.....	11

SAMANDRAG

Endringsforslag kommunedelplan E6 Nordkjosbotn-Storfjord grense vart lagt ut på offentlig høyring i perioden 3. februar til 24. mars. Ingen av merknadane medfører endringar av planforslaget. Fylkesmannen har levert innsigelse til alt. 2 og NVE har levert innsigelse til alt. 2, 4, 5 og 7. For håndtering og oppfølging av innsigelse gjeld Pbl. §§5-4 til 5-6. Statens vegvesen tilrår Balsfjord kommune om å vedta endringsforslaget alt. 3A eller alt. 3 i kommunedelplanen.

1. INNLEIING

Endringsforslag kommunedelplan for E6 Nordkjosbotn-Storfjord grense blir med dette lagt fram for politisk behandling i Balsfjord kommune. Kommunedelplanen er gjennomført i tråd med planprogrammet som vart vedtatt av Balsfjord Formannskap den 6. mars 2013.

Kommunedelplanen E6 Nordkjosbotn-Storfjord grense består av nytt endringsforslag, samt veglinjer i tidlegare kommunedelplan E6 Nordkjosbotn-Storfjord grense med konsekvensutreiing. Planbestemmelsar og kart følger planen.

Endring av kommunedelplanen er utarbeidd av Statens vegvesen Region nord, med heimel i Pbl. §11-17 og etter avtale og samarbeid med Balsfjord kommune. Jamfør Pbl. §3-7 er Statens vegvesen ansvarleg for saksbehandling av planforslaget fram til oversending til Balsfjord kommune for vedtak.

Dette dokumentet er merknadsbehandling etter offentlig ettersyn av planen.

1.1 Kunngjering, høyring, fristar og høyringsinstansar

Offentleg ettersyn:

I medhald til Pbl. § 11-14 sendte Statens vegvesen i samråd med Balsfjord kommune ut endringsforslag kommunedelplan E6 Nordkjosbotn-Storfjord grense til offentlig ettersyn i perioden 3. februar til 17. mars 2014. Etter anmodning frå høyringspartar vart fristen forlenga til 24. mars.

Planforslaget blei gjort tilgjengeleg på følgjande stader:

Balsfjord kommune, Rådhuset, Storsteinnes
Statens vegvesen, Mellomvegen 40, Tromsø
<http://www.vegvesen.no/Europaveg/e6nordkjosbotnhatteng>

Kunngjering av planforslaget vart gjort i avisa Nordlys og Nye Troms. Det vart halde opent møte i Nordkjosbotn samfunnshus måndag, den 10. mars. Statens vegvesen, Fylkesmannen i Troms og Norges vassdrag- og energidirektorat (NVE) var tilgjengeleg for spørsmål etter gjennomgang av planforslaget. Balsfjord kommune deltok også i møtet.

Høyringsinstansar og organisasjonar/foreiningar:

Troms fylkeskommune: Pb 6600, 9296 TROMSØ

Fylkesmann i Troms: Pb 6405, 9291 TROMSØ

Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE): Kongens gt. 14-18, Boks 394, 8505 NARVIK

Reindriftsforvaltningen i Troms: Pb 1183, 9326 BARDUFOSS

Sametinget: Åvjørårgeaidnu 50, 9730 KARASJOK

Balsfjord kommune: 9050 STORSTEINNES

Direktoratet for mineralforvaltning med Bergmesteren for Svalbard: Pb 2021, 7441

Trondheim

Troms Museum: Fagenhet for arkeologi, 9291 TROMSØ

Troms Kraft AS, 9291 TROMSØ

Telenor, 1331 FORNEBU

Kommunalt råd for funksjonshemmede, v/Eva Solstad: 9040 NORDKJOSBOTN

Barn og unges representant v/ Mona Karlsen: 9050 STORSTEINNES

Eldrerådet i Balsfjord v/Tormod Løvli, 9050 STORSTEINNES

Nordkjosbotn Grunneierlag v/ Terje Fosslund, 9040 NORDKJOSBOTN

Kjusokdalen Grunneierlag v/Paul Jernberg, 9040 NORDKJOSBOTN

Indre Balsfjord jeger- og fiskeforening v/Arvid Pedersen, 9050 STORSTEINNES

Naturvernforbundet i Balsfjord&Storfjord v/Helge Fredheim, 9050 STORSTEINNES

Malangen & Balsfjord Skogeierlag v/Helge Fredheim, 9050 STORSTEINNES

Balsfjord Bondelag v/Arild Heim, 9050 STORSTEINNES

Balsfjord Bonde- og Småbrukarlag, v/Per Arne Slettmo, 9050 STORSTEINNES

Balsfjord Sau og Geit v/Arild Skogeng, 9050 STORSTEINNES

Balsfjord Beitelag v/Tronn Sørensen, 9042 LAKSVATN

1.2 Merknadsbehandlinga

Det kom inn ialt 15 merknader som det er referert og gjeve kommentarar til. Alle merknader og uttalelsar til planforslaget er lagt som vedlegg.

1.3 Innkomne merknader og uttalelsar

Merknader og uttalelsar er delt inn i tre grupper og sortert etter dato dei er skrivne.

Merknader frå offentlege etatar:

Fylkesmannen i Troms

Troms fylkeskommune

Direktoratet for mineralforvaltning med Bergmesteren for Svalbard

Norges vassdrags- og energidirektorat

Merknader frå organisasjonar og foreiningar:

Troms Transportarbeiderforening

Balsfjord bondelag

Balsfjord Frp, v/ Åge og Sonja Abrahamsen

Balsfjord Venstre v/Øystein Bruvoll

Norges Lastebileier-Forbund v/Odd-Hugo Pedersen

Balsfjord Bonde og Småbrukarlag

Merknader frå grunneigarar, festarar og private:

Knut-Hugo Eliassen

Emil Sjøtun

Lise Bakkevold og Liv Johanne Bakkevold

Bebuarar langs alt. 3A Bjørnbåsen-Trangen (Torbjørn Borge, Ivar Borge og Trygve Leif Arntsen)

Alexander Midtbø

2. MERKNADER MOTTATT VED OFFENTLEG ETTERSYN

2.1 Merknader frå offentlege etatar

Merknad nr. 1: Fylkesmannen i Troms

Fylkesmannen sluttar seg til vegsjefen sin tilråding av alt. 3a og alt. 3. Fylkesmannen syner elles til tidlegare uttalelsar. Utfrå omsynet til miljø, landbruk, reindrift samt samfunnssikkerheit og beredskap blir det meldt om innsigelse til alt. 2.

Fylkesmannen peikar på at det ikkje er lagt fram bestemmelsar til planen til høyring og offentleg ettersyn, men har mottatt dette i e-post datert 20.03.14. Det føreligg heller ikkje detaljerte kart over dei ulike traseane. Traseane er kjent frå før og er ikkje påkrevd frå fylkesmannen sin side, men meiner at betre kartgrunnlag bør gjerast tilgjengeleg for andre berørte partar.

Fylkesmannen gjev ulike kommentarar knytt til landbruk, miljø og reindrift som må følgjast opp i reguleringsplan.

Statens vegvesen - kommentar:

Statens vegvesen tar innsigelse til alt. 2 til orientering. Avbøtande tiltak for landbruksnæringa vil følgjast opp i reguleringsplan. Planbestemmelsar og betre kartgrunnlag for endringsforslaget vil følgja planen ved behandling.

Merknad nr. 2: Troms fylkeskommune

Ingen merknader til planforslaget.

Merknad nr. 3: Direktoratet for mineralforvaltning med Bergmesteren for Svalbard

Ingen merknader til planforslaget.

Merknad nr. 4: Norges vassdrags- og energidirektorat

NVE støttar vegsjefen sitt tilrådde vegforslag alt. 3A over Bjørnbåsen-Trangen som den beste løysinga. Veglinja kjem i hovudsak vekk frå det verna vassdraget og naturverdiane knytt til vern av vassdraget. NVE skriv at veglinja i stor grad vil følgje terrenget og gje beskjedne landskapsmessige inngrep. Med heimel i PBL § 5-4 har NVE innsigelse til veglinje 2, 4, 5 og 7. NVE meiner at nemnte vegtrasear vil ha store negative verknader for landskapsbiletet og verneverdiane knytt til vassdragsvernet. NVE tilrår at trase 3A blir vedtatt.

NVE skriv elles at kommuneplanen ikkje har planbestemmelsar vedlagt og meiner at dette må følgje planen. NVE ber om å få tilsendt bestemmelsane i etterkant.

Statens vegvesen - kommentar:

Statens vegvesen tar innsigelsane til orientering. Vegvesenet er kjent med at planbestemmelsar ikkje kom med planforslaget og har sendt dette i etterkant til offentlege etatar.

2.2 Merknader frå organisasjonar og foreiningar

Merknad nr. 5: Troms Transportarbeiderforening

Troms Transportarbeiderforening meiner at ny E6 frå Nordkjosbotn til Storfjord må byggast etter same standard som E8 mellom Nordkjosbotn til Laksvatn. Begrunninga for dette er betre trafikktryggleik, betre transportøkonomi, gunstigare med omsyn til utslepp, betre bumiljø for komande slekter med mindre støy.

Statens vegvesen - kommentar:

Troms Transportarbeiderforening trekker opp fleire mål for nye vegar som Statens vegvesen meiner å oppnå på ein tilfredsstillande måte. Ny veg blir bygd etter same standard som strekninga frå Nordkjosbotn til Laksvatn.

Merknad nr. 6: Balsfjord bondelag

Balsfjord bondelag går inn for alt. 2 med bakgrunn i at dette alternativ legg minst beslag på dyrka og dyrbar mark. Forslaget blir betre om vegtraseen blir flytta 80-100 høgdemeter og dermed får større avstand frå Nordkjoselva. Ei slik flytting vil også vere gunstig i høve til dagens bebyggelse.

Statens vegvesen - kommentar:

I planbeskrivelsen side 30 er det tabell med oversikt over tap av dyrka og dyrkbar jord, samt skogareal. Alt. 3A vil medføre tap av ca. 10 dekar meir dyrka mark enn alt. 2, men vil ta ca. 12 dekar mindre dyrkbar mark enn alt. 2.. Samanlagt arealtap for dyrka og dyrkbar mark, vil difor vere omtrent likt mellom desse to alternativ. Den største forskjellen ligg derimot i skogareal, der alt. 2 vil medføre tap godt over 40 dekar meir enn alt. 3A.

Merknad nr. 7: Balsfjord Frp, v/ Åge og Sonja Abrahamsen

Balsfjord Frp protesterar mot planforslaget med omsyn til prosessfeil ved saksbehandlinga. Ved befarung av alt. 2 sommaren 2007 bestemte Balsfjord kommunestyre at vegen skulle byggast ovenfor Ryan (dvs. kote 80-100). Ifølgje Frp blei dette seinare vedtatt i Balsfjord kommunestyret den 21.08.2007. Trass dette blei traseen tegna tilnærma etter Skogvegen, dvs. ved Nordkjoselva sin umiddelbare nærleik, ifølgje Balsfjord Frp.

Statens vegvesen - kommentar:

Statens vegvesen har tidlegare vurdert, men aldri lagt fram eit alt. 2 etter kote 80-100 til politisk behandling overfor Balsfjord kommune. Alt. 2 som Frp referar til i kommunestyret sitt vedtak av 21.08.2007, er identisk med det som er lagt ut på ny høyring. Alle veglinjer i tidlegare kommunedelplan er altså lagt ut på ny høyring saman med eit endringsforslag.

Merknad nr. 8: Balsfjord Venstre v/Øystein Bruvoll

Balsfjord Venstre er særst forbausa over at Statens vegvesen nektar å utreia det alternativet som Balsfjord kommune har vedtatt og som «alle» bebuarane på strekninga går inn for. Bebuarar, hytteeigarar m.fl. er naturleg nok imot alt. 2 som føreslått av Statens vegvesen og som følgjer Nordkjoselva på sørsida, men motstanden er minimal mot alternativ på kote 80-100. Tidlegare har ein greidd å få desse hovedvegane bort frå busetting og jordbruk. No skal uforståelege vurderingar hindra at Statens vegvesen legg fram utreiing kor ein ikkje oppnår tilsvarende framtidsretta løysing på strekninga Nordkjosbotn-Storfjord grense. Balsfjord Venstre er i mot å legge ein trase nær busetnad og jordbruk kor ein vil leggja beslag på unødig dyrka mark og som medfører omfattande terreng- og og landskapsinngrep sentralt i dalføret bl.a. med bru over Nordkjoselva.

Statens vegvesen - kommentar:

Statens vegvesen har tidlegare vurdert og forkasta alternativ som går på kote 80-100. Ein av grunnane for dette, var omsynet til transportkvalitet og framkomelegheit. Løysinga ville blant anna medføre ugunstig vertikalkurvatur og større stigning særleg mellom Sætre og Kjempedalen. Større vern om landbruksarealet etter alt. 2, ville også innebere ei linjeføring inn mot Tamokdalen, som mange politikarar og innbyggjarane har argumentert for.

Vegvesenet vurderte også dette som transportøkonomisk dårleg løysing. NVE er også klar på at inngrepet mot verneverdiane til Nordkjoselva vil bli lite endra sjølv med større avstand til elvebreidda. Uavhengig av merknader frå sektorinteresser, har vegvesenet på nytt vurdert at heva alt. 2 ikkje tilfredsstillar målsettingane for nye vegar, og tok det difor ikkje med i endringsforslaget.

Når det gjeld bebyggelse, ville veg gjennom Kjempedalen følgeleg medført større avstand og mindre ulempe for bebuarar. Vegvesenet har stor forståelse for denne argumentasjonen, og er også bakgrunnen for at ein har lagt fram forslag med betre lokale tilpasningar på tidlegare tilrådd alternativ. Alt. 3 og alt. 3A kryssar elles dalen i eit området som medfører kortare veglengde fram til Storfjord grense.

Merknad nr. 9: Norges Lastebileier-Forbund v/Odd-Hugo Pedersen

Forbundet melder at dei ynskjer ein veg med minst mogleg stigning, gode kurvaturar, få avkøyringar og om mogleg veginnkorting. Alt dette for å ivareta omsynet til trafikktryggleik og framkomelegheit. I merknaden framkjem det at lokale transportørar meiner at alt. 2 som ligg på kote 80-100 er den beste løysinga. Dersom det ikkje er mogleg å få fjerna eventuelle innsigelsar til alt. 2 etter foreslått veglinje eller ved endra veglinje, kan Lastebileierforbundet alternativt støtta alt. 3A.

Statens vegvesen - kommentar:

Endringsforslaget alt. 3A vil korta inn strekninga fram til Storfjord grense med om lag 800 meter samanlikna med alt. 2. Alt. 3A er vidare ca. 200 meter kortare enn alt. 3. Samanlikna med alle alternativ i kommunedelplanen er alt. 3A det kortaste alternativet, og er ein av grunnane for at vegsjefen tilrår Balsfjord kommune om å vedta dette alternativ. Viss alt. 2 på kote 80-100 meter var gjennomførbart og aktuelt alternativ, ville yttersvingen gjennom Kjempedalen blitt enda vidare, og forskjellen med strekningslengde mot alt. 3A følgeleg blitt enda større. Vertikalkurvaturen ville også vore uheldig. Maks stigning for alt. 3A vil vere 4 prosent og er godt innanfor kravet for nye vegar.

Merknad nr. 10: Balsfjord Bonde og Småbrukarlag

Balsfjord Bonde og Småbrukarlag bemerkar at dei eigedomar som blir råka der alt. 3 kryssar dalen, ikkje vil ha grunnlag for å vere sjølvstendige jordbruksforetak. Dette er gårdar som var i drift inntil for få år sidan. Gårdane dette gjeld har jordgrunnlag for sjølvstendig jordbruksdrift, sjølv etter dagens arealkrav. Laget spør om dei tilstøytande teigar som er så små at det ikkje er mogleg å driva med dagens maskiner er tatt med i arealtapet.

Statens vegvesen - kommentar:

Statens vegvesen har i endringsforslaget ikkje vurdert driftskonsekvensane for dei gårdane som blir råka etter at ny veg er bygd. Teigar som vil stå igjen og som eventuelt blir vanskelegare å driva, har ein heller ikkje gjort vurderingar på, eller tatt med i arealtapet. Samtidig er det grunn til å hevde at slike negative følgjer med endring av drift som her blir peika på, også kan bli gjeldande for øvrige vegalternativ i planforslaget. Berekning av arealtap er med utgangspunkt i 30 meter breidt anleggsbelte for alt. 3A og alt. 2. Fylkesmannen peikar på at alt. 3 og alt. 3A vil ha negative konsekvensar for jordvern og landbruksnæringa. Det er

behov for avbøtande tiltak som undergangar, avkøyningar til dyrka mark, eventuelt samferdselsjordskifte mm. Fylkesmannen skriv vidare at landbruksinteressene i alle trasear er grundig belyst tidlegare i prosessen, og at næringa blir råka uansett val av trase i dalføret. Vegvesenet vil ha særleg merksemd på landbruksnæringa ved utarbeiding av reguleringsplan.

2.3 Merknader frå grunneigarar, festarar og private

Merknad nr. 11: Knut-Hugo Eliassen

Knut-Hugo Eliassen framheld behovet for at vegen må planleggast med midtrekkverk og argumenterar for Null-visjonen til vegvesenet. Vegen er sterkt belasta med tunge køyrety og behovet for fysisk adskilte køyrefelt er absolutt tilstades.

Statens vegvesen - kommentar:

Staten vegvesen har forståelse for krav og ønskje frå trafikantar om tilrettelegging av midtdelarar på våre hovedvegar. Forebyggjande tiltak for trafikkulukker er noko vegvesenet kontinuerleg rettar merksemd på og som er vårt samfunnsoppdrag.

Ved utforming av vegar vil viktige parametre likevel vere fartsgrense og trafikkmengde berekna 20 år fram i tid frå opningsåret. Når det gjeld tilrettelegging av midtdelarar, vil dette i følge vegnormalane først vere påkrevd når hastigheita er 90 km/t med trafikkgrunnlag på over 6000 køyrety i døgeret (ÅDT). Trafikkgrunnlaget på gjeldande strekning vil i år 2040 ligge på rundt 2200 køyrety i døgeret. Gjennom breidare veg, betre geometri, færre avkøyningar, betre kryssutforming, og separering av lokal- og gjennomgangstrafikken, vil trafikktryggleiken uansett få eit betydeleg løft på denne strekninga.

Merknad nr. 12: Emil Sjøtun

Emil Sjøtun kommenterer tidlegare «krav» om å heva linjeføringa til kote 80-100 for alt. 2, og refererar til ordlyden i formannskapet sitt vedtak den 14.09.2011 der det vart tilrådd å følgje noverande alt. 2, men i tilfredsstillande avstand frå Nordkjosvassdraget. Sjøtun meiner at det er begått saksbehandlingsfeil på grunnlag av at vegvesenet ikkje har utreia heva linje for alt. 2, og krev at vegvesenet må føreta ny utreiing som inkluderar alt. 2 slik ordlyden i vedtaket er fatta.

Sjøtun bemerkar vidare at landskapsbiletet for alt. 3 er feil vekta i høve til alt. 2 der rangeringa framstår som vilkårleg. Utreiingane for naturmiljø er heller ikkje tilfredsstillande og truverdige, ifølgje Sjøtun. Kravet er at relevant informasjon frå fagfolk må få betydning. I høve til rasfare, landbruk og støy vil også alt. 2 vere langt betre, meiner Sjøtun. Oppsummert går det fram i merknaden at fleire av konklusjonane er trekt på feil grunnlag, og at alternativet som kommunen har vedtatt må utreiast.

Statens vegvesen – kommentar:

Bakgrunnen for at heva linje for alt. 2 ikkje vart gjenstand for konsekvensutreiing er fleire og er begrunna i planprogrammet som Balsfjord kommune vedtok den 6. mars 2013. Sektorinteressene har elles vore klar på skadeverknadane av Nordkjosvassdraget uavhengig av kote på alt. 2. Med tidlegare vurderingar av heva alt. 2, konkluderte vegvesenet med at det ikkje var grunnlag for nye undersøkingar med endring av dette vegalternativet.

Når det gjeld vurdering av ikkje-prissatte konsekvensar som landskap, natur og geologi er dette utført etter etatens sin gjeldande metodikk for konsekvensutreiing. Fylkesmannen støttar vurderingane av verknader for landskapet til alt. 3A.

Merknad nr. 13: Lise Bakkevold og Liv Johanne Bakkevold

Bakkevold har innsigelse til alle alternativ som går på sør sida av dalen, dvs. 2,3,4,5 og 7, men rettar spesielt merksemd på alt. 2. Dette alternativ vil berøra store delar av friluftsområdet, Skogvegen, Skaidi, Kjusokdalen. Området er dagleg brukt av gåande, joggande, syklande, ridande, ski, fising, jakt, bær og sopp og andre naturopplevingar. Området blir stadig viktigare som rekreasjon for auka livskvalitet, ettersom Nordkjosbotn er i endring med industri, og aukande trafikk. Denne sida av dalen er eit lågterskeltilbod for alle grupper i samfunnet som til dømes funksjonshemma, eldre, barn, skuleelevar og speidarar. Området er brukt i generasjonar og på den gamle seterplassen Skaidi er det mange hytter som også blir berørt av alt. 2. I merkningen framkjem det at det er mange som blir råka og er sterkt i mot trase på denne sida av dalen, og støttar planarbeidet som går på nordsida av Nordkjosdalen.

Statens vegvesen - kommentar:

Statens vegvesen tar merkningen til orientering.

Merknad nr. 14: Bebuarar langs alt. 3A Bjørnbåsen-Trangen (Torbjørn Borge, Ivar Borge og Trygve Leif Arntsen)

I merkningen framkjem det at alt. 3A samanlikna med alt. 3 i stor grad vil oppfylle måla i kommunedelplanen på strekninga Bjørnbåsen-Trangen. Bebuarane er innerforstått med at innløyising vil gjelde for eigedom ved Bjørnbåsen. Det vert vidare påpeika at for g.nr./br.nr. 27/27 Bakketun vil det også vere eit spørsmål om innløyising grunna forverra bumiljø, fare for utforkøyisingar og verdiforringelse. Bebuarane har elles ingen kommentarar til endringsforslaget.

Statens vegvesen - kommentar:

Statens vegvesen tar merkningen til orientering og er glad for at fleire bebuarar langs denne strekninga ser at måloppnåinga for endringsforslaget i stor grad blir nådd. Vegvesenet er klar over at eigedom 27/27 vil ligga uheldig til, og vil konkludere med tiltak ved detaljregulering.

Merknad nr. 15: Alexander Midtbø:

Alexander Midtbø ønskjer at Statens vegvesen samordnar sin vegplanlegging med jernbanetrasè og ny kraftlinje. Det blir trangt i dalen med både ny veg, monsterkraftlinje og ein høgst sannsynleg nødvendig jernbanetrasè.

Midtbø stiller spørsmål med kvifor alt. 2 på kvote 80-100 meter er falt vekk og ønskjer innsyn i dette. Vidare er han spørrande til kvifor det ikkje er eit samarbeid mellom Statnett og Statens vegvesen.

Statens vegvesen - kommentar:

Det har aldri vore aktuelt å samordna med øvrige etatar då både krav og behov for utbygging framtrer som heilt forskjellig. Syner elles til planprogram og øvrige kommentarar ikring heva linje for alt. 2.

3. OPPSUMMERING OG KONKLUSJON

Det er framleis betydeleg motstand for at ny veg er tilrådd å følgje nordsida av dalen, dvs. alt. 3A/alt.3. Fleire av merknadane omhandlar også misnøye med prosess og fråver av utreiing til heva alt. 2 (kote 80-100). Argumentasjonen som blir brukt omhandlar hovedsakleg nærmiljø og uheldig inngrep i landbruket. Mange meiner at verknadane på verneverdiane til Nordkjoselva hadde blitt mindre, dersom vegen hadde gått høgare oppe i terrenget. Andre er igjen opptatt med å verna om naturen og friluftslivet ikring Kjempedalen, og er sterkt i mot å bygga veg på denne sida av dalen.

Statens vegvesen har forsøkt å svara så godt som råd på desse synspunkta i fleire samanhengar tidlegare. NVE og fylkesmannen har også i opent møte og i vedlagte merknader forklart utfyllande om grunnlaget for innsigelse for veglinje etter alt. 2, og kombinasjonar av denne.

Det er elles positivt å merka at fleire av bebuarane langs strekninga Bjørnbåsen-Trangen som har arbeidd særleg for alt. 2, no gjev sin støtte til endringsforslaget alt. 3A.

Sjølv om arbeidet med endringsforslaget har pågått lenge, er ein likevel godt nøgd med prosessen og medverknaden som har vore. Planforslaget med endring av veglinje forbi Bjørnbåsen-Trangen er nettopp eit resultat av lokal medverknad og stort engasjement frå kommune og berørte innbyggjarar. Viktig effekt er også at veglengda er blitt kortare fram til Storfjord grense.

Statens vegvesen tilrår Balsfjord kommune å vedta endringsforslag kommunedelplan E6 Nordkjosbotn-Storfjord grense med dei tilrådingane som ligg i planforslaget.

MERKNADER FRÅ OFFENTLEGE ETATAR



Saksbehandler
Oddvar Brenna

Telefon
77 83 79 76

Vår dato
05.03.2014
Deres dato
30.01.2014

Vår ref.
2011/46 - 19
Deres ref.
2012/095327-061

Arkivkode
421.4

Statens vegvesen Region nord
Postboks 1403
8002 Bodø

MOTTATT

24 MARS 2014

Statens vegvesen
Region nord

Høringsuttalelse til endring av kommunedelplan for E6 mellom Nordkjosbotn og Storfjord grense

Fylkesmannen i Troms viser til nevnte plan med høringsfrist den 17.03.14. På grunn av manglende dokumenter har Fylkesmannen fått forlenget høringsfrist til den 21.03.14.

Fylkesmannen har ingen merknader til det nye alternativet 3A, og kan slutte seg til vegsjefenes tilrådning om at alternativ 3A eller alternativ 3 blir valgt som framtidig trase for ny E6 mellom Nordkjosbotn og Storfjord grense.

Fylkesmannen vil vise til tidligere uttalelser om de alternative traseene for å belyse hensyn til miljø, landbruk, reindrift samt samfunnssikkerhet og beredskap og reiser innsigelse til alternativ 2 som tidligere varslet i brev datert den 15.04.11.

Fylkesmannen stiller seg til rådighet for spørsmål og drøftinger i det videre arbeidet med planen.

Statens vegvesen har i samråd med Balsfjord kommune startet en ny prosess med endring av denne kommunedelplanen. Tidligere kommunedelplan ble vedtatt av Balsfjord kommune i 2007, men ved oppstart av reguleringsplan for alternativ 2 vinteren 2011 kom det varsel om innsigelser fra Fylkesmannen og NVE til dette alternativet. Innsigelsen er i hovedsak begrunnet av hensynet til vassdragsvern for Nordkjoselva.

Tidligere uttalelser til planen:

Fylkesmannen har ved flere anledninger gitt innspill og uttalelser til ny E6 på strekningen Nordkjosbotn – Storfjord grense, jfr sist brev fra Fylkesmannen med innspill til planarbeidet datert den 21.01.11, 15.04.11 samt 15.06.12. Fylkesmannens syn på tiltaket ansees derfor som tilstrekkelig klargjort gjennom tidligere korrespondanse og drøftinger i planprosessen og hver enkelt trase kommenteres derfor ikke på nytt for å belyse Fylkesmannens synspunkt i planspørsmålet.



Kommentarer til det foreliggende planforslaget:

Det er ikke lagt fram bestemmelser til planen ved utlegging til høring og offentlig ettersyn. I e-post datert den 20.03.14 oversender Statens vegvesen bestemmelser til planen. Det skal lages en reguleringsplan for traseen som velges iht. §2.1 i bestemmelsene.

Statens vegvesen har heller ikke lagt fram detaljerte kart over de ulike traseene. Traseene er kjent fra tidligere utkast og er ikke påkrev for vår vurdering av planen. Av hensyn til andre berørte parter og grunneiere, burde det vært oversendt kart slik at private og andre kan ivareta sine interesser på en trygg måte.

Planen omfatter de 6 tidligere alternative veglinjer og et nytt alternativ 3A som innebærer en hevet veglinje fra Bjørnbåsen til Trangen. Statens vegvesen anbefaler ut fra en totalvurdering av konsekvenser alternativ 3A eller 3 som framtidig veglinje for E6 fra Nordkjosbotn – Storfjord grense.

Etter Fylkesmannens vurdering er det viktig å få utbedret denne vegstrekningen for å ivareta hensynet til sikker trafikkavvikling på strekningen i kombinasjon med jordvern, vassdragsvern og hensynet til bosetting i dalføret.

Fylkesmannen har sektoransvaret for landbruk, reindrift, miljø samt samfunnssikkerhet og beredskap og skal foreta en samlet vurdering av konsekvensene for disse sentrale sektorene i vurderingen av planforslaget.

Fylkesmannen har ingen merknader til det nye alternativet 3A, og kan slutte seg til vegsjefenes tilrådning om at alternativ 3A eller alternativ 3 blir valgt som framtidig trase for ny E6 mellom Nordkjosbotn og Storfjord grense.

Fylkesmannen vil vise til tidligere uttalelse for utdyping av sektorhensyn i de ulike traseene og reiser innsigelse til alternativ 2. En mulig innsigelse til trase 2 er tidligere varslet i brev datert den 15.04.11.

I arbeidet med reguleringsplanen vil Fylkesmannen ta nærmere stilling til arealformål og eventuelle avbøtende tiltak. På strekningen vil særlig landbruksnæringen berøres, og det er derfor viktig å avklare avbøtende tiltak som underganger, eventuelle markavkjøringer eller samferdselsjordskifte der det kan være aktuelt for å ivareta gode framtidige driftsvilkår for landbruksnæringen. For reindriftsnæringen vil det være viktig at ny E6 ikke bygges i lia på sørsiden av E6 fra krysset ved Øvergård og nordover.

Fylkesmannen vil gi følgende korte kommentarer til følgende sektorområder:

Hensynet til landbruk:

Vegsjefens tilrådning av alternativ 3 og 3a vil ha negative konsekvenser for jordvern og landbruksnæringen. Det er behov for avbøtende tiltak som underganger, avkjøringer til dyrket mark, eventuelt samferdselsjordskifte mm. Dette er forhold som må avklares gjennom

detaljplanleggingen av den valg av trase. Landbruksinteressene i alle traseene er grundig belyst tidligere i prosessen og momentene tør være kjent for Statens vegvesen.

Landbruksinteressene blir berørt uansett valg av trase i dalføret. Etter en samlet vurdering av planene, kan landbruksinteressene vike til fordel for andre samfunnsinteresser av større vekt.

Hensynet til miljø:

I konsekvensvurderingen som er gjort for de ulike veglinjer er alternativene 1, 2, 4 og 7 vurdert som de dårligste alternativene for landskapsbildet med middels negativ konsekvens. Av disse fire alternativene er det alternativ 2 og 7 som blir rangert som de dårligste alternativene fordi de deler opp et særprega kulturlandskap i Kjempedalen og berører karakteristiske terrengformer i Kjusakdalen og Kjempedalen. Alternativ 3 og 5 er vurdert som de beste alternativ mht påvirkning på landskapsbildet. Begge alternativene er vurdert å ha liten negativ for landskapsbildet. Alternativ 3A er vurdert å ha større konsekvens for landskapsbildet enn alternativ 3 på grunn av store skjæringen på linjen mellom Bjørnbåsen og Trangen. Fylkesmannen er enig i konsekvensvurderingene mht påvirkning på landskapsbildet.

Når det gjelder naturmiljø og ivaretagelse av naturmangfold er alternativ 2 og 7 vurdert som de mest konfliktfylte alternativ med stor negativ konsekvens, mens alternativ 4 og 5 er vurdert å ha middels til stor negativ konsekvens. Alternativ 3 og 3A er vurdert til å ha middels negativ konsekvens for naturmiljø og naturmangfold mens alternativ 1 er vurdert å ha liten negativ konsekvens for naturmiljø og ivaretagelse av naturmangfold. Fylkesmannen er enig i disse vurderinger.

Fylkesmannen har tidligere i prosessen signalisert sterk motstand mot alternativ 2 som veglinje for E6 fra Nordkjosbotn til Storfjord grense. Dette samsvarer også med den den konsekvensvurdering som er gjort for de forskjellige veglinjealternativer som er framlagt. Fylkesmannen mener at alternativ 2 i for stor grad vil berøre de naturmiljøverdier som er knyttet til Nordkjosvassdraget som er et vernet vassdrag. Selv om vernet i utgangspunktet gjelder mot vannkraftutbygging innebærer vernestatusen også vern mot andre typer inngrep som kan berøre deres verdi for naturvern, friluftsmål og vitenskap. Dette forhold er bla nevnt i Innst.S.nr.10 (1980-81): "Komiteen vil understreke at skal verneplanenes intensjoner oppnås, er det imidlertid viktig at det ikke foretas andre tiltak som kan gripe inn i de vernede vassdrag og som reduserer områdenes verneverdi." Dette er også bakgrunn for utarbeidelsen av rikspolitiske retningslinjer for verna vassdrag og som skal legges til grunn i arealforvaltning. Fylkesmannen vil også vise til at kravene til bevaring av vassdragene er skjerpet de senere år med Vannforskriften og Naturmangfoldloven.

Nordkjosvassdraget er et typevassdrag dvs. at det skal representere et større antall vassdrag i en naturgeografisk region, eller en landsdel. Vassdraget er viktig del av et glasialt formet landskap med relativt høye fjell, bratte dalsider og dalbunner fylt med løsmasser. Det er registrert stort naturmangfold knyttet til elveløpsform, skredform, geomorfologi, landform, botanikk og vannfauna. Vassdraget har stor verdi for friluftsliv.

Hensynet til reindrift:

Fra og med 1.1.2014 har Fylkesmannen i Troms overtatt ansvaret for forvaltningen av reindriften innenfor Troms reinbeiteområde.

Viser til tidligere korrespondanse hvor reindriftingsagronomen (nå fylkesmannen) uttalte seg til saken. Vi uttalte da at en i størst mulig grad burde følge eksisterende trase. Alternativ 3 er ett alternativ hvor den framtidige traseen er ett akseptabelt valg med hensyn til reindriften. At en endrer denne traseen noe (alternativ 3A) vil ikke ha betydning for reindriften i området. Men, som tidligere uttalt, så vil en trase som flyttes opp i terrenget i forhold til eksisterende trase mellom Øvergård og Oteren være svært negativ for reindriften, og noe en reindriftingsfaglig fraråder på det sterkeste.

Som Lakselvdalen/Lyngsdalen rbd. påpeker har de viktige flytt og trekkveier, samt gjerdeanlegg i området fra Øvergård til Oteren. En tett dialog med nevnte distrikt er uansett en forutsetning. Både når det gjelder hensyn som må tas under anleggsfasen og avbøtende tiltak.

Fylkesmannen stiller seg til rådighet for spørsmål og drøftinger i det videre arbeidet med planen.

Med hilsen

Svein Ludvigsen
fylkesmann

Per Elvestad
avdelingsdirektør

Kopi til:

Storfjord kommune		9046	Oteren
Balsfjord kommune	Rådhuset	9050	Storsteinnes

Dokumentet er elektronisk godkjent og har ikke håndskrevne signaturer.



Statens vegvesen Region Nord
Grønsberg Kjell
Postboks 1403
8002 BODØ

MOTTATT
11 MARS 2014
Statens vegvesen
Region nord

Vår ref.:
14/664-2
Løpenr.:
8331/14

Saksbehandler:
Harald G. Johnsen
Tlf. dir.innvalg:
77 78 82 08

Arkiv:
140 SAKSARKIV
Deres ref.:
2012/095327-061

Dato:
06.03.2014

**OFFENTLEG ETTERSYN OG HØYRING, ENDRINGSFORSLAG
KOMMUNEDELPLAN E6 NORDKJOSBOTN-STORFJORD GRENSE**

Vi har ingen merknader til endringsforslaget som er vedlagt Deres brev av 30.1.2014.

Med vennlig hilsen

Anne-Karine Sandmo
Fylkeskonservator

Harald G. Johnsen
konservator/arkeolog

Dette dokumentet er godkjent elektronisk og krever ikke signatur.

Kopi:
Sametinget



Direktoratet for
mineralforvaltning
med Bergmesteren for Svalbard

Statens vegvesen Region nord
Postboks 1403

8002 BODØ

Dykkar ref.: 2012/095327-061

Vår ref.: 12/00516-4

Dato: 14.03.2014

Offentleg ettersyn av kommunedelplan for E6 Nordkjosbotn - Storfjord grense i Balsfjord kommune

Direktoratet for mineralforvaltning med Bergmeisteren for Svalbard (DMF) syner til ovannemnde sak, motteke på høyring 03.02.2014.

Dokumenta i saka er gjennomgått og DMF har ingen kommentarar til planframlegget.

Med helsing

Marte Kristoffersen
senioringeniør

Ida Egge Johnsen
overingeniør

Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikkje handskrivne signaturar.

Saksbehandlar: Ida Egge Johnsen



Norges
vassdrags- og
energidirektorat

2012095327-70



Statens vegvesen - Region Nord
Postboks 1403
8002 BODØ

Vår dato: **17 MAR 2014**

Vår ref.: 200708800-29

Arkiv: 323

Deres dato: 30.01.2014

Deres ref.: 2012/95327-061

Saksbehandler:

Eva Forsgren

22959616

efor@nve.no

Innsigelse til kommunedelplan E6 Nordkjosbotn – Storfjord grense, Balsfjord kommune, Troms. Innsigelsen gjelder traséalternativene 2, 4, 5 og 7.

Vi viser til oversendelse datert 30.1.2014 om høring av kommunedelplan E6 Nordkjosbotn – Storfjord grense. NVE fremmer innsigelser til traséalternativene 2, 4, 5 og 7 i planen.

I vårt svar av 20.6.2012 til varsel om oppstart av plan varslet NVE innsigelse til traséalternativene 2, 4, 5 og 7. Vi viser også til vår uttalelse datert 1.6.2012 til planprogrammet og utredningsbehov samt tidligere uttalelser og dialog i saken der NVEs syn er tydeliggjort, jf. våre brev av 4.2.2011 og 16.11.2010 samt møter i Balsfjord kommune 24.6.2011 og 10.3.2014.

NVE støtter vegsjefens anbefalte veiforslag 3 A over Bjørnåsen – Trangen som den beste løsningen. Veilinjen kommer i hovedsak bort fra det verna vassdraget og naturverdiene knyttet til vern av vassdraget. Linjen vil i stor grad følge terrenget og gi beskjedne landskapsmessige inngrep.

NVE mener at alternativ 2 og ulike varianter av denne (4, 5 og 7) i liten grad ivaretar hensynet til allmenne interesser knyttet til vassdraget, og syntes å berøre verneverdiene til Nordkjoselva i stor grad. Det er uklart eksakt hvor de nevnte traséene vil gå. Da vassdraget renner i et smalt, markert dalføre, vil barriere- og landskapsvirkningen av ny veitrase etter disse alternativene uansett vil bli stor. Vassdraget vil få store veier på begge sidene av hovedvassdraget. Traseene vil i tillegg krysse utløpet av 4 daler med hoved- og sideelver til Nordkjosvassdraget.

Med hjemmel i PBL § 5-4 har NVE innsigelse til veglinje 2, 4, 5 og 7. NVE mener at nevnte veitraseer vil ha store negative virkninger for landskapsbildet og verneverdiene knyttet til vassdragsvernet. NVE anbefaler at trase 3A blir vedtatt.

Kommunedelplanen har ikke noen planbestemmelser vedlagt. Vi mener dette må medfølge planen. Vi har forståelse for ønsket om å få fortgang i prosessen, og ber derfor om å få oversendt forslag til planbestemmelser i etterkant med mulighet for å gi tilbakemeldinger.

E-post: nve@nve.no. Postboks 5091, Majorstuen, 0301 OSLO. Telefon: 09575. Internett: www.nve.no

Org. nr.: NO 970 205 039 MVA Bankkonto: 7694 05 08971

Hovedkontor

Middelthunsgate 29
Postboks 5091, Majorstuen
0301 OSLO

Region Midt-Norge

Vestre Rosten 81
7075 TILLER

Region Nord

Kongens gate 14-18
8514 NARVIK

Region Sør

Anton Jenssensgate 7
Postboks 2124
3103 TØNSBERG

Region Vest

Naustdalsvn. 1B
Postboks 53
6801 FØRDE

Region Øst

Vangsvæien 73
Postboks 4223
2307 HAMAR

Begrunnelser for anbefaling og innsigelser

Verdiene knyttet til Nordkjoselva

Nordkjoselva er vernet mot kraftutbygging som et typevassdrag av stor verdi. Vassdraget ble vernet ved Stortingets behandling av verneplan III i 1983. Type- og referansevassdragene er spesielt viktige å bevare for fremtiden som naturarv og naturdokumenter i en helhetlig sammenheng. Det påhviler forvaltningen et spesielt ansvar å ivareta disse vassdragene mest mulig uten inngrep. Vannressursloven har særskilte bestemmelser for vernede vassdrag. Rikspolitiske retningslinjer (RPR) for vernede vassdrag gir alle myndigheter et ansvar for å sørge for at planer tar hensyn til verneverdiene. Inngrep som reduserer verneverdiene skal søkes unngått. RPR for verna vassdrag gjelder hele vassdraget med sideelver, og stedfestede arealer innefor hele nedslagsfeltet.

Verneverdiene i Nordkjosvassdraget er særlig knyttet til geofag og landskap. Også naturmangfoldet knyttet til de vassdragsnære arealene langs hovedelva og de nedre deler av sideelvene er en viktig del av vernet. Friluftsverdiene har delvis regional verdi, da vassdraget blant annet er et av de større anadrome vassdragene i regionen.

Etter istiden drenerte Nordkjoselva østover frem til Balsfjordeidet ble isfritt. I en stor glacifluvial vifte ved utløpet av Tamokdalen er det flere breie, fossile elvelop. Et av dem går østover, og lokaliteten er et viktig naturhistorisk dokument som illustrerer prosessene etter istiden i området. I nedre deler av Kjusakdalen og Oksedalen er det betydelige dødissystemer og eskere som også viser isavsmeltingen til de opprinnelige brearmene på en tydelig måte. Nedenfor Oksedalen til utløpet av Tamokdalen er det en tydelig terrasse som viser marin grense i området. Landskapsverdiene til hoveddalen og sidedalene er nært knyttet til disse landformene.

Innsigelse til traséalternativene 2, 4, 5 og 7

Alle de ovennevnte elementene som inngår i grunnlaget for vassdragsvernet, vil i betydelig grad kunne bli negativt påvirket av veitraseene under alternativ 2 og 4 (en variant av 2) samt 5 og 7 (en variant av 5). Det er vanskelig å se hvor de konkrete traseene er tenkt å ligge i terrenget. Det er derfor ikke mulig å vurdere helt konkret i hvilken grad de kommer i konflikt med verneverdiene. Men alle ovennevnte traseene ligger i landskapet der de største verneverdiene er. Veien vil i tillegg ligge i nærkontakt med hovedelva samt krysse utløpene av Kjusak- Okse-, Kjempedalen med sideelver samt hovedelva fra Tamokdalen. Dette vil medføre betydelige terrenginngrep med fyllinger og skjæringer som vil berøre landskap, geologi og naturmangfoldet til hovedelva og sideelvene negativt.

NVE mener derfor at alternativ 2, 4, 5 og 7 vil medfører betydelig inngrep i elementer som er grunnlaget for vassdragsvernet. Traseene vil i stor grad kunne forringe vassdragets typeverdi for landskap og geofag. Naturmangfoldet synes også å bli unødvendig mye berørt.

For øvrig er kunnskapsgrunnlaget for flere av de nevnte temaene mangelfullt utredet i planen. Særlig har Alternativ 2 vesentlig mangler i kunnskapsgrunnlaget. Kartgrunnlaget er også for grovt til at en kan gjøre noen relevant sammenligning av alternativene.

Anbefales - Trase 3A


Vi mener at det nye forslaget for linjetrase 3A over Bjørnåsen – Trangen er den beste løsningen. Veilinjen kommer i hovedsak bort fra det verna vassdraget. Omtrent 4 km fra utløpet krysser traseen hovedelva. Der er det søkt å i minst mulig grad gripe inn i naturmangfoldet og landskapet. Videre mot grense Storfjord vil veitraseen følge nært opprinnelig E6 og langt unna vassdraget og verneverdiene.

Veitraseene for 3A (og 3) vil også i mye større grad enn traseene på motsatt side av dalen følge linjene i landskapet og derfor minimere inngrepet i dagens landskapsbilde. NVE mener at veitrase 3A (og 3) i større grad enn de andre alternativene vil ivareta hensynet til vassdragsvernet.

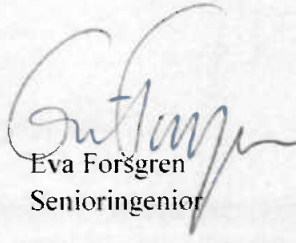
Forholdet til skredsikkerhet

Det ser ut som om en med tiltak vil klare å ivareta skredsikkerhetshensyn. Detaljer vedrørende skredsikkerhet/skredsikring må utredes og planlegges i forbindelse med reguleringsplanarbeidet.

Med hilsen



Aage S. Josefsen
Regionssjef



Eva Forsgren
Senioringeniør

Kopi: Fylkesmannen i Troms, Postboks 6105, 9291 TROMSØ
Troms fylkeskommune, Postboks 6600, 9296 TROMSØ
Balsfjord kommune, Rådhuset, Storsteinnes.

**MERKNADER FRÅ
ORGANISASJONAR OG
FOREININGAR**

-----Opprinnelig melding-----

Fra: ole.roger.storas@transportarbeider.no [mailto:ole.roger.storas@transportarbeider.no]

Sendt: 18. februar 2014 09:23

Til: Firmapost-nord

Emne: UttalelseTTAF-NyE6-E8.

UTTALELSE FRA ÅRSMØTET I TROMS TRANSPORTARBEIDERFORENING OM NY E6/E8 FRA NORDKJOSBOTN TIL HELLARBERGET

Ny E6/E8 fra Nordkjosbotn til Hellarberget må bygges etter samme standard som E8 Nordkjosbotn – Laksvatn.

Begrunnelse:

- **Bedre trafiksikkerhet**
- **Bedre transportøkonomi**
- **Gunstigere med hensyn til tslippgasser/forurensning**
- **Bedre bomiljø for kommende slekter – mindre trafikkstøy**

2012095327-64

MOTTATT

07 MARS 2014

Statens vegvesen
Region nord



BALSFJORD BONDELAG

STATENS VEGVESEN REGION NORD
Postboks 1403

8002 BODØ

Tennes, 6. mars 2014

OFFENTLIG ETTERSYN OG HØRING - ENDRINGSFORSLAG TIL KOMMUNEDELPLAN FOR E 6 NORDKJOSBOTN – STORFJORD GRENSE I BALSFJORD KOMMUNE

Balsfjord bondelag har gått gjennom endringsforslaget til kommunedelplan «Prosjekt: E6 Nordkjosbotn – Hatteng, parsell Nordkjosbotn – Storfjord grense, og vil uttale følgende:

Balsfjord bondelag går inn for alternativ 2 (side 9) dette blant annet med bakgrunn i at dette alternativ legger minst beslag på dyrka og dyrkbar mark. Vi er av den oppfatning at forslaget vil bli bedre dersom veitrassen blir flyttet 80-100 høydemeter og dermed distanserer fra Nordkjoselva. Ei slik flytting vil også være gunstig i forhold til dagens bebyggelse.

Med hilsen

Balsfjord bondelag

Arild Heim

Arild Heim
leder

2010203365-111

Balsfjord FrP

v. Åge og Sonja Abrahamsen

Ringv. 7

9040 Nordkjosbotn



14. 03.14

STATENS VEGVESEN

BODØ

AD. ENDRINGSFORSLAG KOMMUNEDELPLAN FOR NYE E 6 NORDKJOSBOTN-SRORFJORD KOMMUNE

Balsfjord FrP tillater seg hermed og fremme protest med hensyn til saksbehandlingen og prosessfeil ved tidligere behandling av forannevnte plan.

Ved befaring av alt. 2 sommeren 2007 bestemte Balsfjord kommunestyre at vejen skulle bygges ovenfor Ryan (dvs. kote 80-100)

Dette ble senere vedtatt i Balsfjord kommunestyre 21.08.2007.

Pkt.2 lyder slik: Etter samlet vurdering vedtar Balsfjord kommunestyre alt. 2 som ny trase for E6 /E8 mellom Nordkjosbotn- Storfjord kommune, jamfør Plan- og Bygningsloven § 20-4.

Tross dette ble traseen tegnet tilnærmet etter Skogveien, dvs. ved

Nordkjos elvens umiddelbare nærhet.

Lengst mulig fra elven finnes det en utmerket trase`mulighet på den av kommunens vedtatte trase` på 80-100m. høyde.

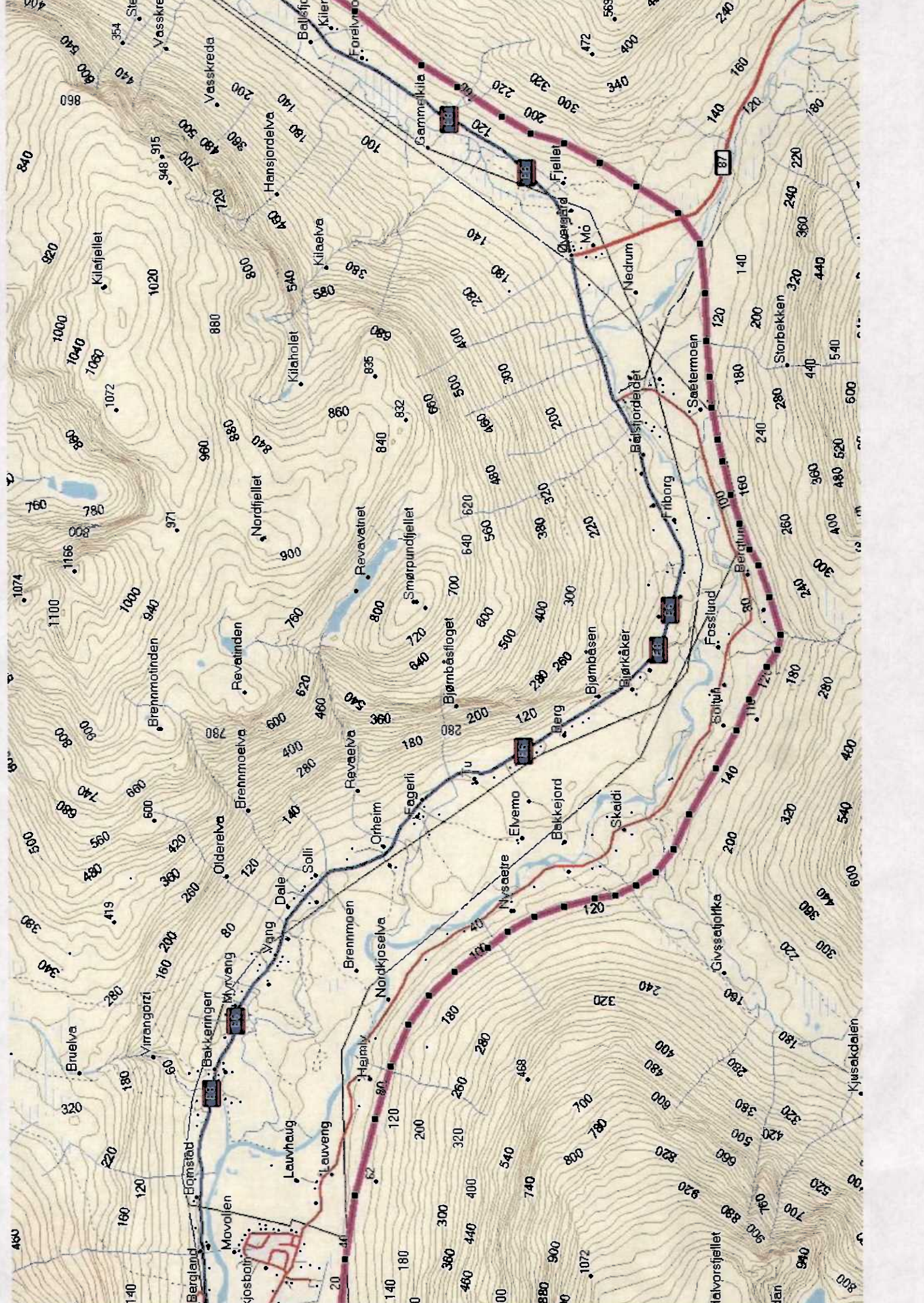
Det er inngående kjennskap til dette trase`valg og vil påpeke at om dette alt.2 blir brukt, vil det være det absolutte beste vegvalget.

Det bør også være mulig at varsel om innsigelser fra aktuelle etater vil falle bort dersom kommunens vedtak 21.08.07 og formannskapetets vedtak av 14.09.11 opprettholdes.

Mvh. Styret i Balsfjord FrP v. Sonja Abrahamsen

For Balsfjord FRP v. Sonja Abrahamsen

1. vedlegg. Kart.



2012095327-75

Balsfjord Venstre
v/ leder Øystein Bruvoll
Vollabakken
9040 Nordkjosbotn, 15.03.1014



Balsfjord kommune
9050 Storsteignes

Valg av trase for ny E6/E8 Nordkjosbotn- Storfjord grense.

Balsfjord Venstre er svært forbauset over at Statens Vegvesen nekter å utrede det alternativet som Balsfjord kommune har vedtatt og som så og si alle beboeren på strekningen går inn for. Beboere, hytteiere m.fl naturlig nok imot alternativ 2 som foreslått av Statens Vegvesen og som følger Nordkjoselva på sørsida, men motstanden er minimal mot et alternativ på kot 80-100.

Det har foregått omlegginger av E.6 og E.8 i Balsfjord hvor man gledelig nok har fått disse hovedvegene bort fra bosetting og jordbruk m.m. Nå skal uforståelige vurderinger hindre at Statens vegvesen legger fram en utredning hvor man ikke oppnår en tilsvarende framtidsrettet løsning også på strekningen Nordkjosbotn- Storfjord grense.

Balsfjord Venstre er i mot å legge en trase nær bosetting og jordbruk hvor det beslaglegges unødig dyrka mark og som medfører meget sterke terreng- og landskapsinngrep sentralt i dalføret bl.a. med bru over Nordkjoselva.

Mvh

A handwritten signature in black ink that reads "Øystein Bruvoll".

Øystein Bruvoll
Balsfjord Venstre

Gjenpart: Statens vegvesen
Media

Fra: NLF Troms/Finnmark distriktsjef [mailto:troms@lastebil.no]
Sendt: 14. mars 2014 14:49
Til: Firmapost-nord
Emne: Hørings svar E6 Norkjosbotn-Hatteng

Hørings svar E6 Nordkjosbotn –Hatteng

NLF Troms har vurdert de ulike alternativene som er ute på høring og har følgende generelle krav til nye veiprojekt.

Vi ønsker en vei med minst mulig stigning, gode kurvaturer, få avkjøringer og om mulig veiinnkorting. Alt dette for å ivareta hensyn til trafiksikkerhet og fremkommelighet.

Vi har mottatt flere henvendelser fra lokale transportører som ser for seg alternativ 2 som den beste løsningen dog med en veilinje som ligger på kote 80-100 i kartgrunnet.

For NLF er tidsaspektet viktig, etter vår vurdering er det lokale forslaget med endret veilinje på alternativ 2 interessant dersom det ikke fører til innsigelser fra sektormyndighetene, noe som vil forsinke prosessen.

Dersom det ikke er mulig å få fjernet eventuelle innsigelser til alternativ 2 etter foreslått veilinje eller ved endret veilinje kan vi alternativt støtte alternativ 3A

Med vennlig hilsen

For Norges Lastebileier-Forbund

Odd Hugo Pedersen
Distriktssjef

Statens Vegvesen
Region Nord

Balsfjord Bonde og Småbrukarlag

Høring endringsforslag kommunedelplan E6 Nordkjosbotn –Storfjord grense

Vårt lag har diskutert planen og har disse bemerkninger .

De eiendommene som blir berørt der veilinen krysser dalen ,vil som vi ser det ikke ha grunnlag for å være selvstendige jordbruksforetak. Dette er gårder som var i drift til få år siden. Det er gårder som har jordgrunnlag for selvstendig jordbruksdrift, selv etter dagens arealkrav.

Videre mot Øvergård vil traseen ta en del av utmarksbeite. Denne ulempen kan kompenseres med ett godt gjerdehold oppført og velikeholdt av utbygger.

Det er beregnet ett arealtap på 60 daa dyrka og dyrkbar jord på alt.3A .

Er de tilstøtende teiger som blir så små att de ikke er mulig å drive med dagens maskiner tatt med i arealtapet. Mye av dette arealet høstes to ganger pr. år ,først ved slått og så ved høstbeiting.

Den eneste måten å vene dyrka mark på i fremtiden er å etablere en omdisponeringsavgift som utbygger måtte ta inn i sine kostnader. Slike midler skal ikke gå til grunneier , men til samfunnet .Er vi opptatt av vår egen selvforsyning , kan pengene brukes til nydyrking .

For Balsfjord Bonde og Småbrukarlag.
Ivar Jørgensen

**MERKNADER FRÅ
GRUNNEIGARAR, FESTARAR OG
PRIVATE**

Fra: Knut-Hugo Eliassen [mailto:knuthugo@gmail.com]

Sendt: 17. februar 2014 23:20

Til: Firmapost-nord

Emne: merknader til endringsforslag kommunedelplan E 6 Nordkjosbotn - Storfjord grense.

Har tidligere tatt opp med vegvesnet at vegen må planlegges med midtrekkverk, fysisk adskilte kjørefelt, eks Lavangsdalen..

Kan ikke se at dette er planlagt. Argumentasjon for dette skulle være unødvendig

når vegvesnet og myndighetene framholder Null- visjon som en målsetting også i

vegutbygging. Vegen er og blir sterkt belastet med tungtrafikk. Min og for eksempel orginasjonen Nei til møtrulykker sin dokumentasjon og argumentasjon taes ikke med her. Det skulle være tilstrekkelig og minne om ulykker og tiltak i lavangsdalen.

Håper at vegvesnet er oppegående nok i planleggingen av denne nyvegen, slik at de slipper å bli instruert av samferdselsdepartementet.

Ber om at merknaden blir tatt med, slik at fremtidige generasjoner ser at dere ble gjort oppmerksom på forholdet. Media er også et alternativ.

Knut -Hugo Eliassen

9050 Storsteinnes, mob 90 11 44 56

2012095327-69

Emil Sjøtun
9040 Nordkjosbotn



12.03.14

Statens vegvesen
Region Nord
PB 1403
8002 BODØ

Merknader til endringsforslag til kommunedelplan for E6 Nordkjosbotn-Storfjord grense

Vi viser til endringsforslag til kommunedelplan for prosjekt E6 Nordkjosbotn – Hatteng, utarbeidet av Statens Vegvesen Region Nord og tillater oss herved å komme med merknader, jfr brev fra Statens Vegvesen til Balsfjord kommuen 30.01.14 (ref 2012/095327-061).

Merknadene er knyttet til både saksbehandlingen i forkant av endringsforslaget, vurderingene gjort i endringsforslaget og konklusjonene som vegvesenet har kommet til.

1. Saksbehandlingsfeil ved utarbeidelse av veialternativ

I 2007 vedtok Balsfjord kommune enstemmig at kommunen ønsket vegen lagt etter det såkalte alternativ 2. Forutsetningen var den gang at vegen skulle gå etter den øvre trasè, dvs på 80-100 meterskoten. Statens vegvesen tegnet da dette vegalternativet langs Nordkjoselva, hvilket ikke samsvarer med nevnte vedtak. Vegdebatten i ettertid har følgelig vært ført på feil grunnlag, all den tid kommunens vedtak ikke ble fulgt opp av vegvesenet.

Formannskapet i Balsfjord kommune innstilte i 2011 på at kommunedelplan fra 2007 ble opphevd, og anbefalte at ny trasè skulle følge tidligere vedtatt alternativ 2, men i «*tilfredsstillende avstand fra Nordkjosvassdraget*»: Altså en påpekning til vegvesenet om å følge den av kommunestyret vedtatte trasè i 2007.

Statens vegvesen har følgelig – uaktsomt eller forsettlig – unnlatt å utrede vegalternativet som Balsfjord kommune ved vedtak i 2007 og 2011 har lagt til grunn. Dette er etter vårt syn en alvorlig saksbehandlingsfeil. I endringsforslagets side 10, uttaler vegvesenet endog: «*Ved planoppstart og høyring av planprogrammet kom det nye og kjent forslag om alternative veglinjer. Forslaga omhandla høgare vegline for alt. 2 gjennom Kjempedalene (...) alternativa har vore grundig vurdert i tdleger (sic!) runde med kommunedelplanen, og vart også forkasta i arbeidet med endring av kommunedelplanen.*»

Her sier Statens Vegvesen med egne ord at man har valgt å unnlate å utrede veglinjen som Balsfjord kommune ved to anledninger har bedt om.

Merknad: Statens vegvesen må foreta en ny utredning som inkluderer vegalternativ 2 slik det er vedtatt av Balsfjord kommune.

Subsidiært:

2. Merknader til vurderinger gjort i endringsforslaget

Om de til nå utredete alternativer legges til grunn, er vi uansett ikke enig i de vurderinger som er gjort i endringsforslaget:

a) Landskapsbildet

Her er alternativ 2 rangert som det dårligste alternativet fordi det «*det delar opp eit særprega kulturlandskap i Kjempedalen og berørar karakteristiske terrengformar i Kjusakdalen og Kjempedalen*» (side 15).

Alternativet som er vurdert som best, alt. 3, inkluderer introduksjon av nye landskapselementer, store terrenginngrep ved kryssing av dal, synlige skredvoller og store eksponerte skjæringer. Likevel blir dette vurdert som et bedre alternativ i landskapsbildet. Skjevheten i vektingen av argumenter er her påtagelig og ikke minst fullstendig skjønnsmessig; ja, nær sagt vilkårlig.

Merknad: Vurderingen av vegalternativene for landbruksbildet er feil vektet og rangeringen fremstår som vilkårlig.

b) Naturmiljø

Her blir alternativ 2 rangert sist på grunn av antatte (påståtte) forekomster av rødlistede fugler, forholdet til spurvefugl og at vegen vil være en barriere for trekkende elg.

Vi har vært i kontakt med relevante forskningsmiljøer ved universitetet i Tromsø, som i meget stor grad nyanserer disse påstandene om vegens påvirkning på fugleliv i området. Dette argumentet kan følgelig ikke tillegges vekt.

Når det gjelder trekkende elg, vil dette være et problem i større eller mindre grad uansett hvor vegen skal gå. Vi tør minne om de utallige elgpåkjørsler i vinter i Indre Troms. Problemet er først og fremst knyttet til elgforvaltningen som sådan, og ikke hvor vegen skal gå. Ufornuftig forvaltning av fylkets elgbestand kan ikke tillegges ny E6.

Merknad: Vurderingen av vegalternativene for naturmiljøet må foretas på nytt hvor relevant informasjon fra fagfolk får avgjørende betydning.

c) Geo-faglige høve

Merknad: Alternativ 2 vil være et vegalternativ som ikke medfører skredfare overhodet. Det må tillegges betydelig vekt ved plassering av ny vegtrasè, jfr de enorme problemer skredfare har medført i resten av fylket.

d) Øvrige virkninger:

I) Støy

Her kommer det klart frem i endringsforslagets side 26 at alternativ 2 vil medføre langt mindre støyproblemer for bebyggelsen enn alternativ 3a. Vi siterer: «beregningane (syner) at dei fleste eigedomar ligg innanfor gul støysone og vil ha behov for støytiltak. (...) alternativet med heva vegline (vil) (...) føra til langt færre eigedomar med støyproblem.»

Merknad: Vi ber om at støyvurderingene blir tillagt større vekt under rangeringen av vegalternativene på grunn av de store negative konsekvensene støy har for folkehelsen.

II) Naturressurser

Vi mener det er åpenbart at alternativ 2 vil gi mindre inngrep i landbruket. Tilbakemeldingene fra bøndene i området må legges til grunn for vurderingen.

Merknad: Vurderingene av inngrep i landbruket må veie tyngre i rangeringen.

3. Vegvesenets anbefaling

Vegvesenet anbefaler i endringsforslaget alternativ 3. eller 3A, som tilsvarer det samme forslag som vegvesenet har foreslått og kommunen avvist ved flere anledninger. Det kommer derfor ikke som noen overraskelse at Statens Vegvesen igjen kommer til samme konklusjon.

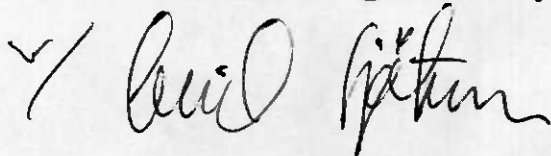
Vi mener imidlertid, som tidligere nevnt, at vegvesenet har unnlatt å utrede alternativet som kommunen har vedtatt utredet.

Vi mener videre at gjennomgangen av vurderingene i endringsforslaget, viser at flere av konklusjonene er trukket på feil grunnlag. Vektingen av de ulike momentene må også endres, slik at det tas større hensyn til primærnæringen, beboernes livskvalitet med hensyn til støy, samt sikkerheten.

Merknad: Det opprinnelige vegalternativet som kommunen har vedtatt, må utredes, og/eller rangeringen i endringsforslaget må foretas på nytt i henhold til de punkter vi har påpekt her.

Mvh

FRA EN OVERVELDENE DEL AV
BYGDAS BEFOLKNING

✓ 

Fra: liv bakkevold [mailto:livbakkevold@hotmail.com]

Sendt: 13. mars 2014 20:44

Til: Firmapost-nord

Emne: merknader til endringsforslag kommunedelplan E6 Nordkjosbotn- Storfjord

Nordkjosbotn

13.03.14

Innsigelse til kommunedelplan E 6 Nordkjosbotn-Storfjord

Vi vil komme med innsigelser til alle alternativer som berører sør siden av Nordkjosdalen, dvs trasevalg 2,3,4,5,7. Men vi henviser spesielt til trasevalg 2, siden det har vært mest omdiskutert. Dette vil berøre store deler av vårt friluftsområde, Skogveien/Skaidi/Kjusokdalen. Vi har tidligere skrevet innlegg og gitt informasjon ang dette området til S.V.V, politikere, kommunestyre, ordfører, og plan og næringsavdeling. Vårt syn, og standpunkt er fremdeles sammenfallende med tidligere skriv. Vår begrunnelse for å beholde området er mange, noe dere kan lese ut fra tidligere skriv. Se vedlegg. Men vi kan nevne at dette området blir bare viktigere og viktigere, da Nordkjosbotn er under endring med industri, og økende tung trafikk.

Nevnte område er daglig brukt av gående, joggende, syklende, ridende, ski, fising, jakt, bær og sopp og andre naturopplevelser. Og flere viktige rekreasjons faktorer for økt livskvalitet.

Dette er lavterskel område, det eneste vi har i Nordkjosbotn, som er egnet til bruk av funksjonshemmede, eldre, barn, skoleelever og speidere. Her er også mye gammel historier for bygdefolket og tilhørende kulturminner. Vi har i generasjoner brukt området som rekreasjon og på gammel sæter plassen Skaidi har det vært og er mange hytter som også blir direkte berørt av ny vei.

Vi har sett at det er gjort grundige konsekvensutredninger for hele området, noe vi er meget tilfreds med, og stoler på at S.V.V fortsetter med sine planer på nordsiden av Nordkjosdalen. Slik det har blitt fremstilt i media og på såkalte folkemøter av de med høyest røst, er at hele bygda står samlet om trase gjennom sørsiden. Dette stemmer overhodet ikke da vi er mange som berøres og er sterkt i mot trase på denne siden. Vi vil også gjøre kommunestyret og politikere i kommunen oppmerksom på hvor store forringelser det blir i den smale Nordkjosdalen, og oppfordre dem til å sette seg inn og lese grundig kommunedelplan, og spesielt konsekvensvurderinga for dette området.

På av vegne av brukere av Skogveien, Skaidi og Kjusokdalen

Lise Bakkevold og Liv Johanne Bakkevold

3 vedlegg følger. Dette er våre begrunnelser for innsigelsen.

Ang.kommunens planprogram for nordkjosbotn

Lise Bakkevold

Sendt: 5. april 2011 19:06**Til:** kommune.no [siri.skaalvik@balsfjord]

Hei! Vi er bosatt på Nordkjosbotn og blir som de fleste her berørt av de nye planene for området. Vi er grunneiere i nærområdet til sentrum og er opptatt av hvordan framtida vil se ut. Vi vil understreke at vi ønsker nyetableringer og mennesker hit, men det er like viktig og tenke på hva vi kan tilby innbyggerne med tanke på fritidsaktiviteter og rekreasjonsmuligheter. Vi er og flittige brukere av Skogveien og også hytteiere på den gamle seterlassen Skaidi.

Vi vet at det er gamle tufter etter samer nær veien både i Skaidi og lenger opp mot Kjempedal. Det er også et stort mangfold når det gjelder fuglelivet langs Skogveien, Skaidi og Kjusokdalen. Noen av fugleartene er allerede på rødlista og det finnes flere sjeldne arter der. Det har vært forsket på fuglelivet der i over 25 år av universitetet i tromsø og det foretas fortsatt årlig registreringer iflg. Karl B Strann.

Vi er usikker på hvor eksakt veien skal gå da vi har registrert at det er forskjell på de ulike kartutkastene. Derfor ber vi om å få riktig informasjon underveis i den videre planleggingen. Vi sitter også med annen viktig informasjon om Skaidi-området.

Vi krever at dere er lydhør ovenfor lokalbefolkningen, og følger forskrifter for konsekvensutredning, vedlegg 3, spesielt punkt B.

Mvh

Lise Bakkevold og Diana Webb

Grunneiere i Nordkjosbotn
V/Lise Bakkevold
9040 NORDKJOSBOTN

29.04.11

Balsfjord kommune
Næring og forvaltning
Rådhuset
9050 STORSTEINNES

Vedrørende vegtrasè Nordkjosbotn-Oteren.

Det vises til vedtaket i Balsfjord kommune om trasévalget **E6 Nordkjosbotn-Oteren.**

Vi ønsker en grundig konsekvensutredning av trasévalg 2. Dette på grunn av store og varige inngrep i uberørte natur- og friluftsområder. Det er et unikt mangfold i dyre og planteliv langsmed skogveien og i Skaidiområdet. Universitetet forsker på fuglelivet i området.

Skaidi er en gammel seterplass for grunneiere på Vollansiden som de fikk utdelt for lenge siden, fordi det var lite skog og beite på Vollan. Derfor er det flere hytter der i dag. Vollansiden er skredutsatt, og ved store nedbørmengder og påfølgende skredtrussel, blir Skaidi mye benyttet. Også trafikkstøyen som vi langs E8 må leve med gjør at Skaidi er nødvendig for livskvaliteten.

I Kjempedalen og i Skaidi er det gamle svensksamiske tufter. Sametinget er underrettet og vil komme i mai 2011 for befaring/registrering. Skaidi har i 20-30 år vært brukt av skolebarn, og av husflidslaget, blant annet pga sin lette tilgjengelighet.

Med bakgrunn i utredning på slutten av '90-tallet frarådet vegsjefen alternativ 2. Det ble for store negative konsekvenser for landbruk, naturmiljø, og landskapsbilde.

Det har også stor betydning for friluftsliv og som rekreasjonsområde for mange i bygda. Vi ser med bekymring på utviklingen i Nordkjosbotn-området hvis vi også skulle miste dette eneste fredelige området. Hva er Nordkjosbotn som bosted hvis alle grønne steder forsvinner?

Vi mister Moan, Madsbakken og elveforbygginga til industri og vegnett. Dette er områder som er mye brukt i friluftssammenheng og til aktiviteter som sykling, ski, turgåing, fiske, ridning, stillhet m.m. Da behøver vi området skogveien og Skaidi til disse aktiviteter og rekreasjon.

Med dette krever vi at gamle og nye konsekvensutredninger blir tatt på alvor denne gangen. For så vidt vi vet var ikke kommunestyret på befaring på skogveisiden før vedtaket om vegtrasè 2 ble vedtatt?

Vennlig hilsen

Lise Bakkevold, Liv Bakkevold, Diana Webb, Tone Lydersen.

Vegtraseen E6 Nordkjosbotn–Hatteng

Som grunneiere og brukere i Skaidi føler vi oss sterkt meiningberettiget når det gjelder grunnavståelser til de planlagte traseene for både 420 Kv-linja og E6. Legger ved et skriv fra oss, datert 5. november 1997 og sendt til Statens vegvesen, prosjekt Balsfjord, med gjenparter

sendt til:

1. Balsfjord kommune ved ordføreren.
 2. Balsfjord/Storfjord lokallag av Naturvernforbundet.
 3. Næringsforeninga i Nordkjosbotn.
 4. Nordkjosbotn grunneierlag.
- I dag, 14 år etter, er våre syn

og standpunkter sammenfallende med skrivet fra 5. november 1997.

Dette til innlegg i «floraen» for valg av beste alternativ av E6-traseen.

**Karen Grove Bakkevold
Liv Bakkevold**

Ad. Melding om konsekvensutredning for E6 Nordkjosbotn– Storfjord grense. Merknad fra grunneier av Skaidi. G.nr. 43 br.nr. 75, Olav Bakkevold, Karen Bakkevold, Ole Bakkevold, Lise Bakkevold. (Datert 05.11.1997).

Undertegnede vil, på egen og andres vegne som grunn- og hytteiere i Skaidi-området, komme med følgende innvendinger og syn på planlagte veitrase «Kjempedalslinjer»
Alt. 2.

1. Hytteområdet raseres og forringes. Det er ca. 13 hytter som vil bli berørt. De fleste av hytteeierne bor i det trafikalt hardt berammede pressområdet Vollan (Nordkjosbotn). Vi vil ved utbygginga av «problemstrekninga» Vollan få ytterlig dårligere bomiljø mht. støy og forurensing. Vi mister mulighetene til ro og rekreasjon i Skaidi i helgene og ferier.

2. Friluftsliv for allmennheten. Som et eksempel kan nevnes at Nordkjosbotn skole har brukt området hyppig i undervisningssammenheng – både til dags-turer og overnattinger. Hytteeierne har vært velvillig stil til dis-

posisjon.

3. Kulturlandskapet ødelegges. Setertuftene og tufter fra bosetning fra forrige århundre er uerstattelige. Vi har dokumentasjoner på forfedre født i Skaidi i ca. 1845 (Ellen Johannesdatter (Abrahamsen)). Nå kan en gå omkring og rekonstruere setergrenda for nye slekter og andre interesserte (skoleelever). Vi håper de rette instanser (kulturminne, arkeologisk/etnografisk ekspertise) blir hold underrettet og kan komme inn med grundigere undersøkelser enn Statens vegvesen antyder i sitt notat.

4. Landskapsbildet endres. Det vil ha stor varige negative konsekvenser for alt av flora og fauna. Bl.a. vil Veivesenes alternativ 2 avskjære nåværende trekkerte for elg. Selv om det pr. dags dato ikke drives kommersiell jakt og fiske, jordbruk

og beite i området, bør stedet vernes for ettertida til ei grønn lomme i Nordkjosbotn-området. NB! Stortvatnområdet tåler begrenset trafikk pga. drikkevannressurs for bygda. Hva har området igjen til allmen bruk?

Vi håper med dette å ha fått gitt tilkenne noen av de negative konsekvenser alternativ 2 vil ha for oss som har ei nostalgisk forankring i Skaidi – er avhengig av rekreasjon og bruk av stedet – og for framtidsperspektivet, sett ut fra naturvern og friluftsinnteresser.

Gjenpart til: Balsfjord kommune v/ordfører
Balsfjord/Storfjord lokallag av naturvernforbundet
Næringsforeninga i Nordkjosbotn
Nordkjosbotn grunneierlag.

Beboerne langs alt. 3A Bjørnbåsen - Trangen
v/kontaktperson Torbjørn Borge
9040 Nordkjosbotn
E-post: torbborg@online.no
Telefon: 416 25 312

Merknader til endringsforslag kommunedelplan E6 Nordkjosbotn – Storfjord grense

Målene for kommunedelplanen er:

- ∞ *å øke trafikksikkerheten*
- ∞ *å bedre bo- og miljøforholdene for lokalbefolkningen*
- ∞ *å bedre transportkvaliteten for gjennomgangstrafikken*

Sammenlignet med alt. 3 vil alt. 3A i stor grad oppfylle målene i kommunedelplanen på strekningen Bjørnbåsen – Trangen.

Vi er inneforstått med at alt. 3A nødvendigvis medfører at Bjørnbåsen må innløses.

Når det gjelder g.nr./br.nr. 27/27 Bakketun er det også her et spørsmål om innløsning.

Grunder til dette er:

1. Bomiljøet blir vesentlig forverret (støv-, støy- og snøplager)
2. Fare for utforkjøring av store kjøretøy
3. Verdiforringelse

Ellers har beboerne ingen kommentarer til endringsforslaget.

Øvergård 16. mars 2014

for beboerne


-Torbjørn Borge-


-Ivar Borge-


-Trygve Leif Arntsen-

Fra: Linda-Elise Hay [mailto:haylindaelise@ymail.com]

Sendt: 17. mars 2014 21:24

Til: Firmapost-nord

Kopi: post@balsfjord.kommune.no

Emne: Prosjekt E6 Nordkjosbotn - Hatteng. Høring

Innsigelser:

- Jernbanetrasé; ønsker at det tas hensyn til jernbanetrasé. Dette må bli tatt med i planlegginga av ny vei.

Kommentar: Det blir trangt i dalen med både ny vei, monsterkraftlinje og en høyst nødvendig jernbanetrasé, disse må samordnes.

- Det første grunneierforslaget; Alt 2 lagt på kvote 80 - 100 meter er falt helt bort. Ønskes innsyn i utredningen av dette alternativet.

Kommentar: I Kjempedaltraséen (alt. 2 grunneiertraséen) var et av ankerpunktene visuelt forurensning. Dette faller bort pga

monsterkraftlinja som vil komme mellom kvote 200 - 400 meter. Denne traséen er 80 meter bred, lagt i helling sett fra nordsiden av dalen. Hvorfor er det ikke et samarbeid mellom veivesenet og Statnet?

Med hilsen

Alexander Midtbø
Kjempedalen
9040 Nordkjosbotn
- grunneiger-

Kopi sendes Balsfjord Kommune og oppnevnt advokat



Statens vegvesen
Region nord
Prosjektavdelingen
Postboks 1403 8002 BODØ
Tlf: (+47 915) 02030
firmapost-nord@vegvesen.no

vegvesen.no

Trygt fram sammen