



Statens vegvesen



Balsfjord kommune

Forslag til kommunedelplan

E6 Nordkjosbotn - Storfjord grense

Merknadsbehandling



Planhefte 3

Januar 2006

INNHO L D S F O R T E G N E L S E

1.	INNLEDNING	2
1.1.	Oversikt over relevante dokumenter i saken	2
1.2.	Annonsering, høring, frister og høringsinstanser	2
1.3.	Generelt om merknadsbehandlingen	4
2.	MERKNADSBEHANDLING	5
2.1.	Troms fylkeskommune, Kulturetaten (vedlegg 1)	5
2.2.	Troms fylkeskommune, Regional utviklingsetat (vedlegg 2a og 2b)	5
2.3.	Fylkesmannen i Troms, Miljøvern avdelingen (vedlegg 3a og 3b)	5
2.4.	Fylkesmannen i Troms, Landbruksavdelingen (vedlegg 4)	11
2.5.	Balsfjord kommune (vedlegg 5a og 5b)	16
2.6.	Riksantikvaren (vedlegg 6)	17
2.7.	Forsvarets bygningstjeneste/DKN/6.divisjon (vedlegg 7)	17
2.8.	Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) (vedlegg 8a og 8b)	18
2.9.	Troms Kraft (vedlegg 9)	22
2.10.	Kystverket, 5. distrikt (vedlegg 10)	23
2.11.	Fiskeridirektoratet, Region Troms (vedlegg 11)	23
2.12.	Sametinget/Samisk kulturminneråd (vedlegg 12)	23
2.13.	Reindrifftsforvaltningen i Troms (vedlegg 13)	23
2.14.	Lakselvdal/Lyngsdal reinbeitedistrikt (vedlegg 14)	25
2.15.	Direktoratet for naturforvaltning (vedlegg 15)	26
2.16.	Storfjord kommune (vedlegg 16)	26
2.17.	Statens vegvesen Troms, trafikkavdelingen (vedlegg 17)	26
2.18.	Øvrige merknader (vedlegg 18.1-18.6)	26
3.	OPPSUMMERING OG ANBEFALING	30
4.	VEDLEGG	32
4.1	Vedleggsliste	32
4.2	Vedlegg	33

1. INNLEDNING

1.1. Oversikt over relevante dokumenter i saken

Følgende planhefter, rapporter og dokumenter utgjør samlet plan med konsekvensutredning:

- Planhefte 1: Tekstdel med kartbilag
- Planhefte 2A: Konsekvensutredningsrapport
- Planhefte 2B: Temakart m.v. til konsekvensutredningsrapport
- Landskapsanalyse
- Notat vedr. plantesosiologiske opptak langs Nordkjoselva
- NINA-rapport 492: Konsekvenser for fugle- og dyrelivet
- NGI-rapporter 964058-1, 964058-2, 964058-3 og 984118-1: Skredfarevurderinger
- Noteby-rapport 58029-1: Grunnundersøkelser: Orienterende geoteknisk vurdering
- Tilleggsutredning
- Foreslåtte midlertidige og varige massedeponier
- Analyse av massedeponier
- Vurdering av ulike alternativer for kryssing av Nordkjoselv for utbyggingsalternativ 3
- Planhefte 3: Merknadsbehandling (*dette heftet*)
- Planhefte 4: Sluttdokument (*utarbeides av Vegdirektoratet*)

1.2. Annonsering, høring, frister og høringsinstanser

Planhefte med konsekvensutredning lå ute til offentlig ettersyn i tidsrommet 20. desember 2000 – 20. februar 2001.

Offentlig ettersyn av planen ble annonsert i avisene:

- Nye Tromsø, Moen
- Nordlys, Tromsø

Den 14.12.2000 ble det arrangert et åpent møte på ungdomshuset Ruud om planen og konsekvensutredningen. Det har i tillegg vært arrangert 2 utedager (18.-19.01.2001) der ansvarlige fra Statens vegvesen stilte opp for å gi orientering og svare på spørsmål fra publikum og grunneiere.

Planen lå ute til offentlig ettersyn på følgende steder:

- Rådhuset, Balsfjord kommune, Storsteinnes
- Statens vegvesen Troms, Anleggskontoret i Nordkjosbotn
- Statens vegvesen Troms, Vegkontoret, Tromsø

I tillegg ble planen og konsekvensutredningen sendt på høring 12. desember 2000. Merknadsfristen ble satt til 20. februar 2001. Planheftet ble sendt til følgende:

1. Troms fylkeskommune, Samferdselsetaten, 9296 TROMSØ
2. Fylkesmannen i Troms, Miljøvernavdelingen, 9005 TROMSØ
3. Fylkesmannen i Troms, Landbruksavdelingen, 9291 TROMSØ

4. Troms Fylkeskommune, Plan- og næringsetaten, 9291 TROMSØ
5. Troms Fylkeskommune, Kulturetaten, 9291 TROMSØ,
6. Samisk kulturminneråd, Troms/Nordre Nordland, Postboks 69 Tromsø postsenter, 9251 TROMSØ
7. Reindriftsforvaltningen i Troms, 9321 MOEN,
8. Lakselvdal/Lyngsdal reinbeitedistrikt,
9. Distriktskommando Nord-Norge, Ingstab, Postboks 60, 9481 HARSTAD
10. Telenor Nett, Nett Plan, Strandgata 9, 9008 TROMSØ
11. Kystverket 5. distrikt, Postboks 263, 9751 HONNINGSVÅG
12. Troms Kraft Nett AS, Evjenveien 34, 9005 TROMSØ
13. Statnett SF Region Nord-Norge
14. NVE Vassdragsdirektoratet, Region Nord, Postboks 394, 8505 NARVIK
15. Balsfjord kommune, 9050 Storsteinnes
16. Storfjord kommune, 9046 Oteren
17. Sametinget, Postboks 144, 9730 KARASJOK
18. Direktoratet for naturforvaltning, 7485 TRONDHEIM
19. Statens forurensingstilsyn, Postboks 8100, 0032 OSLO
20. Norges naturvernforbund, Postboks 924, 9259 TROMSØ
21. Natur og ungdom, Skippergata 11 B, 9008 TROMSØ
22. Norges miljøvernforbund,
23. Fiskerisjefen i Troms, Strandgt 5/7B, 9008 TROMSØ
24. Riksantikvaren, Postboks 8196, 0034 OSLO
25. Fortidsminneforeningen,
26. Samferdselsdepartementet, Postboks 8010, Dep, 0030 OSLO
27. Miljøverndepartementet,
28. Norsk institutt for by- og regionsforskning (NIBR),
29. Statens vegvesen, Vegdirektoratet, Postboks 8142, 0033 OSLO
30. Statens vegvesen Troms, trafikkavdelingen, 9291 Tromsø
31. Norske Reindriftssamers Landsforbund, Postboks 508, 9255 TROMSØ
32. Norske Samers Riksforbund, 9730 KARASJOK
33. Reindriftsforvaltningen i Vest-Finnmark, Markveien 14, 9250 KAUTOKEINO
34. Boazo Ealahus Searvi, v/Mattis M. Sara, Rebuktnes, 9250 KAUTOKEINO
35. Nordkjosbotn næringsforening, 9040 Nordkjosbotn
36. Nordkjosbotn grunneierlag, 9040 Nordkjosbotn

Innen fristens utløp har Fylkesmannens Miljøvernavdeling, Fylkesmannens landbruksavdeling, NVE og Balsfjord kommune bedt om forlenget høringsfrist. Fristen ble forlenget til 30.03.01. Fylkesmannens landbruksavdeling meldte fra at saken var blitt utsatt i fylkeslandbruksstyrets møte 30.03. Saken ble først behandlet i møte 05.07.01.

Fylkesmannens miljøvernavdeling hadde også bedt om utsatt frist til 30.03. De greide heller ikke å overholde denne fristen, og meldte heller ikke fra om at de ikke greide å overholde denne utsatte fristen. Etter flere purringer ble merknader mottatt 02.11.01.

Med bakgrunn i innkomne merknader fant vi det nødvendig å foreta en tilleggsutredning, som ble sendt ut på begrenset høring 28.06.02 til NVE, Fylkesmannens miljøvernavdeling, Troms fylkeskommune og Balsfjord kommune med svarfrist 15.09.02. Siste svar er mottatt 23.10.02.

Med bakgrunn i NVE's svar av 23.10.02 fant vi det nødvendig å arrangere møte og foreta en befaring sammen med de. Befaring ble foretatt 20.03.03 og konklusjonen av befaringsen er gitt i brev av 28.10.03.

På grunn av dette, flere skiftinger av saksbehandler i saken samt ulike prioriteringer av arbeidsoppgaver har saken totalt sett tatt lang tid. Vi håper nå at saken kan slutføres.

1.3. Generelt om merknadsbehandlingen

Alle merknadene vi har fått inn er tatt med i merknadsbehandlingen, selv om noen av merknadene har kommet inn lenge etter merknadsfristens utløp (gjelder både opprinnelig konsekvensutredning samt tilleggsutredning). En del av høringsinstansene har ikke sendt inn merknader til planen.

I vår behandling har vi først kommentert innholdet i merknaden og deretter har vi gitt våre kommentarer. De som har kommet med merknader til tilleggsutredningen er kommentert for seg sammen med de opprinnelige merknadene.

Ingen av merknadene er av en slik art at vi mener de utløser krav om ytterligere utredninger eller undersøkelser etter at tilleggsutredningen nå er gjennomført. Vi viser for øvrig til merknadsbehandlingens kapittel 3, oppsummering og anbefaling.

Som ansvarlig myndighet for tiltak på stamvegnettet er det Vegdirektoratet som skal utarbeide sluttokument og avgjøre om utredningsplikten er oppfylt. Vi oversender derfor saken til Vegdirektoratet før kommunen får den til sluttbehandling og planvedtak i kommunestyret.

2. MERKNADSBEHANDLING

2.1. Troms fylkeskommune, Kulturetaten (vedlegg 1)

Det foreliggende forslaget til kommunedelplan anses å ivareta etatens innspill og merknader på en tilfredsstillende måte. Forutsetter et videre samarbeid i neste planfase.

Har derfor ingen vesentlige merknader til planforslaget.

Statens vegvesens kommentar

Tas til underretning.

2.2. Troms fylkeskommune, Regional utviklingsetat (vedlegg 2a og 2b)

Opprinnelig høringsbrev (vedlegg 2a):

Har gjennomgått plan og utredning og finner å kunne anbefale alternativ 3, 5, 7 eller en kombinasjon av disse.

Tilleggsutredning (vedlegg 2b):

Ingen merknad til tilleggsutredningen. Anbefaler denne lagt til grunn for kommunedelplanen.

Statens vegvesens kommentar

Tas til underretning.

2.3. Fylkesmannen i Troms, Miljøvernavdelingen (vedlegg 3a og 3b)

Opprinnelig høringsbrev (vedlegg 3a):

Miljøvernavdelingen mener innledningsvis at utredningsprogrammet ikke er fulgt mht. avbøtende tiltak for støy og ber om at det utarbeides tilleggsutredninger for støy. Når dette er gjort ønsker de å ta endelig stilling til utredningen. Dette vil vi kommentere spesielt nedenfor, men vil først gå på innholdet i framlagte uttalelse. De har gjort en vurdering av konsekvensene i forhold til:

Naturmiljø

Miljøvernavdelingen bemerker at vegprosjektet er prioritert på en 8. plass i Nasjonal transportplan og at en utbygging tidligst kan komme til utførelse i 2006. De finner det da underlig at konsekvensutredningen for dyre- og fuglelivet fikk en så vidt stram tidsramme at det ikke var tid til å gjennomføre en feltregistrering i 1997. NINA`s konsekvensutredning for dyre- og fuglelivet er av den grunn basert på allerede eksisterende data. Det burde etter miljøvernavdelingens oppfatning vært avsatt større ressurser til registreringer i felt. Til tross for at datagrunnlaget burde vært større, mener de at NINA`s rapport inneholder tilstrekkelig med informasjon til at det er mulig å vurdere alternativene i forhold til hverandre.

Landskapsanalyse

Landskapsanalysen er gjort på en tilfredsstillende måte. De har likevel følgende å bemerke:

Det er positivt at man i forhold til massedeponier har tatt hensyn til hvilke deponier man skal bruke, men rapporten som vurderingene bygger på burde også vært med.

Det er også positivt at de ulike vegetasjonstypene er beskrevet, men disse burde også vært kartfestet og lagt ved KU.

Samleveg der det er bebyggelse medfører at kantvegetasjon fjernes. Det er få registreringer av botanikken i disse områdene.

Den delen av landskapsanalysen som omhandler dyre- og fuglelivet virker ubearbeidet.

Kunne med fordel være fokusert mer på hvilke naturverdier som finnes langs traséen. Savner også en vurdering av vegens barrierevirkning på dyre- og fuglelivet.

Elvebreddfauna

I miljøvernabdelingsens brev av 04.06.98 ber de om tilleggsutredninger, bl.a. elvebreddfauna.

De kan ikke se at KU-rapporten eller temarapportene omtaler denne faunaen. Det er fra vegvesenets side at de ville vurdere om registreringene (som ble gjort i forbindelse med vassdragsvernet) kunne brukes for dette utredningsarbeidet. De kan ikke se å ha blitt gjort kjent med en slik utredning.

Verdivurdering av tema naturmiljø

Det bemerkes at KU-rapporten og temarapportene har ulik verdivurdering.

Basert på foreliggende KU-materiale, vil de understreke at alternativ 3, i tillegg til alternativ 0 og 1, er det alternativet som har minst negative effekter for naturmiljøet.

Avbøtende tiltak

I henhold til KU-programmet skal avbøtende tiltak vurderes innefor hvert konsekvenstema. I planhefte 2A og i landskapsanalysen er nærføringer og bruer med avbøtende tiltak grundig omtalt. De savner en tilsvarende grundig omtale av avbøtende tiltak for naturmiljø, friluftsliv og støy.

Når det gjelder erosjonssikring og behovet bevaring av kantvegetasjon er dette omtalt i landskapsanalysen. Forutsetter at kantvegetasjon langs vassdraget bevares og at inngrepet gjøres så skånsomt for naturmiljøet som mulig.

Landskapsanalysen omtaler også elgtrekkene og fremhever behov for ytterligere undersøkelser. I KU-rapporten er dette bare nevnt i miljøoppfølgingsprogrammet og mener dette burde være en del av beslutningsgrunnlaget nå. Ber om at det konkret redegjøres for avbøtende tiltak for friluftslivet i sluttrapporten.

Friluftsliv

Kartlegging av friluftsområder er litt for generell og knapp i forhold til utredningsprogrammet. Savner referanser til kilder som opplysningene stammer fra. Ber om at det konkret redegjøres for avbøtende tiltak for friluftslivet i sluttrapporten.

Støy

Som statlig fagmyndighet legger fylkesmannen til grunn Miljøverndepartementets retningslinjer T-8/79 og T-1/86. Viser også til nasjonale resultatmål for reduksjon av støy hvor antall støy og støyplagende skal reduseres med 25 % innen år 2010, med 1999 som basisår.

T-8/79 angir støygrenser som skal oppfylles i alle plansituasjoner.

T-1/86 angir blant annet hvilke minimumsvurderinger en plan skal inneholde for å forebygge støykonflikter.

Grenseverdiforskriften som det henvises til er en oppryddingsforskrift og har kun betydning for eksisterende forhold.

Plandokumentene angir ikke i detalj hvor mange boliger/personer som utsettes for støy over støygrensene for de ulike alternativene. Det er heller ikke redegjort for hvilke maksimale lydnivå som kan forventes om natten. Støykravene for utendørs/innendørs støy boliger, skoler og helseinstitusjoner er videre opplistet i brevet fra fylkesmannen.

I brevet er det videre nevnt følgende vedr. støy:

Det bør tas utgangspunkt at de strengeste kravene, jfr. T-8/79, skal overholdes.

Dersom krav til utendørs lydnivå ikke kan overholdes, bør det begrunnes

Kostnader for å overholde støygrensen (avbøtende tiltak) skal innarbeides i utredningen

Det bør settes mål for støy som skal være oppfylt og kostnadene for dette bør framgå i utredningene.

De mener ut fra dette at uredningsplikten ikke er oppfylt og vil be om tilleggsutredning med avbøtende tiltak for støy som retter opp manglene ovenfor.

Jakt og fiske

Vurdering av konsekvenser for fiske er generell, og utredningene skiller ikke mellom de ulike alternativene.

Nærføringer for alt. 1 er trolig uheldig for fisk da vannføringen blir berørt og fiske på slike steder blir vanskeligere. Alt. 3 med bru over elva kan ha uheldige virkninger for fisk og fiskeinteresser, men aksepteres dersom brua ikke berører viktige fiskeplasser/kulper. Det vil videre være uheldig både for fisk og fiske, dersom veien legges etter alternativ 5 eller 7, med bru som krysser elva ved Smørpundfossen. Det er viktig fiskeplass og dermed mye brukt friluftsområde. Området blir negativt berørt uansett hvor i området brua legges.

Om utbyggingsalternativene vil ha negative innvirkninger på uttak av fisk og vilt i området, herunder om tiltaket medfører spesiell fare for fallvilt er ikke fulgt i forhold til utredningsprogrammet. Miljøvernavdelingen etterlyser elgtrekk som blir berørt av vegtrasèene, samt en faglig vurdering av faren for elgpåkjørsler.

Konklusjon

Utredningens styrke er gode illustrasjoner og tematiske oversiktskart, men man savner kart der feltregistreringene av naturmiljøverdiene er avmerket. Utredningens svakhet er knyttet til mangelen på avbøtende tiltak for hvert alternativ og naturmiljøregistreringer.

Vil avgi endelige uttalelser når det er gjort tilleggsutredninger for støy.

Generelt burde naturmiljøet vært bedre undersøkt, men vurderer det som tilstrekkelig til at de ulike alternativene skal kunne vurderes opp mot hverandre.

Det utredningsarbeidet som er gjort gir grunnlag for å fastslå at alternativ 2, 4, 5 og 7 vil være så konfliktfylt at de ikke kan anbefale dem. Det er også gitt en nærmere begrunnelse for dette (se brevet).

Konstaterer at kommunedelplanen kun foreslår arealbrukskategori for arealet i selve vegtrasèen og ikke går inn og definerer arealbrukskategorier for vernevediene i vassdraget, slik RPR`s vedlegg I legger opp til.

Vegtiltaket innebærer et stort inngrep i verna vassdrag. Ut fra foreliggende KU, og en samlet vurdering av landskapsbilde, friluftsliv og naturmiljø foretrekker man alternativ 0, 1 og 3.

Alternativ 2, 4, 5, og 7 er så konfliktfylt for natur- og landskapsinteressene at de ikke kan anbefale dem.

Miljøvernavdelingen vil ta endelig stilling etter at tilleggsutredninger for støy er ferdig.

De forutsetter for øvrig at Nordkjosbotn naturreservat ikke blir ytterligere berørt av vegutbyggingen.

Tilleggsutredning (vedlegg 3b):

Basert på tidligere og foreliggende utredninger ser Fylkesmannen at kommunedelplanens alternativ 2, 4, 5 og 7 er så konfliktfylt i forhold til natur og miljøverdier at de ikke kan anbefale dem.

Kommentar til de enkelte emnene:

Friluftsliv

Område 10 a og 10 b (Nordkjoselva) har regional verdi pga. fiskeinteressene i elva.

Avbøtende tiltak som eventuell flytting av hytter ved Skaidi, opparbeiding av stier med mer bør tas med i bestemmelsene til delplanen som mulige framtidige tiltak.

Naturmiljø

Miljøvernavdelingen er enig i vurderingene i oppdaterte konsekvensark, der alternativ 3, i tillegg til alternativ 0 og 1, er det alternativet som gir minst negative konsekvenser for naturmiljøet.

Vilt

Tiltak for vilt er vurdert. Mulige framtidige tiltak bør også nevnes i bestemmelsene for delplanen, selv om man ikke kan detaljbeskrive dem.

Massedepoier

Miljøvernavdelingen stiller spørsmål med varigheten på midlertidige deponier.

Generelt bør det vises forsiktighet ved å bruke landbruksarealer og kulturlandskap til deponering.

Det er positivt at masse deponeres permanent i gamle massetak. Evt. avfall derfra skal bringes til godkjent mottak før gjenfylling.

Område S3 ikke ønskelig, pga. permanente endringer av myrområde.

Miljøvernavdelingen er enig i at S8 og S9 gis lav prioritet. Også enig i at S11 tas ut pga. nærhet til elva. S12 har uheldig plassering ved utløpet til Kjusakdalen. S13 har også uheldig plassering mhp. verdifulle naturområder.

S15 landbruksareal bør kun benyttes, dersom arealet igjen kan tilbakeføres til landbruksareal.

S16 er et gammelt massetak med grunnvann med ulovlig søppeldeponering. Kommunen har et ansvar for at avfallet bringes til godkjent mottak. Området må ryddes og avfallet fjernes før massedeponering kan starte.

Støy

Miljøvernavdelingen mener tilleggsutredningen for støy er utført tilfredsstillende og at den gir en god oversikt over støyforholdene ved de forskjellige vegalternativene.

De registrerer også at retningslinjenes strengeste krav til innendørs lydforhold ($LA_{eq} < 30$ dBA) søkes overholdt for alle boliger i alle alternativene. Et mindre antall boliger (fra 1 til 4 avhengig av alternativ) vil utsettes for støy som overskrider den høyeste støygrensen for utendørs støy ($LA_{eq} < 60$ dBA). Selv om dette er et avvik så mener Fylkesmannen at ambisjonsnivået er tilfredsstillende. Har forståelse for at det ved utbedring av eksisterende veg kan være vanskelig å overholde retningslinjenes strengeste krav.

Ved at det legges innkostnader for støyreduksjon i alle alternativene, vil prosjektet medføre at det oppnås en vesentlig reduksjon i antall personer som utsettes for vegtrafikkstøy som kan forårsake støyulemper.

Statens vegvesens kommentar

Fylkesmannens svar er mottatt først 2 november 2001, dvs. lenge etter svarfristens utløp – og kan etter reglene avvises. Vi velger likevel å ta dette med, da brevet inneholder en del viktige momenter ikke bare i forhold til aktuelle plan, men også i forhold til samarbeid og fremskaffing av beslutningrelevant informasjon for gitte plannivå.

Vi må likevel si at vi synes det er seint å komme med nye innspill og krav vedrørende omfang av utredning etter at utredningsprogrammet er vedtatt. Dette spesielt med bakgrunn i at fylkesmannens miljøvernavdeling også har vært representert i referansegruppe for ovennevnte plan, og således burde ha kommet med disse innspillene på et mye tidligere tidspunkt. På denne bakgrunn vil vi derfor avvise kravet om tilleggsutredning av elvebreddfauna fordi vi mener at det som forefinnes vedr. naturmiljø vil være tilstrekkelig som beslutningsrelevant informasjon.

I det videre vil vi kommentere de forhold som fylkesmannens miljøvernavdeling tar opp i kronologisk rekkefølge:

Ad naturmiljø

Her bemerkes at vegprosjektet er prioritert på en 8. plass i Nasjonal transportplan og at en utbygging tidligst kan komme til utførelse i 2006. De finner det da underlig at konsekvensutredningen for dyre- og fuglelivet fikk en så vidt stram tidsramme at det ikke var tid til å gjennomføre en feltregistrering i 1997.

Hovedsaken her var at vi så en sammenheng med utbyggingen av ny E8 mellom Nordkjosbotn og Laksvatnbukt. I og med at vi ikke hadde godkjent reguleringsplan den første kilometeren mellom Nordkjosbotn og Sjøvolla, så ville kommunedelplan gi rammer for blant annet samlevegssystem og kryssutforming i Nordkjosbotn før oppstart av regulerings- og byggeplan for nevnte strekning.

Ad landskapsanalyse

Det er positivt at man i forhold til massedeponier har tatt hensyn til hvilke deponier man skal bruke. Rapporten som vurderinger av massedeponier bygger på er oversendt miljøvernavdelingen, sammen med tilleggsutredning.

Vegetasjonstypene som er beskrevet baserer seg på plantesosiologiske opptak inne referanseområder på strekningen. Rapport vedr. dette er vedlagt tilleggsutredningen. Disse vil imidlertid ikke bli kartfestet på særskilt temakart.

Samleveger der det er bebyggelse medfører at kantvegetasjon fjernes. Det er få registreringer av botanikken i disse områdene, da dette ikke er krevd spesielt og heller ikke innarbeidet i utredningsprogrammet. Det samme gjelder naturverdier.

En vurdering av vegens barrierevirkning på dyre- og fuglelivet er innarbeidet i tilleggsutredningen.

Ad elvebreddfauna

Kommentert innledningsvis.

Ad verdivurdering av tema naturmiljø

Vi har både i møte med fylkesmannens miljøvernavdeling og på telefon forklart hvorfor verdivurderingene er forskjellige i naturmiljørapporten fra NINA i forhold til KU-rapporten. Dette skyldes at NINA har hatt en feil fortolkning av metodikken i vegvesenets håndbok 140 "Konsekvensanalyse". Da rapporten allerede var trykket opp, fant vi ut at vi heller ville rette dette opp i KU-rapporten.

Med bakgrunn i at det er foretatt feil vurdering av områdets verdi mht. vernet vassdrag har vi lagt frem et oppdatert konsekvensark for naturmiljø. I tillegg er følgende rødlistearter observert: Hubro med status V (trolig hekkende); jaktfalk med status R (observert jaktende); hønsehauk med status R, (trolig hekkende) og kongeørn med status status R (observert jaktende). Konsekvensarket i tilleggsutredningen erstatter derfor tidligere versjon.

Ad avbøtende tiltak

Avbøtende tiltak for naturmiljø, landskapsbilde, friluftsliv og støy er tatt med i tilleggsutredningen.

Vi mener for øvrig at det vi vet om elgtrekk på nåværende tidspunkt er tilstrekkelig som beslutningsrelevant informasjon i forhold til en alternativavklaring. Ytterligere undersøkelser vil være nødvendig for å planlegge avbøtende tiltak i detalj for neste plannivå. Dette er derfor tatt med som eget punkt i miljøoppfølgingsprogrammet.

Ad støy

Vi tar til etterretning en del av de forhold som fylkesmannens miljøvernavdeling påpeker, og dette er derfor innarbeidet i tilleggsutredningen (sd).

Ad jakt og fiske

Vurdering av konsekvenser for fiske er omtalt nærmere i tilleggsutredningen.

Om utbyggingsalternativene vil ha negative innvirkninger på uttak av fisk og vilt i området, herunder om tiltaket medfører spesiell fare for fallvilt er også nærmere berørt i tilleggsutredningen.

Elgtrekk som blir berørt av vegtrasèene, samt vurdering av faren for elgpåkjørsler er vurdert i tilleggsutredningen.

Ad konklusjon

Kart der feltregistreringene av naturmiljøverdiene er avmerket vil ikke bli utarbeidet spesielt.

Avbøtende tiltak for hvert alternativ er tatt med i tilleggsutredningen.

Vi tar til etterretning at miljøvernavdelingen er av den oppfatning at utredningsarbeidet som er gjort gir grunnlag for å fastslå at alternativ 2, 4, 5 og 7 vil være så konfliktfylt at de ikke kan anbefale dem.

Kommunedelplanen foreslår kun arealbrukskategori for arealet i selve vegtrasèen og går ikke inn og definerer arealbrukskategorier for verneverdiene i vassdraget. Dette må i tilfelle innarbeides i arealdel av kommuneplan for området. Deler av dette kan også innarbeides i etterfølgende reguleringsplan som omhandler valgte vegtrase. Vi ber om at miljøvernmyndighetene kommer tilbake til dette på neste planstadium.

Vi tar til etterretning at miljøvernavdelinga ut fra foreliggende KU, og en samlet vurdering av landskapsbilde, friluftsliv og naturmiljø, foretrekker alternativ 0, 1 og 3.

2.4. Fylkesmannen i Troms, Landbruksavdelingen (vedlegg 4)

Fylkeslandbruksmyndigheten har bedt om to utsettelse på høringsfristen, og disse er innvilget. Saken ble første gang behandlet i fylkeslandbruksstyret 15.05.02, der den ble utsatt.

Saken ble så behandlet på nytt 05.07.01 etter forutgående befaringer. I møtet ble det fattet slikt

VEDTAK :

1. Fylkeslandbruksstyret vil holde fram at hele dalen fra Nordkjosbotn til Oteren er et produktivt og lettdrevet område med gode vilkår for både jordbruk og skogbruk. Det er et viktig landbruksområde i fylket med flere bruk i drift.

Uansett trasevalg, vil vegutbyggingen ha betydelige negative konsekvenser for dagens og fremtidens landbruksdrift.

I prosessen er det viktig å ikke vanskeliggjøre fremtidige driftsforhold i jord- og skogbruk samtidig som avgangen av produktive mark, egnet for moderne maskinell drift blir så liten som mulig. Tapt areal kan erstattes med nydyrking i dalføret, men eiendomsstrukturen gjør dette vanskelig. Den beste marka er dyrket opp. Jordressursene er grunnlag for desentralisert sysselsetting og bosetting, og avgang av produktiv mark kan ha negative konsekvenser for slike forhold. Dalføret skal bestå som et drivverdig landbruksområde også etter en utbygging er gjennomført.

Vektlegging av avbøtende tiltak for landbruksnæringen er derfor viktig for å sikre et fremtidig landbruk i området. Etter vår vurdering må landbruksinteressene være den mest tungtveiende faktoren ved valg av trase.

2. Trasealternativene.

I samtlige alternativer er landbruksinteressene tilfredsstillende beskrevet. Uansett valg av trase vil det bli ulemper for landbruket.

Fylkeslandbruksstyret vil spesielt nevne at Øvergård er et viktig område med gode driftsforhold og bruk i drift. Fylkeslandbruksstyret kan ikke tilrå en utbygging av alternativ 2 fra Smøpundfossen og til Gammelkila. Fylkeslandbruksstyret vil heller ikke tilrå en utbygging etter alternativ 1 og 4.

Fylkeslandbruksstyret vil også holde fram at Balsfjord kommune har foreslått å bygge ut vegen etter kombinasjonen: trase 2 fra Nordkjosbotn til Smøpundfossen, krysse dalen ved Smøpundfossen til Trangen som alternativ 5, videre fra Trangen til Øvergård/Gammelkila etter trase 1, krysse opp i lia ved Øvergård som vist i alternativ 7 og derfra oppe i lia fra Gammelkila til Kila som etter alternativ 2. Dette er et trasevalg som fylkeslandbruksstyret finner egnet for å ivareta landbruksinteressene i dalføret.

For traseen fra Nordkjosbotn og forbi Skaidi/Kjempedalén bør vegen legges høyere opp i lia til kote 80 hvor det er en egnet terrasse. Fylkeslandbruksstyret vil be Statens vegvesen utrede om dette er et egnet alternativ for å ivareta ressursutnyttelse, ressursvern, landskap, og rekreasjon.

3. Konsekvensutredningen.

I forhold til landbruksinteressene er utredningen tilfredsstillende. Det er utarbeidet kart, bilder og analyser som viser hvilke interesser som blir berørt i de ulike traseene. I oppsummeringen av interessene er det ønskelig at lokaliseringen av treslag blir nærmere belyst, men dette er ikke av en slik vekt at det er nødvendig med en tilleggsutredning

Vern av det produktive jordsmonnet er ikke betinget av om arealene er i drift i dag eller ikke. Heller ikke i forhold til eierskap, eierstruktur eller eiendomsarrondering. Produktivt jordsmonn er en begrenset ressurs i nasjonal sammenheng og må sikres for framtidig matproduksjon og skogproduksjon.

Samtlige alternativer viser at utbyggingen er negativ for landbruket med nokså lik vektning mellom alternativene. Utredningen viser at alle trasene i dalføret fører til avgang av produktivt mark, enten dyrket mark eller dyrkbar skogsmark.

4. Kryssløsninger

Nordre kryss ved Vollan.

Fylkeslandbruksstyret har ingen merknader til de ulike kryssalternativene ved Vollan, men er av den oppfatning at dette krysset burde vært holdt utenfor omleggingen av E6. Andre samfunnsinteresser er av en slik art og vekt at landbruksinteressene må vike.

Fylkeslandbruksstyret vil ikke frarå noen av alternativene.

Søndre kryss ved Kvien.

Fylkeslandbruksstyret kan ikke tilrå den foreslåtte løsningen med et nytt kryss midt ute på Kvienjorda, og vil be Statens vegvesen om å se på andre løsninger.

Ut fra målet om å redusere avgangen av dyrket mark til et minimum bør hele krysset trekkes enten ned mot sjøen eller nærmere vektstasjonen. En rundkjøring med flere armer vil redusere fremtidige driftsforhold på en uakseptabel måte. Utformingen vil føre til at arealene mellom vegen vanskelig kan drives videre.

5. Avbøtende tiltak.

Samferdselsjordskifte kan være et egnet tiltak for å redusere driftsulemper og tapt jord for brukene. Fylkeslandbruksstyret vil be Statens vegvesen starte prosessen snarest.

Lokalisering av massedeponier, permanente og midlertidige, bør henvise til gamle massetak/steinbrudd. Dersom deponier skal etableres permanent, er det viktig å sikre at topplaget har en kvalitet og dybde som sikrer en god og stabil produksjon, samtidig som det er egnet for moderne maskinell drift. Marka må ikke avvike fra jordsmonnskvaliteten ellers i området. Massedeponiene må utformes etter reguleringsplan hvor terrenprofilering er et viktig moment .

Det er godkjent flere større massetak i området og disse bør utnyttes og avsluttes før nye tas i bruk. Massetak må utnyttes og avsluttes i samsvar med en reguleringsplan. Avslutning og tilbakeføring til ny landbruksproduksjon er viktige momenter i reguleringsplanen. Nye massetak må ikke lokaliseres slik at de fører til driftsulemper for bruk i drift eller til reduksjon i driftsøkonomien på bruket.

Den nye E6 skal være avkjørselsfri. Dette medfører behov for underganger og markavkjøringer. Lokalisering og omfang av slike kan best vurderes i samband med reguleringsplanen. E6 vil fungere som en bariære mellom driftsområder. Fylkeslandbruksstyret vil tilrå at vegvesenet allerede nå innleder et samarbeide med Balsfjord kommune om et egnet vegsystem med avkjørsler og underganger. Særlig i forhold til skogsdrift er det viktig at man allerede nå starter opp arbeidet og etablerer et vegsystem som sikrer at alle eiendommene har en tilfredsstillende løsning – også i forhold til de tekniske krav for skogsveger.

6. Videre planprosess.

Fylkeslandbruksstyret vil tilrå Statens vegvesen å opprettholde prosjektgruppa for utbyggingen hvor bla kommunen og fylkesmannens landbruksavdeling er med og konsultere denne i den videre planprosessen. Det er viktig å få med faglige innspill tidlig i reguleringsarbeidet.

Fylkeslandbruksstyret vil ta endelig stilling til lokalisering av underganger, avkjøringer massetak og massedeponier når en reguleringsplan for den endelige traseen utarbeides.

Statens vegvesens kommentar

Ad 1. Generelt

Vi har registrert fylkeslandbruksstyrets oppfatning at hele dalen fra Nordkjosbotn til Oteren er et viktig landbruksområde i fylket, og at vektlegging av avbøtende tiltak er viktig for å minske de skadevirkninger som vegtiltaket vil ha for næringen.

Vi er ikke enig i at landbruksinteressene vil være den mest tungtveiende faktoren ved valg av trasè, men blant de tyngste.

Ad 2. Trasèalternativene

Landbruksmyndighetene konkluderer med at landbruksinteressene er tilfredsstillende beskrevet, og at det uansett valg av alternativ så vil det bli ulemper for landbruket. Dette understøttes også av utredningen. Som også vi kjenner til, så er Øvergårdområdet som landbruksområde fremhevet spesielt, og at alternativ 2 og 4 derfor ikke kan tilrås. På grunn av arealavgangen kan heller ikke alternativ 1 tilrås.

Fylkeslandbruksmyndigheten beskriver derfor alternativ 7 som det trasevalg som best ivaretar landbruksinteressene i dalføret, noe vi tar til etterretning. Dette vil ha vesentlig betydning når vi trekker våre konklusjoner. Fra Nordkjosbotn til forbi Skaidi/Kjempedalen ønsker de at vegen legges høyere opp i lia til kote 80 hvor det er en egnet terrasse. Vi viser i den forbindelse til kommentarer gitt til Balsfjord kommune. I tillegg til de negative effekter som en slik løsning vil ha mht. transportkvalitet og framkommelighet pga. vertikalkurvaturen, så vil faren for å komme i befatning med ras bli større.

På denne bakgrunn forkastes denne løsningen.

Ad 3. Konsekvensutredningen

Det konkluderes med at i forhold til landbruksinteressene, så er utredningen tilfredsstillende. Det pekes på at produktivt jordsmonn er en begrenset ressurs i nasjonal sammenheng og må sikres for framtidig matproduksjon og skogsproduksjon.

Dette tar vi til etterretning.

Ad 4. Kryssløsninger

Nordre kryss ved Vollan

Har ingen merknader til de ulike kryssalternativene her. Andre samfunnsinteresser er av en slik art at landbruksinteressene må vike.

Tas til underretning.

Søndre kryss ved Kvien

Fylkeslandbruksstyret kan ikke tilrå den foreslåtte løsning med nytt kryss midt ute på Kvienjorda og ber vegvesenet om å se på andre løsninger, for eksempel nærmere sjøen eller nærmere vektstasjonen. Vi har sett på ulike løsninger her. Det er ikke aktuelt å legge et kryss nærmere sjøen, da man da kan komme i befatning med Nordkjosbotn naturreservat. Da E6 pga. fortsatt utnyttelse av vektstasjon må legges foran denne, er det ikke så mange alternativer som er aktuelle. Pga. lesbarhet, optisk ledning, kurvaturer, vinkler mellom de ulike armene m.v., så er det ikke aktuelt å legge krysset nærmere vektstasjonen. Dette er også stikk motsatt av næringsforeningas ønsker, som vil ha krysset nærmest mulig sentrum.

Det er svært vanskelig å finne optimale løsninger for kryssplasseringer og utforming. Vi ønsker derfor å beholde foreslåtte løsning, og mener at også her må landbruksinteressene vike for andre samfunnsinteresser.

Ad 5. Avbøtende tiltak

Samferdselsjordskifte vil bli vurdert som et aktuelt tiltak, da eiendomsstrukturen kan bli endret slik at man kan opprettholde løsninger som sikrer moderne maskinell drift innenfor næringen.

Vi har allerede lokalisert midlertidige og permanente massedeponier til gamle massetak. I den grad det er mulig, vil vi sørge for at permanente deponier kan sikres en fornuftig etterbruk.

Der det er aktuelt å ta ut masser lokalt vil vi forsøke å lokalisere disse til allerede eksisterende massetak. Vi vil da besørge at det også finnes avslutningsplaner, slik at disse ikke fremstår som permanente sår i landskapet eller medfører til erosjon og at man også her sikrer fornuftig etterbruk.

Planskilte kryssinger (over- eller underganger for jord- og skogbruk) vil bli vurdert endelig på reguleringsplanstadiet. Dette må ses i sammenheng med evt. samferdselsjordskifte, behovet for plankilte kryssinger for samleveger til boligeiendommer, avbøtende tiltak for veggen som barriere i forhold til friluftsliv og nærområder m.v.

2.5. Balsfjord kommune (vedlegg 5a og 5b)

Opprinnelig høringsbrev (vedlegg 5a):

Saken er behandlet 2 ganger i nærings- og forvaltningskomiteen og 1 gang kommunestyret.

Av kommunestyrets vedtak kan man lese følgende:

- Vil understreke behovet for å få til en tilfredsstillende løsning for E8 forbi Vollangårdene for å eliminere trafikkrisikoen i området.
- Anbefaler E8 på strekningen forbi Vollangårdene i eksisterende trasè og med parallellførte lokalveger, gang- og sykkelveg og tilførselsveger. Det må etableres tilfredsstillende forbindelse mellom lokalveg og tilførselsveg til hus/bruk med underganger/bruer, samt evt. støyskjerming for nærliggende bygning.
- Ber om at videre detaljplanlegging for E8 framskyndes i forhold til videre planlegging av E6.
- Anbefaler alternativ 2, 5, 7 lagt til grunn for videre planlegging av ny E6, da det medfører minst sjenanse og ulempe for bosetting og landbruk på strekningen.

Alternativet forutsetter ny rundkjøring fra sør til Nordkjosbotn. Balsfjord kommune ber om at kryss i tilknytning til eksisterende kryss blir utredet, da det vil spare dyrket jord og sannsynligvis bli rimeligst.

Ber også om at det blir vurdert å heve trasèalternativ 2 på strekningen Sætre-Kjempedal, da det er landskapsmessig mer gunstig samtidig som det sparer fritidsbebyggelse i området.

Tilleggsutredning (vedlegg 5b):

Balsfjord kommune ser positivt på etablering av 3 permanente deponier (S0, S1 og S2) nær Nordkjosbotn sentrum, da dette vil bedre arealbruken i området. En burde i tillegg vurdert deponi mellom Vollan gjestestue og Nordkjoselva for bedre utnytting og utforming av arealene mot elva. Disse må imidlertid være betinget av nærmere detaljvurderinger. Ingen merknader til øvrige deponier, bortsett fra en del negative erfaringer vedr. midlertidige deponier i forhold til landbruksareal vedr. utbyggingen av E8 Jernberg-Laksvatnbukt.

Hovedproblemstillingen i forhold til dyrelivet er barriereeffekten av ny E6, særlig i forhold til elgtrekket. Hovedutfordringen vil være å etablere passasjer for dyretrekket, særlig der hoveddalene Kjusakdalen, Kjempedal og Tamokdalen munner ut i hoveddalen.

Statens vegvesens kommentar

Vegvesenet er klar over farene med standardsprang mellom nyåpnet strekning og gamle E8 i området fra Jernberg til kryss E6/E8 i Nordkjosbotn. Fartsgrensen er da også redusert i hele dette området. Vi har også foretatt uskifting av veglysene. Det er etablert ny gang- og sykkelveg i området og det er satt opp nye veglys. Trafikksikkerheten for myke trafikanter er derfor blitt tilfredsstillende.

Ny E8 i samme område vil sannsynligvis ikke bli utført før hovedvegutbygging av E6 videre nordover tar til. Vi har notert oss at man ønsker parallellførte samleveger i området. Avkjørsler fra samlevegene vil bli utført tilfredsstillende i tråd med vegnormalene. Tiltak for støyuksatte bygninger vil bli vurdert endelig på reguleringsplanstadiet.

I og med at E6 fra sør er vedtatt lagt etter dagens trasè forbi vektstasjonen er vi avhengig av kryss mellom E6 sørover/E6 nordover og E8 etter vektstasjon når man kommer sørfra, men før Nordkjosbotn. Å legge krysset til eksisterende kryss ved Shell er uaktuelt, da arm for E6 fra sør og E6 videre nordover bli nærmest parallellført. Det gir dårlig optisk leding og vanskelig lesbarhet. Løsningen er u hensiktsmessig fra et vegsynspunkt og trolig dyrere enn foreslåtte løsning pga. lengre stamvegstreking. Dette fører også til økte transportkostnader. Vi er også avhengige av en tilknytning av Fv 297 mot sør. Da ethvert kryss er et konfliktpunkt, ønsker vi å redusere dette til et minimum spesielt på stamveger. Vi finner det derfor hensiktsmessig å løse ut Fv 297 som en fjerde arm i nevnte kryss. Dette vil gi god lesbarhet og optisk leding, samtidig som inn/utkjøring til Nordkjosbotn sentrum får samme prioritet som stamvegene. Dette vil bidra til at trafikanter fortsatt ser på Nordkjosbotn som naturlig stoppested på reiser og man unngår stedstap. Vi kan heller ikke se at forbruket av dyrket mark blir noe mindre med kommunens løsning. Et annet aspekt er at området mellom E8 og ny Fv 297 vil medføre at sentrum kan utvides mot sør, dersom man er villig til å omdisponere landbruskareal her til utbyggingsformål. Selv om man taper noe landbruksareal isolert sett, så tror vi at stedet som helhet vil tjene på en slik løsning.

Når det gjelder en heving av trasèen mellom Sætre og Kjempedal, så vil dette medføre til endret vertikalkurvatur og større stigning. Dette vil medføre økt transportarbeid og kostnader spesielt for tunge kjøretøyer. Vi viser for øvrig også til kommentaren til fylkesmannens landbruksavdeling vedr. dette spørsmålet. Vi ønsker derfor ikke å gå inn på en slik løsning.

Vi tar for øvrig kommunens anbefaling om at kombinasjonsalternativ 2,5,7 blir lagt til grunn til etterretning.

2.6. Riksantikvaren (vedlegg 6)

Riksantikvaren viser til at det er fylkeskommunen og samisk kulturminneråd som representerer kulturminneforvaltningen i plansaker etter plan- og bygningsloven, og at de vil kun uttale seg på forespørsel fra en av disse ved behov.

Statens vegvesens kommentar

Tas til underretning.

2.7. Forsvarets bygningstjeneste/DKN/6.divisjon (vedlegg 7)

Forsvarets bygningstjeneste, Region Nord-Norge (FBTN) har i samråd med Distriktskommando Nord-Norge (DKN) og 6. divisjon vurdert planforslaget.

Gir støtte til vegsjefens egen anbefaling om at alternativ 2 og 4 ikke blir valgt. Dersom noen av disse to alternativene skulle bli valgt, må forsvaret informeres slik at konsekvensene for militære anlegg og installasjoner kan bli nærmere vurdert.

Forskjellene mellom alternativ 3, 5, 7 eller en kombinasjon av disse er marginale ut fra et militært synspunkt. Forsvaret vil imidlertid kreve sperretiltak ved framtidig brukryssingssted.

Statens vegvesens kommentar

Tas til underretning. Dersom alt. 2 eller 4 blir valgt vil forsvaret bli orientert spesielt. For øvrig vil vi komme tilbake til planlegging og samarbeid om tiltak på senere planstadium for valgte alternativ.

2.8. Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) (vedlegg 8a og 8b)

Opprinnelig høringsbrev (vedlegg 8a):

Innledningsvis gjøres det oppmerksom på at ny vannressurslov er trådt i kraft fra 01.01.2001. Her er blant annet vassdragsvernet lovfestet jfr. vannressurslovens § 32. Av § 33 framgår at vassdragsvernet særlig skal ivaretas på en tilfredsstillende måte av planer etter plan- og bygningsloven. For tiltak/anlegg som kan være til nevneverdig skade eller ulempe for allmenne interesser i vassdraget, kan det etter § 8 kreves konsesjonsbehandling.

Vurdering av konsekvensutredningen (KU)

- grunnlagsdataene for vurdering av naturverdiene kunne vært bedre og bærer i stor grad preg av å være en overordnet vurdering av hele dalføret (spesielt kap. 2 naturmiljø i landskapsanalysen)
- En KU av naturverdier bør ha som basis en vurdering av biologisk mangfold, truede naturtyper, vegetasjonstyper og naturverdier som blir berørt av tiltakene. Vegetasjonstypene lokaliseres i svært liten grad til spesifikke stedfestede delarealer i tilknytning til trasévalgene. Utredningen mangler en analyse av vegetasjonsforholdene utover det som fremgår av temakartene.
- Det savnes en bredere beskrivelse av naturmessige forhold for de enkelte delarealene som blir berørt –f. eks. om de er av lokal, regional eller nasjonal verdi.
- Rapporten til NINA er faglig grundig og godt gjennomført ut fra dataene som rapporten bygger på, men detaljeringsgraden blir etter NVE's syn for liten. Rapporten viser også til at hekkeplasser for sjeldne og sårbare fuglearter er klassifisert begrenset og derfor ikke avmerket på kart. Forutsetter at det er tatt hensyn til disse i utredningen/planen.
- Det går ikke fram av utredningen om alternative brukryssinger vil berøre viktige gyte- og oppvekstområder for anadrome fisk, og trekkveier for oter er heller ikke beskrevet eller kartfestet.
- NVE er i tvil om konsekvensutredningen holder tilstrekkelig standard og detaljeringsgrad som bør kreves av utredning av konsekvenser av et omfangsrikt tiltak i et verna vassdrag.
- Opplyser at det i januar 2001 oppstod en isdemning i området ved Bomstad som hadde en oppstuvningseffekt. Dette må det tas hensyn til i den videre planleggingen.

Oppsummering av konsekvenser

- Det er registrert et høyt antall bunndyr i elva. Laks og ørret går helt opp til Smørpundfossen og vil kunne bli berørt av alternativene 3, 5 og 7.
- Oter, som er en rødlistearter som bør overvåkes, er registrert opp til Smørpundfossen. Den går også opp i Kjusakelva. Oter vil også kunne bli berørt av alt. 3, 5 og 7.
- Med unntak av alt. 1 medfører alle alternativene inngrep i vassdraget i form av ny bru.
- Alternativ 3 unngår konflikt med friluftsområdene, men kommer noe i berøring med verdifullt landskapsområde og et viktig område for spurvefugl, men i mindre grad enn

alternativ 5 og 7. Alternativet vil også berøre elgtrekk, men da i hovedsak på stedet der dagens E6 krysser elgtekket. Videre vil det skje inngrep i fluviale og glassfuviale avsetninger. Erosjonssikring er nødvendig på brukryssingsstedet. Alternativet berører videre noe flormarksskog, der man har noen av de beste spurvefuglbiotopene. De rikeste områdene for spurvefugl er ved Kjusakelvas utløp og i de rike bjørkeliene nord-vest for Kjusakdalen hvor det er svært høye tettheter av trepipelerke og gråfluesnapper.

- Alternativ 5 er som alternativ 3 fram til Heimly. Alternativet berører friluftsområdene i større grad enn alternativ 3, og vil for øvrig dele opp et verdifullt kulturlandskapsområde og et viktig område for spurvefugl. Et område med dødisformer ved Skaidi berøres også. Viktige fuglehabitater på strekningen Heimly-Skaidi hvor flere rødlistearter er registrert. Spesielt for område Kjusakelva/Storbekken vil alternativ 5 ha alvorlige negative konsekvenser. Brukryssingen ved Smørpundfossen vil forstyrre et særpreget og urørt elveløp med trange kløfter. Da grunnforholdene ikke er undersøkt her er det også usikkert hvilke tiltak/inngrep som blir nødvendig i forbindelse med selve brukryssingen. Etter brukryssingen innebærer alternativ 5 et moderat inngrep.
- Alternativ 7 er som alternativ 3 fra til Heimly og som alternativ 5 fram til Smørpundfossen/Trangen, og medfører ikke noen konsekvenser ut over det som er beskrevet over.

Vurdering av kommunedelplanen

- Som det framgår av kommentarene til konsekvensutredningen, gir den ikke spesielt godt grunnlag for å vurdere om nasjonale mål for forvaltning av verna vassdrag legges vekt på og oppnås i tilstrekkelig grad. NVE mener allikevel at grunnlaget er tilfredsstillende til å kunne anbefale valg av alternativ på kommunedelplannivå.
- Det gis i kommunedelplanen inntrykk av at alternativ 1 er det uheldigste i forhold til vassdragsvernet. Til tross for flere nærføringer, vil ingen nye arealer berøres som ikke allerede er berørt av dagens E6. Isolert sett er alternativet å foretrekke, da øvrige alternativer innebærer at vassdraget må krysses minimum en gang. Alternativet har imidlertid dårlig måloppnåelse i planen og sett i forhold til øvrige rikspolitiske retningslinjer.
- Basert på foreliggende opplysninger kan det synes som om alternativ 3 kan være akseptabelt. Kryssing av vassdrag som forutsetter at det gjennomføres sikringstiltak i vassdrag er ikke heldig. Likevel vil alternativ 3 samlet sett ha færre og mindre konsekvenser enn de resterende alternativene. De vesentligste negative konsekvensene er knyttet til vegens virkning på landskapet og selve vassdraget. Det er derfor viktig at konsekvensene kan minimaliseres og at dette vurderes spesielt i detaljplanleggingen, bl. a. Om det er mulig å trekke kryssingen av vassdraget til nedenfor elvesvingen.
- NVE har ingen merknader til om alternativ 7 kombineres med alternativ 3.
- Alternativene 2, 4, 5 og 7 vil i større grad enn alternativ 3 berøre verdifulle arealer på sørsiden av Nordkjoselva. Dette gjelder også områder av betydning for fulgelivet, kulturlandskap, dødisgroper og elgtrekk på langs og på tvers av traseene. Alternativene synes også å innebære større terrenginngrep enn alternativ 3, og traseene vil danne barriere mellom vassdraget/hoveddalføret og de bakenforliggende arealer bl.a. mht. friluftslivet og dyrelivet. Selv om disse alternativene ikke i vesentlig større grad enn alternativ 1 og 3 vil berøre selve vassdraget, må de verdiene som blir berørt også ses i sammenheng med selve

vassdragsvernet. Det er også vesentlig vanskeligere for disse alternativene å tilpasse traseene for å minimalisere skadevirkningene i forhold til de verdiene som blir berørt. I forhold til rikspolitiske retningslinjer for vernede vassdrag vil disse alternativene først og fremst berøre ”andre deler av nedbørsfeltet som det er faglig dokumentert har betydning for vassdragets verneverdi” jfr. Retningslinjenes virkeområde. I forhold til pkt. 3 i retningslinjene, mener NVE at disse alternativenes måloppnåelse ikke er tilfredsstillende og anbefaler at andre alternativer velges for videre planlegging.

Tilleggsutredning (vedlegg 8b):

Påpeker at NVE er forvaltningsmyndighet for tiltak/inngrep som berører vassdrag.

NVE finner det merkelig at man ikke også refererer til deres merknader, når de nevner grunnlaget for beslutning om tilleggsutredning. På den annen side er man tilfreds med at det er foretatt tilleggsvurderinger i lys av det vernede Nordkjosvassdraget, og at flere av deres merknader gjenspeiles av tilleggsutredningen og spesielt i det nye konsekvensarket som fremlegges.

Massedepionier

Foreslåtte midlertidige og varige massedepionier er i stor grad sammenfallende med analysen for deponiene. De deponiene som berører vassdraget og har stor negativ konsekvens for naturmiljøet, er prioritert sist som aktuelle deponier, og de er da også foreslått tatt ut av planen (gjelder lokalitet S8, S9, S11 og S12). Ber om at disse fjernes helt som mulige deponiområder, eller gi disse en annen formulering i planen. Spesielt synes S8 å være konfliktfylt.

NVE er skeptisk til S18, som er vanskelig å oppfatte plasseringen og omfang av. Tiltaket kan initiere behov for erosjonssikring på sikt.

Flere av deponiene legges til tidligere masseuttak, og det er meget positivt at deponiene faktisk vil kunne forbedre natur/landskapsmiljøet slik det fremstår i dag.

Tilleggsutredning og konsekvensark

For friluftsliv, jakt og fiske er utredningen nå mer detaljert og gir bedre grunnlag for å foreta en prioritering mellom traseene.

Fremdeles er utredningen mangelfull for naturmiljøet med tanke på detaljgraden til registreringene. Vurderingene er fortsatt generelle, og ikke knyttet opp mot trasevalgene slik at det er vanskelig å prioritere mellom de ulike alternativene.

Konsekvensarket er likevel nå i tråd med tidligere vurderinger fra NVE. Det er i større grad tatt hensyn til vassdragsvernet.

Alternativ 1 er minst konfliktfylt. Dernest følger alternativ 3. For dette alternativet er det viktig at elvekryssingen blir mest mulig skånsom, og kan reduseres ytterligere dersom kryssingsstedet trekkes et par hundre meter nedover vassdraget. NVE savner for øvrig nærmere utredning av floraen og faunaen på kryssingsstedet, som kan være viktig for naturmiljøet.

Ut fra hensynet til vassdragsvernet, de rikspolitiske retningslinjenes virkeområde, og alternativenes måloppnåelse anbefaler NVE at alternativ 1 prioriteres. Derneft anbefaler de alternativ 3. Dette under forutsetning at kryssingsstedet trekkes et stykke nedstrøms planlagt kryssingspunkt. Dette må blant annet ivaretas i den videre detaljplanlegging.

Vurdering av kryssing av Nordkjoselva for alternativ 3 (Vedlegg 8 c)

Alternativ 3a berører en mindre elveøy med vital flommarksvegetasjon. I tillegg vil det kunne bli behov å flomsikre en kortere strekning på venstre side oppstrøms kryssingstedet. Sammenlignet med 3b og 3c synes alternativ 3a å ha en bedre vegkurve og krysser mer direkte vinkelrett over vassdraget slik at vassdragsmiljøet og miljøet rundt vassdraget blir mindre berørt av vegkryssingen enn ved 3b og 3c.

Statens vegvesens kommentar

Statens vegvesen merker seg at ny vannressurslov er trådt i kraft.

Vedr. vurdering av konsekvensutredningen (KU)

Statens vegvesen registrerer at NVE mener at grunnlagsdataene for vurdering av naturverdiene kunne vært bedre, samt at de kommer med en opplisting av hvilken basis disse burde vært bygget på. Det er ikke riktig at det ikke er foretatt en analyse av vegetasjonsforholdene, selv om disse ikke direkte kan leses av temakartene og analysen. Det er foretatt plantesosiologiske opptak langs Nordkjoselva langs med alternativ 6. Nærføringer langs vassdraget, samt berøring av bl.a. flormarkskog med relativt stort artsmangfold og rike fuglehabitater, medførte at alternativet til slutt ble forkastet. Grunnlagsdataene fra disse områdene er i ettertid benyttet som referanseområder for å kunne fastslå vegetasjonstyper i andre områder på strekningen.

NVE er i tvil om konsekvensutredningen holder tilstrekkelig standard og detaljeringsgrad som bør kreves av en utredning av konsekvenser av et omfangsrikt tiltak i et verna vassdrag. Utredningen gir ikke spesielt godt grunnlag for å vurdere om nasjonale mål for forvaltning av verna vassdrag legges vekt på og oppnås i tilstrekkelig grad. NVE konkluderer likevel med at grunnlaget er tilfredsstillende til å kunne anbefale valg av alternativ på kommunedelplannivå.

Vi tar til etterretning at både fylkesmannens miljøvernvedlegg og NVE synes rapporten er noe svak vedr. kartlegging og utredning av temaet naturmiljø og at dette grunnlaget ikke er spesielt godt i forhold til kartlegging av konsekvenser i forhold til vernede vassdrag. På denne bakgrunn har vi utarbeidet en tilleggsutredning der flere av de momentene som tas opp er ytterligere utdypet:

- mer utførlige beskrivelser av naturmessige forhold og evt. verneverdi
- hekkeplasser for sjeldne og sårbare fuglearter i forhold til alternativene
- brukryssinger i forhold til viktige gyte- og oppvekstområder
- trekkveier for oter
- avbøtende tiltak

Vi mener derfor at utredningen er blitt betydelig styrket for tema naturmiljø.

Når det gjelder kommentaren vedrørende isdemning med oppstuvningseffekt ved Bomstad, så har vi også registrert det som inntraff i januar 2001. Dette får stor betydning for detaljplanlegging dersom alternativ 1 velges. Vi er videre klar over at dette også kan få betydning for detaljplanlegging av nye Vollan bru på Fv 297.

Vedr. oppsummering av konsekvenser

På brukryssingsstedet for alternativ 3 vil det bli nødvendig med erosjossikring, men dette kan kanskje minimaliseres med en optimalisering av bruplasseringen. Det vises i den forbindelse til notatet ”Vurdering av ulike alternativer for kryssing av Nordkjøselv for utbyggingsalternativ 3”, befarings med NVE 20.03.03 og konklusjon i brev av 28.10.03 (vedlegg 8c).

Dersom alternativ 5 eller 7 velges er det usikkert om erosjossikring er nødvendig, men det er lite trolig da elva går i trange kløfter og flomvannstanden neppe i særlig grad kommer i befatning med brukonstruksjonene. Erosjonssikringen må uansett utføres på en sann måte at man får begrensede skadevirkninger. Bl.a. bør man ikke bruke sprengsteinsmaterialer, da disse kan gi en slipeeffekt som kan skade bunndyrs sammensetningen lokalt. Forskning viser at det tar relativt kort tid før bunndyrene er reetablert på steder der skade har oppstått. Vi regner med at skadevirkningene derfor på sikt vil være begrenset. Som en del av miljøoppfølgingsprogrammet i byggeperioden, vil vi kreve før- og etterundersøkelse (el-fiske-registrering) av fiskebestanden i elva, samt overvåking i byggeperioden.

Det vil i miljøoppfølgingsprogrammet også bli iverksatt spesielle tiltak for overvåking av oter, dersom alternativ 3, 5 eller 7 velges.

I tilleggstudningen for Alternativ 3 er det skissert avbøtende tiltak ved passering av verdifullt landskapsområde, flormarksskog, områder for spurvefugl, elgtrekk og områder med inngrep i fluviale og glassfuviale avsetninger.

For Alternativ 5 (og 7) er eventuelle avbøtende tiltak ved passering av friluftsområder, kulturlandskapsområde og område med dødisformer også nærmere beskrevet.

Vedr. vurdering av kommunedelplanen

Vi har hele tiden i utredningsarbeidet vært opptatt av å begrense oss til kun å innhente beslutningsrelevant informasjon. Vi ser at dette for temaet naturmiljø har vært noe mangelfullt og har derfor fulgt dette opp med nevnte tilleggstudning. Vi mener nå at grunnlaget nå i alle fall er tilfredstillende til å kunne anbefale valg av alternativ.

Vi registrerer at NVE isolert sett mener at alternativ 1 er et godt alternativ i forhold til vassdragsvernet, til tross for flere nærføringer. Men som det konkluderes videre gir dette alternativet ikke spesielt god måloppnåelse i planen og heller ikke i forhold til flere av de rikspolitiske retningslinjene.

Vi tar til etterretning det syn som videre framkommer for øvrige alternativer, og vil legge stor vekt på dette i vår endelige anbefaling og innstilling til vedtak.

2.9. Troms Kraft (vedlegg 9)

Troms Kraft Nett AS har både høy- og lavspentfordelingsnett i det aktuelle området (22kV-230 V). De har ingen planer som vil få innvirkning på trasèvalget.

Fordelingsnettet inkl. linjer, kabler og nettstasjoner vil for samtlige trasèer medføre en del kryssinger, som for øvrig vil være kurante å utføre. Bestilling av tiltak må gjøres i god tid.

Ved utkobling kan det også bli snakk om en viss kompensasjon for ikke-levert energi nettselskapet får mot berørte kunder.

Gjør også oppmerksom på at Statnett SF har en 132 kV-linje i området, og burde derfor vært medtatt på høringsrunden.

Statens vegvesens kommentar

Tas til etterretning.

Statnett SF Region Nord har for øvrig vært tatt med på høringsrunden, men har ikke avgitt svar. De regnes derfor ikke for å ha vesentlige innvendinger eller merknader til planforslaget.

2.10. Kystverket, 5. distrikt (vedlegg 10)

Har ingen merknader eller kommentarer.

Statens vegvesens kommentar

Tas til underretning.

2.11. Fiskeridirektoratet, Region Troms (vedlegg 11)

Har ingen merknader.

Statens vegvesens kommentar

Tas til underretning.

2.12. Sametinget/Samisk kulturminneråd (vedlegg 12)

Har ingen merknader. Kjenner ikke til at planen er i direkte konflikt med automatisk fredete samiske kulturminner.

Statens vegvesens kommentar

Tas til underretning.

2.13. Reindriftsforvaltningen i Troms (vedlegg 13)

Kommunedelplanen har vært forelagt berørte reinbeitedistrikter.

Lakselvdal/Lyngsdal reinbeitedistrikt har avgitt egen uttalelse. Av uttalelsen fremgår det at de er opptatt av hvordan kommunedelplanen kan ivareta hensynet til reinflyttingen over Balsfjordeidet. Det er ønske om en felles befaring for å belyse forholdet til flytte- og trekkleiene i området.

Fra Reindriftsagronomens side vises det til tidligere uttalelse i saken. Planen vil på strekningen Nordkjosbotn-Øvergårdkrysset i liten grad berøre reindriftsinteresser, mens den på øvrig vegstrekning vil berøre flytte og trekkleier, og ser helst at vegtraséen på denne strekningen legges langs eksisterende veg (alternativ 1). Reinflyttingen er fra før vanskelig og vil ytterligere forverres dersom to parallelle veger må krysses. Alternativet innebærer også at

det må anlegges vegkryss mellom gammel og ny veg, og ber om at krysset ikke plasseres der flytteleiene er.

Statens vegvesens kommentar

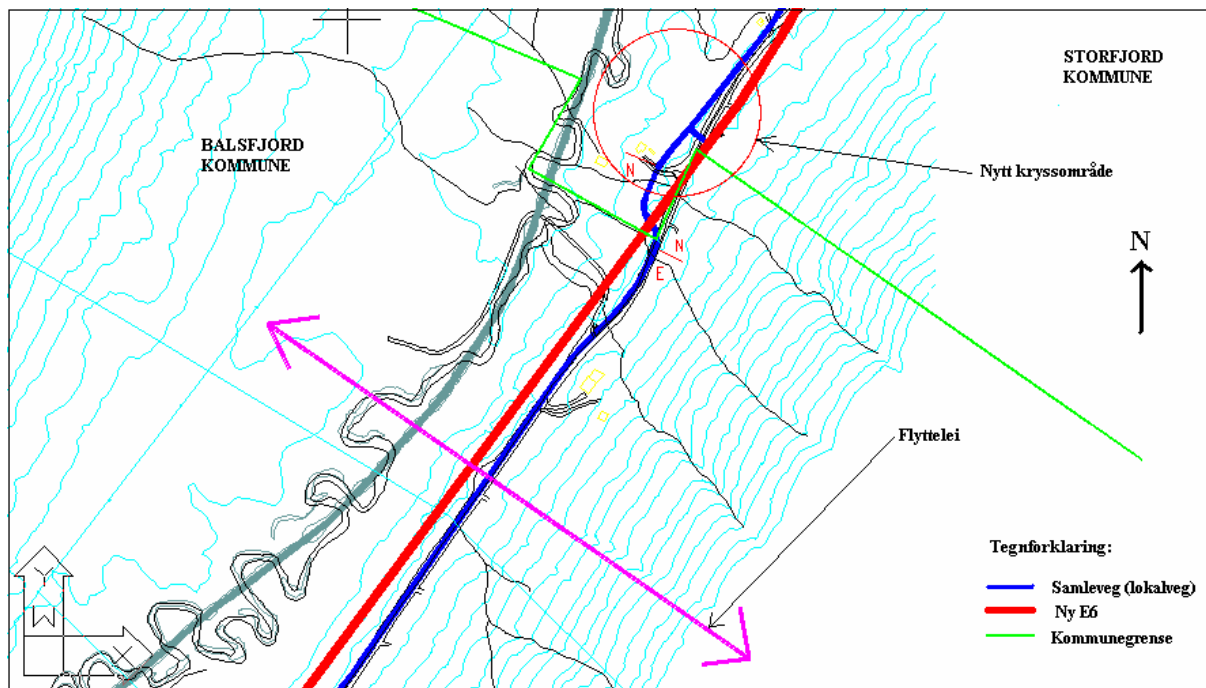
Vi er kjent med at flytteleier er gitt et særskilt vern i medhold av Reindriftsloven, og vil følgelig ta hensyn til det. Vi har derfor tidligere på møter med forvaltningen skissert en løsning for terrengtilpasning med svak helning i skjærings- og fyllingsskråninger ved krysningspunkt for flytteleien, samtidig som eventuelt rekkverk avsluttes før krysningsstedet. Det kan også bli aktuelt med noe tilpasning av sideterreng. Området kan i reguleringsplanen bli avsatt som spesialområde – flyttelei for rein.

Vi vil derfor tilrå at eventuell befarings utsettes til reguleringsplanstadiet og at nødvendige arealer avsettes til formålet i medhold av slik plan.

Når det gjelder 2 parallellførte veger, så er det vanskelig å unngå. Uansett alternativ vil det bli 2 parallellførte veger i området. Den ene vil imidlertid kun ha lokaltrafikk til/fra boliger og driftsbygninger i området, og kan om nødvendig stenges i den korte perioden når flyttingen pågår. De som er nord for eventuelt sperret område kan kjøre inn/ut i kryss i nord innefor like innefor kommunegrensa til Storfjord, og de som er sør for dette området vil kunne komme inn/ut i krysset ved Øvergård.

Kryss i nord mellom lokalveg/E6 vil som nevnt komme innenfor kommunegrensa til Storfjord. Denne inngår i kommunedelplan E6 Balsfjord grense - Hellarberget som er vedtatt i Storfjord kommunestyre i sak 95/96 den 22.03.96.

Flytteleia ligger ca. 300 m sør for kommunegrensa og kommer dermed ikke i konflikt med kryssområdet.



Figur 2.13 Flyttelei i forhold til nytt kryss ved kommunegrensa

2.14. Lakselvdal/Lyngsdal reinbeitedistrikt (vedlegg 14)

Reindriften er rimelig bra belyst både i temakartene og konsekvensutredningsrapporten. Sommerbeiteland er hele Lyngenthalvøya, høstbeiteland er fjellformasjonen på østsiden av Balsfjordeidet (fra Mortendalen/Tamokdalen til riksgrensen Nord-Sverige). Reinen foretar et skifte av næringsinntak om høsten. Det er derfor viktig at distriktet kommer ut av sommerbeiteland i løpet av september og at det må skje naturlig og mest mulig uhindret.

Distriktet krever nærmere undersøkelser av flytteleiene og ønsker en felles befaring, der flyttemønster og driftsmønster blir belyst samt at vegvesenet utdyper omfanget av tiltaket.

Vegskuldre må ikke være for bratte og det bør ikke være rekkverk i område ved flytteleien. Hastigheten må reduseres og det må settes opp fareskilt. I ytterste tilfelle må vegen kunne sperres og det bør anlegges parkeringsplass på begge sider av flytteleia for å unngå lange køer.

Distriktet forutsetter alternativ 1, da flere flere bilveger vil skape store ulemper for reindriften flyttemønster. Rein er veldig varsom på ettersommeren pga. fritt beite hele sommeren, og trekk over Balsfjordeidet innebærer en risiko i denne sammenheng. Dette ledd i driftsmønsteret skal foregå av seg selv uten fysisk kontroll. Kontrollert jaging/driving medfører store besværligheter og forsinkelser.

Statens vegvesens kommentar

Det vises til kommentarer ovenfor gitt til Reindriftsforvaltningen i Troms.

For øvrig kan vi bemerke at permanent nedsatt fartsgrense ved flytteleia ikke er aktuelt for en hendelse som inntreffer 2 ganger i året og da i korte perioder.

E6/E8 er viktig nasjonal transportkorridor mellom sør og nord og mot Finland og Sverige. Næringslivet taper årlig store summer pga. stegning av veger. Næringer her nord kan derfor bli mindre konkurransedyktige og få økte ulemper som følge av stegninger. Det er i Nasjonal Transportplan understreket at stamvegene (inklusive E6/E8) skal prioriteres spesielt og at framkommelighet i denne sammenhengen er et prioritert område. Stegning av veg skal derfor bare hovedsakelig skje pga. naturgitte forhold eller pga. vegarbeid. Kortere stegninger ved flytteleia i samarbeid med politiet kan vurderes, men da i sammenheng med kontrollert driving/jaging. E6/E8 skal videre være avkjørselsfri veg. Parkeringsplasser med inn og utkjøring på begge sider av flytteleia er både kostbare og uhensiktsmessige tiltak fra et vegsynspunkt. Ved stegning må ordinær veg benyttes som oppstillingsplass for biler inntil vegen åpnes igjen.

Vi vil gjøre det vi kan for at alle næringer, også primærnæringene, skal ha reduserte ulemper i forhold til vegtiltaket. I noen tilfeller kan ettersituasjonen faktisk bli bedre også for primærnæringa.

Vi foreslår at avbøtende tiltak ved flytteleia bestemmes i detalj på reguleringsplanstadiet etter forutgående befaring. Når det gjelder skilting vil dette bli tatt i forbindelse skiltplan i byggeperioden. Fareskilt for rein vil da være aktuelt å sette opp i området der flytteleia er.

Se for øvrig merknadene til Reindriftsforvaltningen vedrørende beskrivelse av forslag til tiltak for reindriften.

2.15. Direktoratet for naturforvaltning (vedlegg 15)

Direktoratet for naturforvaltning sender ikke egen høringsuttalelse i denne saken. De viser til at Fylkesmannens miljøvernnavdeling som regional miljøvernmyndighet vil vurdere de forhold som ligger under naturforvaltningsmyndighetenes arbeidsområde. Samtidig ber de om å få oversendt det ferdige sluttokumentet.

Statens vegvesens kommentar

Uttalelsen tas til etterretning. Ferdig sluttokument vil bli oversendt.

2.16. Storfjord kommune (vedlegg 16)

Ingen merknader.

Statens vegvesens kommentar

Tas til underretning.

2.17. Statens vegvesen Troms, trafikkavdelingen (vedlegg 17)

Ingen merknader.

2.18. Øvrige merknader (vedlegg 18.1-18.6)

2.18.1 Nordkjosbotn næringsforening (vedlegg 18.1)

- Viser til planhefte 1 fig. 2.4.3.1 og mener det er det beste alternativet for kryssløsning sør for Nordkjosbotn, men kunne selvsagt sett at rundkjøringen ble plassert enda nærmere dagens kryss. Løsningen er bra da en får større nærhet til dagens sentrum, samt at det vil bli frigjort næringsarealer mellom Fv 297 og E8.
- Ingen kommentar til kryss E6/E8 nord for Nordkjosbotn.
- Selv om ny trase for E6 nordover vil bli flyttet, vil det være mye trafikk over Vollan bru. Brua bør fornyes, da den er en stor flaskehals i dag.
- Næringsforeninga viser til stadfestet reguleringsplan for Sjøvolla hvor innkjøring til området fra E8 inngår, og at framtidig atkomst er skissert med løsning via 4. arm i rundkjøring der dagens kryss E6/E8 er. Foreninga beklager dette og mener at dette vil gjøre det vanskeligere for eksisterende virksomheter i området. Bl.a vil Sjøvolla camping måtte bygge ny resepsjon i sør-østenden av campingplassen, noe som vil påføre mye anleggskostnader. Næringsforeninga vil gjøre sitt til at en samlet sett får en best mulig løsning og regner med at Statens vegvesen kan akseptere å bygge ny resepsjon til Sjøvolla Camping. På den bakgrunn støtter de en lokal veg til området fra foreslåtte rundkjøring.
- Næringsforeninga støtter vegsjefens anbefaling om å velge en kombinasjon av alternativ 3 og 7, da dette vil gi begrensede skadevirkninger på dyrelivet. Et flott friluftsområde vil dessuten bli opprettholdt.
- Næringsforeninga benytter også anledningen til å peke på en del andre punkter som ikke har direkte sammenheng med kommunedelplanen og konsekvensutredningen.

Statens vegvesens kommentar

Kommentarer vedrørende kryssløsning sør og nord for Nordkjosbotn sentrum tas til underretning. Det samme gjelder støtten til forslaget om å velge en kombinasjon av alternativ 3 og 7.

Vi ser ikke at det i utgangspunktet vil være vår oppgave å bygge ny resepsjon til Sjøvolla camping som følge av etablering av ny veg. Kravet vil bli imidlertid bli vurdert i forbindelse med grunneierstatninger før ny veg bygges. Et alternativ kan være å flytte eksisterende resepsjon til det ønskede området, men dette må man se nærmere på i forbindelse med reguleringsplanarbeidet for den nye vegen.

Statens vegvesen er klar over behov for ny Volla bru på Fv 297. Dette vil bli tatt inn som en del av totalkonseptet vedrørende løsninger i Nordkjosbotn når ny veg skal realiseres.

Øvrige punkter i brevet som ikke gjelder selve planen vil bli tatt opp for seg. Når det gjelder bygging av gang- og sykkelveg langs eksisterende E8 vises det til våre kommentarer gitt til Balsfjord kommune, jfr. Kap. 2.5 ovenfor.

2.18.2 Flere grunneier og oppsitter (vedlegg 18.2)

Brevet er underskrevet av 59 grunneiere og oppsittere:

Det vises til foreløpig anbefaling fra vegsjefen om at ett av alternativene 3, 5 og 7 eller en kombinasjon mellom alternativ 3 og 7 velges. Underskriverne støtter anbefalingen av en kombinasjon mellom alternativ 3 og 7, da man unngår enorme naturinngrep, samt at man unngår åpenbare skadevirkninger på naturmiljøet og bebyggelsen i Kjempedalen blir utsatt for.

Statens vegvesens kommentar

Statens vegvesen har merket seg ønsket fra grunneiere og oppsittere som har skrevet under på brevet og vil ta dette seriøst med i den videre vurderingen.

2.18.3 Flere gårdbrukere med jordbruk som hovedyrke (vedlegg 18.3)

Underskriverne (17 stk. i alt) har følgende ønske/forslag til ny trase:

Alternativ 7 Nordkjosbotn-Smørpundfossen-Trangen-Øvergård-Kila-Storfjord grense velges ut fra en helhetsvurdering av alle alternativer samt at alternativet har minst forbruk av jordbruksarealer og innmark.

Statens vegvesens kommentar

Statens vegvesen har merket seg ønsket fra gårdbrukere med jordbruk som hovednæring og vil ta dette seriøst med i den videre vurderingen.

2.18.4 Ella Sundstrøm, Hedley Hanssen og Reidun Østerås (vedlegg 18.4)

Underskriverne er eiere av hhv. eiendommene (gnr./bnr.) 25/4, 25/15 og 25/3.

Atkomstveg til Sjøvolla camping, bilverksteder og øvrig bebyggelse på sørsiden av E8 er foreslått lagt over deres eiendommer som er dyrket mark. Eiendommene vil bli delt i to atter en gang og vil bli betydelig forringet. De protesterer på en slik løsning og går inn for tidligere

plan der atkomstveien er lagt langs eksisterende E8. Da eiendommene allerede er delt i to fra før av vil det også være nødvendig med traktorundergang.

Statens vegvesens kommentar

Statens vegvesen har merket seg motstanden mot foreslåtte løsning til ny lokalveg i området, samt støtten til tidligere forslag med atkomstveg/samleveg langs med eksisterende E8.

Behovet for traktorunderganger er notert. Antallet og plasseringen av disse vil bli endelig vurdert på reguleringsplanstadiet.

2.18.5 Hans Østerås (vedlegg 18.5)

Nyvegen på del av E8 bør starte fra gnr./bnr. 24/1 over eiendommen 24/8 og krysse elva på eiendommen 25/3. Dette vil skape bedre bomiljø på nordsiden av E8. Eksisterende veg blir da lokal veg og ut fra et trafikksikkerhetsmessig hensyn er dette det beste for de som bor langs den eksisterende veg. (Skisse er vedlagt).

Statens vegvesens kommentar

Vi ser forbedringspotensialet i at foreslåtte omleggingen vil bidra til å bedre forholdene og trafikksikkerheten for de som bor i området.

Løsningen er imidlertid vurdert tidligere, men forkastet. Det vises til planheftets kapittel vedr. forkastede alternativer.

Begrunnelsen er følgende:

I tillegg til at bygging av en stor og ny bru som vil øke anleggskostnadene, vil det være u hensiktsmessig å etablere enda flere kryssinger av Nordkjoselva, og ikke minst i utløpsområdet for Nordkjoselva. En slik løsning vil dessuten komme inn i buffersonen mot Nordkjosbotn naturreservat. Fylkesmannens miljøvern avdeling har tidligere muntlig gitt en vurdering av at en slik løsning alene kan være grunn for å fremme innsigelse mot planen.

På denne bakgrunn er løsningsforslaget forkastet.

2.18.6 Eli Sætre, eier av gnr. 29 bnr. 13 (vedlegg 18.6)

Eli Sætre mener at en vegtrasé over eiendommen vil ødelegge det fine stedet, og mener at dalen er smal med allerede 2 vegtraseer fra før i tillegg til elv og høyspenttrasé.

Hun ber heller om at eksisterende veg utvides samtidig som fartsgrensen settes ned til 60 km/t.

Hvis vegen likevel må legges over hennes eiendom, ber hun om at man vurderer traséen lagt lengre opp i lia, slik at ikke hus, fritidshus og friområder blir så mye berørt.

Statens vegvesens kommentar

Hele dalen er kulturpåvirket med forskjellige inngrep fra før. Dette krever ganske riktig at man søker å finne best mulig løsning for eventuelt nye tiltak. Vi mener derfor ikke at ny veg vil ha en ødeleggende virkning - da vi ved skjøtselstiltak, planskilte kryssinger og på annen måte søker å avbøte de skader som et slikt inngrep vil ha.

Utbedring av eksisterende veg er allerede vurdert (alternativ 1), men ikke kombinert med nedsatt fartsgrense. Alternativ 1 vil medføre store inngrep og forbruk av dyrket mark og

friarealer i tillegg til økte miljøulemper for de relativt mange som bor i området. Dette fordi kravet om avkjørsselfri veg her vil medføre at man må bygge inntil to parallellførte samleveger.

Nedsatt fartsgrense kan isolert sett ha en trafiksikkerhetsmessig effekt, men andre hensyn som transportkvalitet og framkommelighet vil da bli skadelidende. Nedsatt fartsgrense kombinert med bredere veg og standardheving, vil medføre til økt fartsprofil, noe som igjen kan medføre at bilister velger en høyere hastighet enn den skiltede hastigheten. Løsningen er ut fra disse vurderingene derfor ikke å anbefale.

Når det gjelder forslaget til å legge traséen høyere opp i terrenget, vises det til uttalelser gitt til Balsfjord kommune under kap. 2.5 ovenfor.

3. OPPSUMMERING OG ANBEFALING

Kommunedelplan med konsekvensutredning

I og med at den utløsende faktor til kravet om konsekvensutredning er at tiltaket går gjennom et område med vernet vassdrag, så vil NVE`s syn bli tillagt vesentlig vekt.

Vi registrerer at NVE i sin konklusjon trekker fram alternativ 3 (evt. alt. 7 kombinert med alternativ 3) som et akseptabelt alternativ i forhold til vassdragsvernet, og at dette alternativet samlet sett har færre og mindre konsekvenser enn de resterende alternativene. De vesentligste negative konsekvensene er knyttet til vegens virkning på landskapet og selve vassdraget. Det pekes også på at konsekvensene kan minimaliseres ved god og riktig detaljplanlegging.

Det er også av vesentlig betydning at NVE konkluderer med at alternativene 2, 4, 5 og 7 i større grad enn alternativ 3 berører verdifulle arealer på sørsiden av Nordkjoselva. Selv om disse alternativene ikke i vesentlig større grad enn alternativ 1 og 3 berører selve vassdraget, vil disse alternativene først og fremst berøre ”andre deler av nedbørsfeltet som det er faglig dokumentert har betydning for vassdragets verneverdi”, jfr retningslinjenes virkeområde. Det er også et poeng at det er vesentlig vanskeligere for disse alternativene å tilpasse traseene for å minimalisere skadevirkningene i forhold til de verdiene som blir berørt. NVE mener på denne bakgrunn at disse alternativenes måloppnåelse ikke er tilfredsstillende og anbefaler at andre alternativer velges for videre planlegging.

Fylkeslandbruksmyndighetene og Balsfjord kommune beskriver alternativ 7 som det trasèvalg som best ivaretar landbruksinteressene i dalføret.

Plan- og næringsetaten i fylkeskommunen anbefaler alternativ 3, 5, 7 eller en kombinasjon av disse.

Fylkesmannens miljøvernavdeling konkluderer med at det utredningsarbeidet som er gjort gir grunnlag for å fastslå at alternativ 2, 4, 5 og 7 vil være så konfliktfylt at de ikke kan anbefale dem.

Forsvaret ønsker ikke alternativ 2 eller 4, og øvrige alternativer har marginale konsekvenser i forhold til et militært synspunkt.

Reindriftsforvaltningen ønsker som Reinebeitedistriktet at man velger alternativ 1 ut fra ønsket om færrest mulig parallelle veger i området. Nå vil det bli 2 parallelle veger i området (ny E6 og parallellført samleveg) uansett valg av alternativ, slik at dette argumentet dermed faller bort.

De øvrige høringsinstansene er i all hovedsak enige i det framlagte planforslaget og har ingen vesentlige merknader til planen.

Av private lag, foreninger og grupper kan man konkludere følgende:

Nordkjosbotn næringsforening ønsker en kombinasjon av alternativ 3 og 7.

59 stk. (grunneiere og oppsittere) har skrevet under på en felles uttalelse der de også ønsker en kombinasjon av alternativ 3 og 7.

Gårdbrukere (19 stk.) med jordbruk som hovedyrke ønsker alternativ 7.

Kryssløsninger

Fylkesmannens landbruksavdeling, Balsfjord kommune og næringsforeninga har alle kommentert kryssløsningene. Det er ulike oppfatninger av krysset i sør. Balsfjord kommune ønsker denne lagt til eksisterende kryss, næringsforeninga ønsker denne nærmest mulig sentrum og fylkelandbruksmyndighetene ønsker denne nærmest vektstasjonen eller sjøen.

Samleveger langs E8

3 gårdbrukere i Vollan/Sjøvollan-området ønsker ikke ny lokalveg/samleveg som foreslått inn til Sjøvollan og ønsker i stedet en løsning med parallellført samleveg som i tidligere plan. Dette støttes også av Balsfjord kommune.

1 løsning er fremmet for kryssing av E8 i ny bru over Sjøvollan til Halvorneset. Det vises til kap. 2.18.5, der løsningen er forkastet.

Endelig konklusjon med regionvegsjefens anbefaling

Av de høringsinstanser som har kommet med merknader til planen er det ingen som har fremmet innsigelse mot det framlagte planforslaget. Det er sådd tvil om utredningsplikten er oppfylt i forhold til det fastsatte utredningsprogrammet. Gjennom framlagte tilleggsutredning mener vi at utredningsplikten er oppfylt nå.

På bakgrunn av dette mener Statens vegvesen at den framlagte kommunedelplanen med konsekvensutredning på en tilfredsstillende måte belyser de temaene som, gjennom det fastsatte utredningsprogrammet, er bestemt utredet.

Med bakgrunn i uttalelsene og anbefalingene fra NVE, fylkesmannens landbruksavdeling, Balsfjord kommune samt flere gårdbrukere og oppsittere, så anbefaler regionvegsjefen at alternativ 3 med utbedringsstandard (3US) velges som framtidig trasè for ny E6 mellom Nordkjosbotn og Storfjord grense.

I medhold av plan- og bygningslovens § 20-6 gis arealene rettsvirkning som viktige ledd i kommunikasjonssystemet og innarbeides i kommuneplanens arealdel. I medhold av samme lovs § 23 skal endelig arealer til vegformål innarbeides i reguleringsplan. Planen skal også vise nødvendige planskilte kryssinger for landbruk, atkomst og friluftsliv m.v., samt avbøtende tiltak for øvrig som utløses som følge av konsekvensutredningen. Her kan nevnes spesielt tiltak i forhold til viltkryssinger, reindrift og kulturminner.

4. VEDLEGG

4.1 Vedleggsliste

Vedlegg 1	Troms fylkeskommune, Samferdselsetaten
Vedlegg 2	Troms fylkeskommune, Kulturetaten
Vedlegg 3	Troms fylkeskommune, Plan- og næringsetaten
Vedlegg 4	Fylkesmannen i Troms, Miljøvernavdelingen
Vedlegg 5	Fylkesmannen i Troms, Landbruksavdelingen
Vedlegg 6	Kåfjord kommune, Drift og utvikling
Vedlegg 7	Riksantikvaren
Vedlegg 8	Distriktskommando Nord-Norge
Vedlegg 9	Norges vassdrags- og energidirektorat
Vedlegg 10	Troms Kraft
Vedlegg 11	Kystverket, 5. distrikt
Vedlegg 12	Fiskeridirektoratet, Region Troms
Vedlegg 13	Sametinget/Samisk kulturministeråd
Vedlegg 14	Reindriftsforvaltningen i Troms
Vedlegg 15	Reindriftsforvaltningen i Vest-Finnmark
Vedlegg 16	Norske Reindriftsamers Landsforbund
Vedlegg 17	Direktoratet for naturforvaltning
Vedlegg 18	Statens forurensningstilsyn
Vedlegg 19	Miljøstiftelsen Bellona
Vedlegg 20	Anders Pedersen

4.2 Vedlegg



TROMS FYLKESKOMMUNE
Kulturetaten

Vedlegg 1

Statens vegvesen - Troms	
Saksnr.:	199700568-160
Mottatt:	01.10.2001
Arkivnr.:	352.33
Saksbeh.:	INGVARD Arli

Statens Vegvesen Troms
Troms vegkontor

9291 TROMSØ

Kopi TOREJO

Deres ref.	Saknr.	Telefaks	Dato
	95/00071	77 62 33 67	20.02.01
Vår ref.	Arkiv	Tlf. dir.innvalg	Saksbehandler
005685/01		77 62 33 76	Olav Austlid

Oppgis ved alle henv.


**E6 NORDKJOSBOTN-STORFJORD GRENSE - KOMMUNEDELPLAN,
HØRING.**

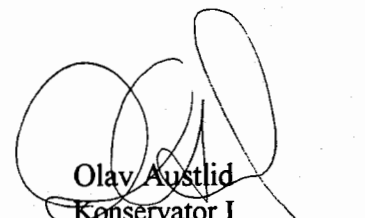
Det foreliggende forslaget til kommuneplan anses å ivareta våre innspill og merknader på en tilfredsstillende måte.

Vi takker for godt samarbeid i prosessen så langt og forutsetter et videre samarbeid når planalternativ er valgt og videre planlegging iverksettes.

Kulturetaten har ut fra dette ingen vesentlige merknader til det foreliggende planforslaget til kommunedelplan for E6 Nordkjosbotn – Storfjord grense.

Med vennlig hilsen


Anne-Karine Sandmo
Fylkeskonservator


Olav Austlid
Konservator I

Kopi: - Sametinget, miljø-og kulturvernavdelingen



TROMS FYLKESKOMMUNE
Plan- og næringsetaten

1000

Vedlegg 2a

Statens vegvesen
Troms vegkontor

9291 TROMSØ

Statens vegvesen - Troms	
Saknr.: 199700568-163	
Mottatt: 07. MAR 2001	
Arkivnr.: 352.33	Saksbeh.: IKK-TJE-Ahw TØREJO

Deres ref.	Saknr.	Telefaks	Dato
	00/09669	77 62 30 81	05.03.2001
Vår ref.	Arkiv	Tlf. dir.innvalg	Saksbehandler
006624/01		77 62 31 18	Jan Kristiansen
<i>Oppgis ved alle henv.</i>	KOMPL		

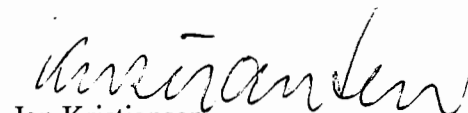
**UTTALELSE VEDR. KOMMUNEDELPLAN MED
KONSEKVENsutREDNING FOR E6 NORDKJOSBOTN-STORFJORD
GRENSE**

Det vises til oversendelse av 12.12.00.

Plan- og næringsetaten har gjennomgått ovennevnte kommunedelplan med konsekvensutredning og finner å kunne anbefale alt 3, 5, 7 eller en kombinasjon av disse.

Med hilsen


Frank Reinholdtsen


Jan Kristiansen

Vedlegg 26
1000



TROMS FYLKESKOMMUNE
Regional utviklingsetat

Statens vegvesen - Troms	
Saknr.: 199700568-176	
Mottatt: 18. SEP. 2002	
Arkivnr.: 352.33	Saksbeh.:

Statens Vegvesen, Troms vegkontor
9291 TROMSØ


Deres ref.	Saknr.	Telefaks	Dato
	96/04997	77 62 30 81	16.09.2002
Vår ref.	Arkiv	Tlf. dir.innvalg	Saksbehandler
022234/02		77 62 31 18	Jan Kristiansen
<i>Oppgis ved alle henv.</i>	KOMPL		

**UTTALELSE TIL TILLEGGSUTREDNING (KU) VEDR.
KOMMUNEDELPLAN E6 NORDKJOSBOTN - STORFJORD GRENSE**

Det vises til oversendelse mottatt her 5.7.02.

Vi har ikke merknader til tilleggsutredningen og kan anbefale denne lagt til grunn for kommunedelplanen.

Med hilsen


Jan Kristiansen
Fylkesreg.ark.



FYLKESMANNEN I TROMS
Miljøvernnavdelingen

1000

Vedlegg 3a)

Saksbehandler
Anja Wannag
Magne Nesse

Telefon
77 64 22 24

Vår dato
23.10.2001
Deres dato

Vår ref. (bes oppgitt ved svar)
1997/00735- Ark: 421.31
Deres ref.

Statens vegvesen Troms

9291 Tromsø

Statens vegvesen - Troms	
Saksnr.: 1997005708-172	
Mottall: 02.10.2001	
Arkivnr.: 352.33	Saksbeh.:

**FORSLAG TIL KOMMUNEDELPLAN E6 NORDKJOSBOTN - STORFJORD GRENSE
MED KONSEKVENsutREDNING. HØRINGSUTTALELSE**

Fylkesmannen har vurdert forslaget til kommunedelplan med konsekvensutredning (KU) for E6 mellom Nordkjosbotn Storfjord kommunegrense. Forslaget omfatter seks alternative vegtraseer. Vi mener at utredningsprogrammet ikke er fulgt m.h.t. avbøtende tiltak for støy, og at det bør utarbeides tilleggsutredninger for støy. Når dette er gjort, vil Fylkesmannen ta endelig stilling til KU og kommunedelplanen.

Basert på foreliggende utredninger ser Fylkesmannen at kommunedelplanens alternativ 2, 4, 5 og 7 er så konfliktfylte i forhold til natur- og miljøverdier at vi ikke kan anbefale dem.

Vi viser til Vegvesenets brev den 12.12.00, der kommunedelplanen med konsekvensutredning ble sendt på høring. Vi viser også til møte med Tore Johansen den 14.02.01, og senere kontakt der det ble avtalt utsettelse med svarfristen.

Generelt

Forlaget til trase for ny E6 mellom Nordkjosbotn og kommunegrensa til Storfjord berører Nordkjoselva, som er et verna vassdrag (Verneplan III). Vassdragsvernet er hjemlet i den nye vannressursloven, som ble gjeldende den 01.01.01. Rikspolitiske retningslinjer (RPR) gjelder for vassdraget, og skal legges til grunn for planlegging som berører vassdraget. Av vannressurslovens § 33 går det fram at vassdragsvernet særlig skal ivaretas av bl.a. rettslig bindende planer etter plan- og bygningsloven.

Vurdering av konsekvensutredningen

I tillegg til selve konsekvensutredningen (planhefte 2A og 2B) er det utarbeidet to rapporter som er relevante for vår vurdering av konsekvensutredningen: *NINA-rapport 492* om konsekvenser for dyre- og fuglelivet, og Vegvesenets rapport *Landskapsanalyse* som omhandler konsekvenser for landskap og naturmiljø.

Naturmiljø

Vegvesenet opplyser at vegprosjektet er prioritert på 8. plass i Nasjonal transportplans prioriteringsliste for stamveger i Nord-Norge. Det betyr at eventuell utbygging tidligst kan starte i 2006. Med en så vid tidsramme for vegutbyggingen, er det betenkelig at konsekvensutredningen for dyre- og fuglelivet fikk så stram tidsramme at det ikke var tid til å gjennomføre egne feltregistreringer i 1997. NINAs konsekvensutredning for dyre- og fugleliv ble av den grunn basert på allerede eksisterende data¹. Vegprosjektets omfang (arealkrevende naturinngrep i varig verna vassdrag, kostnadsramme på over 300 millioner kroner) tilsier at det burde vært avsatt større

¹ Se NINA rapp. 492, kap 2.2

ressurser til registreringer i felt, slik at traseene som vegalternativene berører kunne blitt vurdert på et bedre grunnlag. Til tross for at datagrunnlaget burde vært større, mener vi at NINA rapp. 429 inneholder tilstrekkelig med informasjon til at det er mulig å vurdere alternativene i forhold til hverandre. Grundigere undersøkelser ville imidlertid gitt bedre grunnlag for å vurdere konsekvensene av de ulike alternativene.

Landskapsanalyse

Vurderingene av vegtraseenes konsekvenser for landskapet i kapittel 1 i vegvesenets temarapport *Landskapsanalyse* er gjort på en tilfredsstillende måte. Alternativ 2 innebærer størst inngrep i relativt urørt natur med store skjæringer/fyllinger, mens alternativ 3 skiller seg ut som det minst negative alternativet mht landskapsverdier. Mht. massedeponier er det positivt at man har tatt landskapshensyn ved prioritering av hvilke deponi som skal brukes, men rapporten som vurderingene bygger på burde vært lagt ved KU. Uten denne er det ikke mulig å ta stilling til de vurderingene som er gjort.

Det er positivt at de ulike vegetasjonstypene er beskrevet i kapittel 2, som omhandler naturmiljø, men vegetasjonstypene burde vært kartfestet og lagt ved KU. I tillegg burde dokumentasjon og kartfesting av rødlistearter vært prioritert i henhold til utredningsprogrammet. Samleveg der det er bebyggelse medfører at kantvegetasjon til landbruksareal fjernes. Det er få registreringer av botanikken i disse områdene, dette kunne vært nærmere undersøkt.

Det er uklart om den delen av *Landskapsanalyse* som omhandler dyre- og fuglelivet bygger på annet datagrunnlag det som NINA-rapport 492 gjør. Denne delen virker litt ubearbeidet, og behandlingen av de ulike alternativenes konsekvenser kunne med fordel fokusert mer på hvilke naturverdier som finnes langs de ulike traseene, hvor viktige de er (av lokal, regional eller nasjonal betydning), og i hvilken grad de blir berørt av tiltaket. Vi savner også en vurdering av vegens barrierevirkning på dyre- og fuglelivet.

Elvebreddfauna

I vårt brev den 04.06.98 ba vi om tilleggsutredninger, bl.a. av elvebreddfauna (for eksempel billefauna) langs Nordkjoselva, hvor det kan finnes arter som står på rødlista. Vi kan ikke se at KU-rapporten eller temarapportene omtaler denne faunaen. Vegvesenet varslet i brev den 15.06.98 at de ville "vurdere om registreringene (som ble gjort i forbindelse med vassdragsvernet) kan brukes for vårt utredningsarbeid". Vi er ikke blitt gjort kjent med resultatet av en slik vurdering, og ber om at det redegjøres for denne i *sluttdokumentet* (jfr. rundskriv T-2/2000 kap 2.4.2).

Verdivurdering av tema naturmiljø

I vegvesenets landskapsanalyse, kap. 2 *Naturmiljø*, er det uklart hvilken metode som er lagt til grunn for inngrepsvurderingen. Vi antar at det er brukt samme tredelte skala som for landskapsanalysen. NINA-rapport 492 opplyser at metodikken til vegvesenets håndbok 140 er brukt.

I KU-rapport 2A sammenstilles tiltakets konsekvenser for naturmiljøet (Kap.2.2.1). Kapittel 2.2.1 bygger på temarapporten *Landskapsanalyse* og NINA-rapport 492, og presenterer en samlet verdivurdering for temaet naturmiljø basert på vegvesenets håndbok nr. 140. Imidlertid viser det seg, når man sammenlikner verdivurderingene i KU-rapporten med verdivurderingene i temarapportene, at KU-rapporten gjennomgående vurderer konsekvensene for naturmiljøet mindre negativt enn temautredningene. Dette burde vært kommentert og forklart i KU-rapport 2A. Vi ber om at det knyttes en slik forklaring til verdivurderingen av naturmiljøet til *sluttdokumentet*.

Basert på det foreliggende KU-materialet, vil vi understreke at alternativ 3, i tillegg til alternativ 0 og 1, er det alternativet som har minst negative effekter for naturmiljøet.

Avbøtende tiltak

I henhold til konsekvensutredningsprogrammet (s. 2) skal "avbøtende tiltak vurderes innenfor hvert konsekvenstema i den grad dette er mulig og hensiktsmessig". I *planhefte 2A* og i *Landskapsanalyse* er nærføringer og bruer med avbøtende tiltak grundig omtalt. Vi savner en tilsvarende grundig behandling av de avbøtende tiltakene for naturmiljø, friluftsliv og støy:

I temarapporten *Landskap* understrekes behovet for bevaring av kantvegetasjon, og at elva må erosjonssikres i områder med nærføringer / bruer (kap. 2.4). Vi forutsetter at kantvegetasjon langs vassdraget bevares, og at inngrepet gjøres så skånsomt for naturmiljøet som mulig.

Landskapsrapporten omtaler også elgtrekkene som krysser vegtraseene, og framhever at det er behov for ytterligere undersøkelser for å finne ut hvor stor elgstammen er, hvor trekkleiene går, om det skal monteres viltreflektorer langs vegen, og om det skal bygges faunapassasjer. Vi oppfatter *Planhefte 2A kapittel 6* slik at man vil utrede og kartlegge elgbestand og trekkleier som en del av *Miljøoppfølgingsprogrammets* punkt 8, som en del av arbeidet med reguleringsplanen. En slik undersøkelse burde vært en del av beslutningsgrunnlaget for å vurdere vegalternativene. Vi mener det er i seineste laget å utsette dette til etter at man har valgt vegalternativ. Vi ber om at det konkret redegjøres for avbøtende tiltak for naturmiljøet i sluttrapporten.

Friluftsliv

Kartleggingen av friluftsområder er vel generell og knapp i forhold til utredningsprogrammet (s. 4). Vi savner referanser til kilder som opplysningene stammer fra. Vi savner også en vurdering av tiltak for å avbøte vegens barrierevirkning for friluftslivet. For eksempel vil vegalternativ 2 være en betydelig barriere i forhold til friluftsliv på sørsiden av dalen. En vurdering av behovet for avbøtende tiltak for friluftslivet burde vært en del av beslutningsgrunnlaget for å vurdere vegalternativene. Vi mener det er i seineste laget å komme med en vurdering på reguleringsplannivå, men registrerer at det er det som er planen i *Miljøoppfølgingsprogrammets* punkt 9. Vi ber om at det konkret redegjøres for avbøtende tiltak for friluftslivet i sluttrapporten.

Støy

Som statlig fagmyndighet for vegtrafikkstøy legger Fylkesmannen til grunn Miljøverndepartementets retningslinjer T-8/79² og T-1/86³ ved vurdering av plansaker etter plan- og bygningsloven (pbl). Vi viser også til nasjonalt resultatmål for reduksjon av støy⁴ hvor antall personer med støyplager skal reduseres med 25 % innen 2010, med 1999 som basisår.

T-8/79 angir støygrenser som i utgangspunktet skal oppfylles i alle plansituasjoner. Støygrensene er angitt både som utendørs og innendørs døgnekvivalent lydnivå og utendørs og innendørs maksimalt støynivå om natten. Disse støygrensene kommer til anvendelse ved anleggelse av nye veger og ombygging/utbedring av eksisterende veger.

T-1/86 angir bl.a. hvilke minimums vurderinger en plan skal inneholde for å forebygge støykonflikter og omtaler hvordan Fylkesmannen skal vurdere om planen er tilfredsstillende mht støy.

Grenseverdiforskriften⁵ som det henvises til i plandokumentene er en oppryddingsforskrift. Dvs den har betydning for eksisterende forhold. For nye anlegg og anlegg under planlegging gjelder strengere krav, bla fastsatt i T-1/86.

Plandokumentene for ny trase for E6 fra Nordkjosbotn til Storfjord grense angir ikke i detalj hvor mange boliger/personer som utsettes for støy over støygrensene for de forskjellige vegalternativene. Det er heller ikke redegjort for hvilke maksimale lydnivå som kan forventes om natten. For hvert trasealternativ mangler følgende:

- Hvor mange personer / boliger utsettes for døgnekv. lydnivå over 55 dBA utendørs
- Hvor mange personer / boliger utsettes for døgnekv. lydnivå over 30 dBA innendørs

² T-8/79: retningslinjer for vegtrafikkstøy – planlegging og behandling etter bygningeloven (Miljøverndepartementet)

³ T-1/86 Retningslinjer for Fylkesmannens medvirkning som statlig fagmyndighet for støy ved planer etter bygningsloven og vegloven (Miljøverndepartementet)

⁴ St.meld. 8 (1999 – 2000) Regjeringens miljøvernpolitikk og rikets miljøtilstand

⁵ Forskrift om grenseverdier for lokal luftforurensning og støy (Miljøverndepartementet)

- Hvor mange personer i helseinstitusjoner/skoler, barnehager utsettes for døgnekv. lydnivå over 50 dBA utendørs
- Hvor mange personer i helseinstitusjoner/skoler, barnehager utsettes for døgnekv. lydnivå over 25 dBA innendørs
- Hvor mange personer / boliger utsettes for maks. lydnivå natt over 70 dBA utendørs
- Hvor mange personer / boliger utsettes for maks. lydnivå natt over 45 dBA innendørs

For en ny trase for E6 fra Nordkjosbotn til Storfjord grense bør det i hht T-1/86 tas utgangspunkt i at de strengeste støygrensene i T-8/79 skal overholdes (som regel krav til utendørs lydnivå). Dette betyr at kostnader for å overholde støygrensene (avbøtende tiltak) skal innarbeides i alle vegalternativene. Dersom det er forhold ved denne vegutbyggingen som tilsier at krav til utendørs lydnivå ikke kan overholdes, må dette begrunnes. Det må i såfall fremgå av utredningen hvilke krav til lydnivå i T-8/79 som skal overholdes.

Det skal altså etter Fylkesmannens mening settes et mål for støy som skal være oppfylt for alle alternativene og dermed inkludert i kostnadsberegningen for alle alternativene. Det er ikke et akseptabelt ambisjonsnivå at Statens vegvesen, slik det står i plandokumentene (Planhefte 2: side 49 – avbøtende tiltak), skal iverksette tiltak for å avbøte støy dersom **tiltaksgrensen** overskrides. Tiltaksgrensen refererer til grenseverdiforskriften som, tidligere nevnt, gjelder tiltak for å avbøte eksisterende forurensning fra eksisterende veger.

Vi mener at utredningsplikten for støy ikke er oppfylt. For at man skal kunne foreta en reell vurdering av de ulike alternativenes konsekvenser, bør det utarbeides en tilleggsutredning med avbøtende tiltak for støy som retter opp de manglene som er nevnt ovenfor.

Jakt og fiske

Vurderingene av konsekvenser for fisk og fiske i Nordkjoselva er generell, og utredningen skiller ikke mellom de ulike alternativene.

Vi vil framheve at nærføringene i alt. 1 trolig vil være uheldig for fisk da vannføringen lett blir berørt, og mulighetene til å fiske på slike steder vil bli vanskeligere. Alt. 3 med bru over elva kan ha uheldige virkninger for fisk og fiskeinteresser, men aksepteres dersom brua ikke berører viktige fiskeplasser/kulper, og elveløpet ikke endres. Det vil være negativt både for fisk og fiske dersom veien legges etter alternativ 5 eller 7, med bru som krysser elva ved Smørpundfossen. Storparten av laksen går ikke lenger opp enn til Smørpundfossen. Dette er en viktig fiskeplass og dermed et mye brukt friluftsområde. Området blir negativt berørt uansett hvor i området brua legges.

KU har ikke fulgt utredningsprogrammet mht å redegjøre for "om *abyggingsalternativene vil ha negative innvirkninger på uttak av fisk og vilt i området, herunder om tiltaket medfører spesiell fare for fallvilt (elgpåkjørsler, fugletrekk med mer)*". Vi etterlyser undersøkelser av elgtrekk som blir berørt av vegtraseene, samt en faglig kvalifisert vurdering av faren for elgpåkjørsler.

Konklusjon

Utredningens styrke er gode illustrasjoner og tematiske oversiktskart, men vi savner kart der feltregistreringer av naturmiljøverdiene er avmerket. Utredningens svakhet er knyttet til mangelen på avbøtende tiltak og naturmiljøregistreringer.

Avbøtende tiltak

Behovet for avbøtende tiltak er i hovedsak kun omtalt generelt. Avbøtende tiltak er ikke reelt vurdert for hvert av de ulike alternativene. Det er etter vårt syn i seneste laget å vente med å gjøre disse vurderingene til man er på reguleringsplanstadiet. Før vi gir vår endelige uttalelse til konsekvensutredningen ber vi om at det gjøres **tilleggsutredninger av støy som beskrevet ovenfor.**

Naturmiljø

Generelt burde naturmiljøet vært bedre undersøkt. KU gir ikke god oversikt over hvilke verdier som berøres, og hvilke konsekvenser dette får. Vi mener likevel at utredningen gir tilstrekkelig informasjon om naturmiljøet til at de ulike alternativene kan vurderes i forhold til hverandre.

Det utredningsarbeidet som er gjort gir likevel grunnlag for å fastslå at både alternativ 2, 4, 5 og 7 vil være så konfliktfylte i forhold til natur-, landskaps- og miljøverdier at vi ikke kan anbefale dem. Denne vurderingen er begrunnet i at traseene berører flere områder med relativt store landskaps- og naturverdier, og at disse traseene vil være betydelige inngrep i det varig verna Nordkjøs-vassdraget. Nedenfor er det begrunnet hvorfor vi ikke kan anbefale alternativ 2, 4, 5 og 7.

Alternativ 2

En rekke viktige spurvefuglbiotoper på strekningen Heimly-Skaidi berøres betydelig, herunder området Kjusakelva/Storelva er en svært rik hekkebiotop for spurvefugler. Hekkeplass for hubro (rødlisteart) vil bli berørt. Det er frodige løvskogsutforminger i lia, høgstaudebjørkeskog, storbregnebjørkeskog og gråor-heggeskog (stedvis kulturpåvirket) langs elva. Deler av området er artsrikt. Naturgrunlaget for planter er variert. Etter at feltregistreringene ble foretatt er det gjort flere inngre i disse områdene, primært i forbindelse med skogbruk, som reduserer verdien av denne strekningen. Vegen innebærer likevel et betydelig inngrep, med store skjæringer/fyllinger over ravinedalene. Kwartærgeologisk interessante dødisformer ved Kjusakdalen blir berørt. Landskapsbildet Skaidi-Solheim vil krysses av veg med godt synlige fyllinger. Ved Nerdrum blir det behov for en 120 meter lang bru i to spenn, noe som er meget stort. Fyllingene vil bli opptil 45 meter brede. Vegen vil her bli svært synlig i landskapet. Vegtraseen er lagt gjennom et kvartærgeologisk verneverdig område (lokal verdi) ved Øvergård, og berører dødisformer ved Kjusakdalen. En veg vil forringe disse områdenes verdi. Mellom Øvergård og Kila vil en ny veg få store skjæringer og fyllinger som vil være estetisk skjemmende. Dette er et åpent parti, pga sterk geitbeiting. Veg her vil ha svært uheldig visuell virkning. Vegalternativet vil dessuten være en barriere i forhold til friluftsliv på hele sørsiden av dalen. Samlet sett vil dette være et stort og uheldig inngrep.

Alternativ 4 anses ikke som noe bedre enn alternativ 2, bortsett fra at man unngår skjæringer i lia langs Balsfjordelva. Konfliktene ved Heimly – Øvergård er de samme som for alternativ 2. Også for friluftslivet er dette alternativet ille, ettersom den største barrierekonflikten med vegen trolig er på strekningen Heimly – Øvergård. Der flere daler kommer ned i Kjempedal. Landskapsmessig er dette også et svært konfliktfylt alternativ, men man unngår at vegen legges høyt oppi lia parallelt med eksisterende veg mellom Øvergård og Kila. Vi oppfatter alternativ 4 som et stort inngrep som har noe mindre uheldig landskapsvirkning enn alternativ 2.

Alternativ 5 er et like stort inngrep som alternativ 2 fram til Smørpundfossen. Dette innebærer at de rike spurvefuglbiotopene og løvskogene mellom Heimly og Skaidi berøres betydelig. Alternativ 5 gir de samme landskapsmessige problemene mellom Skaidi og Solheim som alternativ 2. Det er ikke sagt noe i utredningsarbeidet (*Landskapsanalyse*) om at verdifulle/verneverdige planter er registrert. Alternativ 5 krysser Nordkjøselva ved Smørpundfoss med 3 spenns bru på totalt 66 meter. Bredden på fyllingene på begge sider av elva blir sannsynligvis store, men bredden er ikke angitt. Forbygginger som er nødvendige blir 60 meter lange. Det vil være negativt både på fisk og fiske dersom veien legges. Storparten av laksen går ikke lenger opp enn til Smørpundfossen. Dette er en viktig fiskeplass og dermed et mye brukt friluftsområde. Området blir negativt berørt uansett hvor i området brua legges. Vegen vil være en barriere mot sør for friluftslivet, dvs mot Kjusakdalen – jfr. hytter i Skaidi. Alternativet er et stort inngrep.

Alternativ 7 er like stort inngrep som Alternativ 2. De viktige spurvefuglbiotopene og relativt uberørte rike løvskogene mellom Heimly og Skaidi berøres betydelig. Dette vil forringe verneverdiene. Kjusalelva nevnes spesielt pga spurvefugl. Her vil et inngrep vil forringe verneverdiene. I tillegg til dette vil alternativ 7 føre til et landskapsmessig stort inngrep i lia mellom Øvergård og Kila. Dette er et åpent parti, pga sterk geitbeiting. Veg her vil ha svært uheldig visuell

virkning. Også dette alternativet vil være en barriere for friluftslivet mot områdene sør for vegen. Alternativet berører trolig lysløype ved Øvergård. Der brua går over elva ved Smørpundfossen, får man de negative inngrepene som alternativ 5. Alternativet er et stort inngrep.

Uttalelse til kommunedelplanen

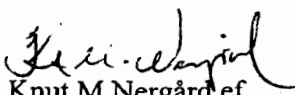
Vi konstaterer at kommunedelplanen kun foreslår arealbrukskategori for arealet i selve vegtraseen, og ikke går inn på å definere arealbrukskategorier for verneverdiene i vassdraget slik RPRs vedlegg I legger opp til, slik også NVE har beskrevet i sin uttalelse den 22.09.97. Kommunedelplanen må dermed ivareta vassdragsvernet ved at man velger den minst belastende vegløsningen for verneverdiene i vassdraget totalt sett.

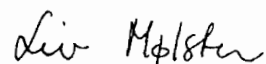
Forslaget til ny E6 mellom Nordkjosbotn og Storfjord grense innebærer et stort inngrep i et verna vassdrag. **Ut fra foreliggende KU, og en samlet vurdering av landskapsbilde, friluftsliv og naturmiljø foretrekker vi alternativ 0, 1 eller 3. Tema støy er så mangelfullt utredet at vi ikke kan ta stilling til noen rangering mellom alternativ 0, 1 og 3.**

Alternativ 2, 4, 5 og 7 oppfatter vi som så konfliktfylte for natur- og landskapsinteressene at vi ikke kan anbefale dem. Vi vil ta endelig stilling til de ulike alternativene så snart det er utarbeidet tilleggsutredninger for støy.

Vi forutsetter at Nordkjosbotn naturreservat ikke berøres ytterligere av denne vegutbyggingen. Det må gis tilbakemelding dersom ytterligere gang/sykkelveg Jernberg-Nordkjosbotn vil berøre reservatet mer enn tidligere omsøkt for flytting av nordgrensen.

Med hilsen


Knut M Nergård ef
fylkesmiljøvernssjef


Liv Mølster
fung. seksjonsleder naturforvaltning

Kopi: Direktoratet for naturforvaltning, 7485 Trondheim
NVE Region nord, Pb 394, 8501 Narvik



FYLKESMANNEN I TROMS
Miljøvernnavdelingen

Vedlegg 36/1000

Saksbehandler Telefon
Magne Nesse 77 64 22 27
Helge Huru 77 64 22 17

Vår dato
16.09.2002
Deres dato

Vår ref. (bes oppgitt ved svar)
1997/00735- Ark: 421.31
Deres ref.

Statens Vegvesen Troms

9291 Tromsø

Statens vegvesen - Troms	
Saksnr.: 199700568-147	
Mottatt: 18. SEP. 2002	
Arkivnr.: 352.33	Saksbeh.:

**UTTALELSE TIL TILLEGGsutredningen til konsekvensutredningen
FOR KOMMUNEDelplan E 6 NordkjOSBOTN-STORFJORD GRENSE.**

Vi viser til Deres brev av 28.06.02 og møtereferat av 27.06.02.

Basert på tidligere og foreliggende utredninger ser Fylkesmannen at kommunedelplanens alternativ 2, 4, 5 og 7 er så konfliktfylte i forhold til natur- og miljøverdier at vi ikke kan anbefale dem.

Merknader til de enkelte emnene:

Friluftsliv:

I vurderingen er ingen områdene sagt å ha verdi utover det lokale. Område 10a og 10b (Nordkjoselva) har regional verdi pga fiskeinteressene i elva. Elva brukes til fritidsfiske av folk fra Balsfjord og tilgrensende kommuner.

Vegvesenet har vurdert avbøtende tiltak for friluftslivet. De søker å dempe fyllinger og skjæringer og få en mest mulig landskapstilpasning av vegen. Eventuelle flytting av hytter ved Skaidi, opparbeiding av stier med mer bør tas med i bestemmelsene i delplanen som mulige fremtidige tiltak.

Naturmiljø.

Vegvesenet har gitt en oppdatert konsekvensark for naturmiljø. Vi er enig i vurderingene der alternativ 3, i tillegg til alt 0 og 1, er det alternativ som gir minst negative konsekvenser for naturmiljøet.

Vilt.

Vegvesenet har vurdert en del tiltak for vilt, spesielt elg. Mulige fremtidige tiltak bør nevnes i bestemmelsene for delplanen, selv om man ikke kan detalj-beskrive dem i dag.

Massedepoier, merknader til de enkelte deponiene.

Det er ikke sagt noe om varigheten til de midlertidige deponiene, men vi antar at de ikke skal eksistere lenger enn vegarbeidet forgår.

Det bør generelt vises forsiktighet med å bruke landbruksarealer og kulturlandskap til deponering. Det er positivt at masse deponeres permanent i gamle massetak. Dersom gamle massetak er forsøpelt, må avfallet bringes til godkjente mottak før gjenfylling.

Telefon:	Telefaks:	Postadresse:	Besøksadresse:	E-postadresse:
77 64 20 00	77 64 21 39	9291 Tromsø	Strandveien 13, 9007 Tromsø	postmottak@fm-tr.stat.no

S3-midlertidig, i et myrområde. Utfylling medfører permanente endringer i myrområdet, utarmer nærrområder til bebyggelse og er ikke ønskelig.

S8 og S9 - midlertidige: Vi er enig i at de gis lav prioritet. De ligger nær elva i område uten vesentlig inngrep i dag. De blir liggende nær brua i alternativ 3, og vil forsterke inntrykket av inngrep dersom de blir benyttet.

S11- midlertidig: Vi er enig med vegesenet at den tas ut bla pga nærhet til elva.

S12-midlertidig: Plassering ved utløpet av Kjusakdalen er uheldig. Den kan kanskje aksepteres dersom eventuell ny veg "skjermer" for fyllingen.

S13-midlertidig: Området er uheldig plassert mph verdifulle naturområder.

S15-landbruksareal. Bør kun nyttes dersom området kan tilbakeføres til landbruksareal.

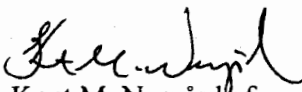
S16-gammelt massetak med grunnvann og med ulovlig søppeldeponering. Ulovlig søppeldeponering er forsøpling og det er kommunens ansvar å sørge for av avfallet bringes til godkjent mottak for avfall. Området må ryddes og avfallet bringes til godkjent avfallsmottak før massedeponering kan starte.

Støy

Fylkesmannen mener tilleggsutredningen for støy er utført tilfredsstillende og at den gir en god oversikt over støyforholdene ved de forskjellige vegalternativene. Vi registrerer at retningslinjenes strengeste krav til innendørs lydforhold (LA eq < 30 dBA) søkes overholdt for alle boligene i alle alternativene. Dette oppnås med en kombinasjon av støyskjermer og fasadetiltak. Et mindre antall boliger (fra 1 – 4 avhengig av alternativ) vil utsettes for støy som overskrider den høyeste støygrensen for utendørs støynivå (LA eq < 60 dBA). Selv om dette er ett lite avvik fra retningslinjene så mener Fylkesmannen at ambisjonsnivået som er beskrevet er tilfredsstillende. Fylkesmannen har forståelse for at det ved utbedring av eksisterende veger kan være vanskelig å overholde retningslinjenes strengeste krav.

Ved at det legges inn kostnader for støyreduksjon i alle alternativene, vil prosjektet medføre at det oppnås en vesentlig reduksjon i antall personer som utsettes for vegtrafikkstøy som kan forårsake støyulemper.

Med hilsen


Knut M. Nergård
fylkesmiljøvernssjef


Børge Holte
Seksjonsleder forurensning



FYLKESMANNEN I TROMS
Landbruksavdelingen

Saksbehandler
Oddvar Brenna Tlf. 778 37976

Tromsø,
05.07.01
Deres dato:

Vår ref.: S-97/00801
Ark.: 421.31
Deres referanse:

Vedlegg 1080

Statens vegvesen
Troms vegkontor
9291 TROMSØ

Statens vegvesen - Troms	
Sakens:	199700568-171
Møttatt:	13. JUL. 2001
Arkivnr.:	Saksbeh.:
352.33	

**KOMMUNEDELPLAN FOR NY E6 NORDKJOSBOTN - STORFJORD
GRENSE I BALSFJORD KOMMUNE.**

SAK NR. 424/01.

Troms fylkeslandbruksstyre behandlet i møte 05.07.01 ovennevnte sak.

På grunnlag av de foreliggende opplysninger ble det fattet vedtak slik det fremgår av vedlagte utskrift av møteboka.

Med hilsen

Hans Kolbein Dahle e.f.
landbruksdirektør

Vedlegg.

Gjenpart: Balsfjord kommune, Næringsavdelingen, 9050 STORSTEINNES

Hovedkontor
Postadresse:
9291 TROMSØ

Kontoradresse:
Strandveien 13
TROMSØ

Tlf.: 77 64 21 00
Fax.: 77 64 21 39

Avd.kontor Andselv
Kontoradresse:
Skogbrukets Hus
9201 BARDUFOSSE

Tlf.: 77 83 31 44
Fax.: 77 83 32 81

Fylkeslandbruksstyret i Troms

Sak nr. 424/01

KOMMUNEDELPLAN FOR NY E.6 NORDKJOSBOTN-STORFJORD GRENSE I BALSFJORD KOMMUNE.

KOMMUNENS BEHANDLING.

0. Planen omfatter forslag til ny E.8 på strekningen over Vollan fra Nordstrand bilservise til kryss Nordkjosbotn nord.

A. Planen legges fram i 6 alternativkombinasjoner:

Alternativ 1. Langs eksisterende E.6 kryss Nordkjosbotn nord – Storfjordgrense

Alternativ 2. Langs sørsida av dalen fra kryss Nordkjosbotn sør til Storfjord grense

Alternativ 3. Langs sørsida til kryssing av dalen ved Fagerli og videre eksisterende E.6

Alternativ 4. Langs sørsida til Øvergård, videre langs eksisterende E.6.

Alternativ 5. Langs sørsida til Smørpundfossen, kryssing av dalen til Trangen, videre langs eksisterende E.6.

Alternativ 7. Langs eksisterende E.6. til Øvergård, deretter i samsvar med alternativ 2.

B. En særlig diskusjon er knyttet til alternativet for lokalisering av et evt. nytt kryss Nordkjosbotn sør. Det er i prinsippet 3 alternativer:

1. Anbefalt løsning midt på Kvienjorda,
2. Ikke anbefalt løsning nær vekststasjonen
3. Eksisterende kryss.

Planen blir drøftet i denne rekkefølgen.

0. NY E.8 OVER VOLLAN

Strekningen er målt til 755m fra Nordstrand bilservise (grense mot 24/14) til eks. kryss Nordkjosbotn nord.

Det haster med å få avsluttet omleggingen av E.8. særlig forbi Vollan som er og vil forbli en meget trafikkfarlig strekning før man har fått en ny veg med parallellveger på plass.

På strekningen vil i prinsippet kreves 3 parallelle veger:

1. ny E.8
2. ny veg for lokaltrafikk/gang- og sykkelveg
3. parallellveg på motsatt side i forhold til lokalveg.

Forslaget i planen går ut på å føre ny E.8. i hovedsak etter eksisterende trase fram til kryss Nordkjosbotn nord. Det vil betinge en lokalveg/gang- og sykkelveg fortrinnsvis på nordsida av E.8, samt en tilførselsveg på sørsida. Behovet for tilførselsveg er avhengig av omfanget av under-/overganger fra lokalvegen til sørsida. Det forventes minimum 2 atkomster (avkjørsler, over-/underganger) henholdsvis ved Nordstrand Bilserveise og ved krysset Nordkjosbotn nord (rundkjøring?).

Det er vanskelig å angi eksakt arealforbruk avhengig av den endelige løsningen og i hvilken grad man følger eksisterende veg m.v. Men areal er beregnet til ca 12 daa A-jord.

Sjøl om en omlegging av E.8 vil kreve svært mye god dyrkajord, vil en likevel anbefale planen som den "mest ryddige" og best i samsvar med det eksisterende trafikkmønsteret. En vil oppnå å samle trafikkkarealet langs en akse. I og med at det ikke er lagt fram alternativer, vil disse være usikre. Det vil likevel gjenstå avklaringer omkring behovet for parallelle lokal- og tilknytningsveger, underganger osv. I og med at denne strekningen er ekstremt trafikkfarlig, er det også et vesentlig poeng å få en hurtig avklaring.

A. NY E.6 NORDKJOSBOTN TIL STORFJORD GRENSE

Næringsavdelingen har tidligere gått inn for kombinasjonsalternativet 5 og 7, dvs. sørsida fram til Smørpund, kryssing av dalen til Trangen, eksisterende til Øvergård og lia ovenfor Kila. Dette er egentlig et subsidiært alternativ i det man primært ønsker trasen løftet forbi Skaidi (Kjusakdalen) ca til kote 80.

Hovedbegrunnelsen for dette er at det i minst grad vil være til sjenanse for landbruk og bosetting. En kan heller ikke se at de miljømessige konsekvensene er vesentlig avvikende. Særlig vil alternativ 1 gjennom Bomstadgrenda innebære en meget tung og uholdbar belastning for landbruk og bosetting på strekningen. Tilsvarende er det også sterkt ønskelig å løfte trasen opp fra jordbruk og bosetting gjennom Kila. Alternativ 1 gjennom Bomstadgrenda og Kila m.v. vil også være desidert mest arealkrevende mht. dyrka jord.

Alternativ 3 (i kombinasjon med 2 og 1 (fra Nordkjosbotn) unngår Bomstadgrenda, men vil fortsatt være svært sjenerende for jordbruket på strekningen fra Fagerli til Øvergård evt. også forbi Kila. Kryssinga av dalen må også karakteriseres som miljømessig svært lite gunstig.

Når næringsavdelinga anbefaler alternativ 5 fra Smørpundfossen til Trangen er dette hovedsaklig fordi alternativ 2 beskjerer store og lettdeevne jordbruksarealer ved Skjold og Nedrum. Strekningen ved Smørpundfossen er friluftsmessig en av de fineste plassene langs Nordkjoselva, men det må være mulig å passere den 100m lange fossen uten at disse verdiene og mulighetene ødelegges vesentlig.

Forbi Kila er alternativ 7 og 2 klart å foretrekke. En ser ikke vesentlige miljømessige motforestillinger mot dette.

På alternativ 2 forbi Sætre -Skaidi/Kjusakdalen - Kjempedalén bør traseen heves opp til kote ca 75-80 til en terrassehøyde hvor vegen vil falle bedre i landskapet enn den forslåtte. En heving vil føre til at det vesentlige av hyttemiljøet og miljøverdiene i Skaidi skjermes. En heving vil også i større grad "gi vindu" inn mot den landskapsmessig svært dramatiske Kjusakdalen. En heving vurderes også som gunstig i forhold til den skoglige m.v. utnyttinga av Kjusakdalen.

B. KRYSS NORDKJOSBOTN SØR

Valg av alternativ 2 m.fl på sørsida av dalen vil føre til et nytt kryss Nordkjosbotn sør. Næringsavdelinga vil både av landbruksmessige årsaker m.fl. fraråde det anbefalte alternativ med rundkjøring midt på Kvienjorda. Dette vil beslaglegge unødig mye dyrkamark. Alternativet ved vekstasjonen er mer gunstig for å verne dyrkajord, men ikke særlig gunstig som hovedavkjørsel for Nordkjosbotn. Både landbruksmessig og mht hovedavkjørsel til Nordkjosbotn vil et alternativ med ombygging av eksisterende kryss være det klart beste. Hovedinnvendingen måtte være at traseen for alternativ 2 m.v. kommer nær husene på Kvieneiendommene.

ANDRE FORHOLD.

Erfaringene med de tidligere store vegomleggingene i Balsfjord tilsier et langt nærmere samarbeide og samspill mellom vegmyndighetene og kommunen, landbruksmyndighetene m.fl. Dette gjelder konkret på markatkomster m.fl. Det bør sterkt overveies at jordskifteverket kobles inn f.eks for utskifting av eiendommer, og det bør igangsettes en parallell totalplanlegging av skogsveger.

Rådmannens innstilling:

1. Balsfjord kommune understreker behovet for en umiddelbar avklaring om og etablering av ny E.8 på strekningen forbi Vollan. Det er uholdbart å ha den ekstremt trafikfarlige strekningen slik som i dag og ennå mer når stekningen fra Seljelvnes åpnes.
2. Kommunen anbefaler at omlegginga skjer som foreslått langs eksisterende trase sjøl om dette vil kreve en god del dyrka mark. En forutsetter at man får en tilfredsstillende løsning for lokaltrafikken og skjerming av de myke trafikantene. En forutsetter også at virksomheter, boliger og bruk på nedsida av vegen får tilfredsstillende atkomst.
3. Balsfjord kommune går inn for kombinasjonen av alternativene 2,5 og 7 ved valg av hovedtrase for ny E.6 fra Nordkjosbotn til Storfjord grense. En har da lagt avgjørende vekt på at dette alternativet er til minst sjenanse for bosetting og jordbruk på strekningen.
4. Det er likevel ønskelig at dette alternativet på strekningen forbi Skaidi/Kjusakdalen og Kjempedalén løftes noe opp i terrenget til en gunstig terrassehøyde. En slik heving vil føre til at hyttemiljø og miljøet generelt i Skaidiområdet skjermes og løfte vegen noe bort fra bebyggelsen ved Kjempedalén.
5. Av de ulike alternativene for plassering av kryss (rundkjøring) Nordkjosbotn sør, vil Balsfjord kommune gå inn for et alternativ ved eksisterende avkjøring for å spare dyrka jord og for å få en gunstig hovedavkjørsel til Nordkjosbotn.

Saken var oppe til behandling i kommunen den 08.05.01, og ble utsatt.

FYLKESMANNENS MERKNADER.

Fylkesmannens landbruksavdeling har avventet kommunens behandling. Planen har høringsfrist den 20.02.01, og vi har bedt om forlenget høringsfrist to ganger i påvente av kommunens behandling. Saken legges fram uten kommunalt politisk vedtak.

Tidligere behandling i fylkelandbruksstyret:

Fylkeslandbruksstyret har tidligere gitt innspill til planarbeidet. I sak 673/97 gav fylkeslandbruksstyret innspill til konsekvensutredningsarbeidet og fatte følgende vedtak:

1.

Fylkeslandbruksstyret ser det som positivt at tiltaket konsekvensutredes. En har heller ingen merknader til meldingen om konsekvensutredning.

2.

Fylkeslandbruksstyret vil be om at følgende punkter tas med i konsekvensutredningsprogrammet:

- Faktisk arealavgang i forhold til de enkelte bruk og som område.
- Driftsulemper for et framtidig jordbruk og skogbruk ved de ulike alternativene.
- Forslag til aktuelle avbøtende tiltak som underganger, avkjøringer, nydyrking, skogsveger, samferdselsjordskifte med mer.
- Hensynet til kulturlandskapet.
- Kartlegging av skogvolumet i planområdet
- Kartlegging av arealkvaliteter i planområdet
- Kartlegging av arealtilstand i området
- Konsekvenser for landbrukets sysselsetting ved de ulike trasevalgene.
- Lokalisering av massetak, deponier og midletidige anleggsveger.

3.

Fylkeslandbruksstyret tar til orientering de trasevalg som er framkommet og som vil bli nærmere utredet. Fylkeslandbruksstyret kan ikke på dette stadium i planleggingen uttale seg til noen av alternativene, og vil komme med sin vurdering og tilrådning når konsekvensen for landbruket er utredet for planområdet.

Presentasjon av planen.

Kommunedelplanen som omfatter ny E8 Vollan - Nordkjosbotn og ny E6 Nordkjosbotn – Storfjord grense i Balsfjord kommune, er utarbeidet av Statens vegvesen, Prosjekt Balsfjord. Kommunedelplanen er en oversiktsplan som viser hovedtrekkene i aktuelle utbyggingstiltak for forskjellige alternativer. Med utgangspunkt i tiltakets størrelse og omfang, skal utbyggingen konsekvensutredes.

Kommunedelplanen er delt opp i fire dokumenter/prosesser hvor fylkeslandbruksstyret skal ta stilling til planhefte 1 som beskriver tiltaket og alternativene med mer, samt planhefte 2 som omhandler konsekvensene av tiltaket.

Landbruksmyndighetene i Balsfjord kommunen har vurdert de ulike traseene og kommet med en tilrådning om valg av kryss og aktuell vegtrase. Fylkesmannens landbruksavdeling vil belyse andre sider ved utredningen som kommunen ikke har tatt med i sin saksutredning.

Planhefte 1 Tiltakene og alternativer:

Kommunen har i sin utredning beskrevet de ulike traseene. Fylkesmannens landbruksavdeling legger ikke fram ytterligere opplysninger ut over kommunens utredning.

Planhefte 2 Konsekvensutredningsrapporten.

Konsekvensutredningen følger vegvesenets egne prosedyrer. Fylkesmannens landbruksavdeling finner det hensiktsmessig å referere de delene av konsekvensutredningen som omhandler landbruksinteressene.

I kapittel 2.3 Tiltakets konsekvenser for naturressurser omtales bla landbruksinteressene.

Her heter det bla 2.3.1 Landbruk og fiske generelt:

" Influensområdet omfatter innerste delen av Balsfjorden ved Nordkjosbotn. Videre omfattes arealene fra dalbunn til skoggrensa gjennom Nordkjosdalen, Balsfjordeidet og Kila, samt eventuelle sidedaler som omfattes av tiltaket. Beiteområdet overfor skoggrensa omfattes også. Kalvingsområder mv tilhørende reinbeitedistriktet som direkte eller indirekte kan bli berørt, omfattes også.

Det er utarbeidet temakart for landbruk. Her foreligger ajourførte markslagsgrenser og tilhørende klassifiseringer ut fra nytt boniteringssystem - H40. Det er beregnet forbruk av areal og kvalitet på dyrka mark og skog, med konsekvenser for de enkelte grendene/-områdene. Driftsulemper og avbøtende tiltak vurderes.

På denne bakgrunn har vi et godt grunnlag for å vurdere områdets verdi, omfanget av endringer for de ulike alternativene og konsekvensenes betydning for landbruk.

Når det gjelder planskilte kryssinger for jord- og skogsdrift, er det bare gjort en grovere vurdering av dette. Planskilte kryssinger må også ses i sammenheng med behov i forbindelse med samlevegssystemet. Vi ønsker for øvrig å få fremmet sak om samferdselsjordskifte før eller ved oppstart av reguleringsplanarbeidet, noe vi tror alle parter vil kunne tjene på. Ut fra en slik prosess vil behovet for og plassering av planskilte kryssinger kunne bestemmes endelig på reguleringsplanstadiet. Planskilte kryssinger som avbøtende tiltak vil derfor bare bli kommentert på generelt grunnlag på kommuneplanstadiet.

I kapittel 2.3.2 Jord- og skogbruk heter det bla:

" Balsfjord er den største jordbrukskommunen i Troms.

Jordbruk:

Nordkjosdalen er en frodig dal, der potensialet for jordbruk og beite er stort. I 1983 var det 4200 daa jordbruksareal og 4300 daa dyrkingsjord innenfor nedbørsfeltet til Nordkjoselv-

vassdraget. Pga nedlagte bruk er dette tallet redusert, da vi i dag vil finne en del dyrka jord i ulike gjengroingsstadier. De største sammenhengende jordbruksarealene finnes langs Nordkjosdalens nordside og ved Øvergård.

Innen planområdet er det pr dags dato 24 aktive gårdsbruk. Men de er av varierende størrelse og drift. På E8 mellom Vollan og Nordkjosbotn er det et sauebruk og et storfebruk for kjøttproduksjon. Langs eksisterende E6 mellom Nordkjosbotn og Kila er det mange gårdsbruk i drift og mye dyrket mark (2 storfe-, 5 geit- og 7 sauebruk). Tunbebyggelsen og dyrket mark ligger her nært vegen. Øvergårdområdet må kommenteres spesielt som et viktig jordbruksområde. Området har lettdrevet jord og gode beiteforhold. Her er to relativt store gårder med storfe for hhv kjøtt- og melkeproduksjon.

På sørsiden av Nordkjosdalen langs Skogveien er det to bruk i aktiv drift før Nordmoen (1 storfe og 1 geitbruk). Det meste av brukene her er med andre ord nedlagt.

Gjennom Kila er det flere bruk i aktiv drift, hovedsakelig med gjeitmelkproduksjon (4 stk), men også sauehold (1 stk). De fleste her har beiteområdene på vestsiden av dalen.

Gårdene 26/20, 26/32 og 27/7 driver også med bærproduksjon for salg (jordbær). Det er ikke lagt opp til gårdsturisme på noen gårder.

Siden 1997 har 4 bruk blitt lagt ned innen planområdet. To storfebruk har dessuten solgt melkekvoten og gått over til kun kjøttproduksjon. Næringen er i tilbakegang.

Skogbruk.

I 1983 var det 18.000 daa skogsareal innen nedbørsfeltet til Nordkjoselvassdraget. Vi antar at dette arealet har økt pga spredning inn på dyrket mark som ikke lengre er i bruk.

Jordsmonnet er bra på hele strekningen i forhold til skogproduksjonen, unntatt grusavsetningen på Øvergårdsmoen med tilliggende områder. Deler av arealene er utsatt for skred.

De beste og mest sammenhengende skogsarealene finnes på sørsiden av Nordkjosdalen mellom Nordkjosbotn og Kjempedalen. Her er også en del plantefelt. Fra Kjempedalen til Øvergård er arealene mer brattlendt og driftsmessig mer vanskelig.

Gjennom Kila er det lite skog pga geitehold samt flere skredpartier vest i dalen.”

Statens vegvesen har videre vurdert konsekvensenes betydning ut fra opplysninger om verdi og omfang for landbruk. Det er sett på en kvalitativ og kvantitativ vurdering av forbruk på jord- og skogbruksareal, totalkostnader for landbruk, ulempes- og innløsningskostnader av landbrukstomter. Antallet berørte bruk vurderes. Forholdet til reindrifta omtales også. Disse vurderingene er gjort med bakgrunn i temakart, egen analyser i regneark, samt arealmessige vurderinger mht. stipulering av ulempes- og innløsningskostnader for landbruksarealer og bruk i området. På konsekvensarket vil derfor bare hovedkonklusjonene i disse analysene bli nevnt. Vedlagt følger analysene slik vegvesenet har framstilt disse i utredningen.

Vegvesenet konkluderer med at samtlige alternativer har negative konsekvenser for landbruket. Alternativ 1 og 4 kommer dårligst ut, mens alternativ 7 har færrest negative konsekvenser.

Vegvesenet foreslår videre avbøtende tiltak, og holder fram veg- og samferdselsjordskifte som et virkemiddel for å finne optimale løsninger for landbruksnæringen. Avbøtende tiltak er antall og plassering av planskilte over- eller underganger, utforming av vegarealene i flyttelei for reindrift, bakkeplaneringstiltak, innstramming av vegskråninger og fyllinger etc i forhold til valgte veglinje. Dette vil bli nærmere bestemt i reguleringsplanprosessen.

2.5 deponi og bruk av overskuddsmasser, riggområder, skogrydding mv.

Bruk av masser i veglinjer.

De opprinnelige beregninger på dette plastadiet viste stort skjæringsvolum (mellom 35.000 m³ og 600.000 m³) og fyllingsvolum (mellom 25.000 m³ og 400.000 m³), dog med noe mindre volum for alternativ 1, og masseoverskudd på samtlige alternativer. Det er gjort forsøk med justering av vertikalkurvaturen slik at det er oppnådd tilnærmet massebalanse.

Det er usikkert om det kan finnes masser i sidetak i planområdet som har en slik kvalitet at det kan nyttes i vegfyllingen eller som stein i tørrmuringen. Dette må i tilfelle undersøkes nærmere i senere planstadier ut fra valgte veglinje.

En del masser kan ikke benyttes i veglinjen og vil derfor være overskuddsmasser. Vegetasjonsdekket som skal benyttes senere må legges i midlertidige opplag.

Aktuelle steder for deponering av masser er vist på eget kart og nærmere beskrevet i eget notat og i landskapsanalysen. Det er foretatt en prioritering av disse ut fra bla. et landskapsfaglig ståsted, Hovedsaklig er oppfylling av gamle massetak tenkt som deponiområde, men også andre områder er beskrevet. Totalt er det bekrevet 28 massetak (14 midlertidige og 14 varige). Ca. halvparten i hver kategori kan benyttes uten videre, men resten har lavere prioritet og bør bare anvendes hvis det er ytterligere behov.

Varige massedeponier samt mesteparten av midlertidige deponier vil for øvrig bli endelig bestemt gjennom reguleringsplan.

Skogrydding gjøres tidligst mulig i byggeprosjektet. Om mulig bør en del skog omplantes midlertidig i opplag for så å benyttes igjen når fyllings- og skjæringsskråninger skal beplantes.

Dette vil bety reduserte kostander, samtidig som man tar vare på en del av skogen. Riggområde S16 kan også være aktuelt område for mellomlagring av vegetasjonsdekke og trær/busker. Andre områder kan være innmark som ikke lengre er i bruk og som kan nyttes midlertidig til formålet.

Vegvesenet har til slutt sammenstilt utredningen av ulike emner i en felles tabell og konkludert. Ingen av alternativene er samfunnsøkonomisk lønnsomme prosjekter, da sum nytte er lavere enn sum av investering og drift. Alternativ 1 kommer dårligst ut, mens alternativ 3 kommer best ut på nytte/kostnadsanalysen. I de ikke prissatte konsekvenser, herunder bla landbruk, kommer alternativ 1 dårligst ut, mens alternativ 3 er gunstigst.

Alternativ 1 oppfyller verken prosjektets målsetting eller flere av de målsettingene som er nedfelt gjennom ulike rikspolitiske retningslinjer. Alternativet kommer samlet sett også dårligst ut når det gjelder nyttekostnadsanalysen og i konsekvensutredningen for øvrig. På denne bakgrunn forkastes alternativ 1.

Øvrige alternativer oppfyller både prosjektmålsettingen og nasjonale målsettinger. De kommer relativt likt ut i nytte/kostnadsanalysen, men slår noe ulikt ut når det gjelder ikke prissatte konsekvenser.

Vegvesenet vil vider ikke anbefale alternativ 2 og 4 med bakgrunn i at disse to alternativene har relativt store negative konsekvenser for landbruk, naturmiljø, landskapsbilde og militære anlegg.

Ut fra en samlet vurdering kan vegsjefen slutte seg til at alternativ 3, 5 og 7 eller eventuelt en kombinasjon av alternativ 3 og 7 velges som framtidig trase for ny E6 mellom Nordkjosbotn og Storfjord grense. Vegsjefen vil komme med en endelig anbefaling etter at høringsrunden er over.

Fylkesmannens landbruksfaglige vurderinger:

Dalen fra Nordkjosbotn til Oteren er et produktivt og lettdrevet område med gode vilkår for både jordbruk og skogbruk. Det er et viktig landbruksområde i fylket. Dagens bosettingsmønster og arealutnyttelse er tilpasset dagens vegstruktur.

Uansett trasevalg, vil det ha betydelige negative konsekvenser for dagens og fremtidens landbruksdrift. I prosessen er det viktig å ikke vanskeliggjøre driftsforholdene samt holde avgangen av produktive mark, egnet for moderne maskinell drift så liten som mulig. Tapt areal kan erstattes med nydyrking i dalføret, men eiendomsstrukturen gjør dette vanskelig. Den beste marka er dyrket opp. Jordressursene er grunnlag for desentralisert sysselsetting og bosetting, og avgang av produktiv mark kan ha negative konsekvenser for slike forhold. Dalføret skal bestå som et drivverdige landbruksområde også etter en ev. utbygging er gjennomført.

Også andre samfunnsinteresser skal ivaretas ved utbyggingen. Særlig gjelder dette samferdsel og sikker og rask transport for gods og folk. Landbrukforvaltningen må også vektlegge slike forhold i sin vurdering om landbruksinteressene må vike til fordel for andre samfunnssektorer.

Statens vegvesen har lagt fram ulike alternativer. Landskapsrommet er imidlertid begrenset og topografien setter klare grenser for variasjonsmulighetene. Vegen må gå i dalbotnen, og det er også der all annen samfunnsvirksomhet skal finne sted.

Vektlegging av avbøtende tiltak for landbruksnæringen er derfor viktig for å sikre et framtidig landbruk i området. Etter vår vurdering må landbruksinteressene være den mest tungtveiende faktoren ved valg av trase.

1. Konsekvensutredningen.

Konsekvensutredningen viser hvilke momenter som er belyst. I forhold til landbruksinteressene er utredningen tilfredsstillende. Det er utarbeidet kart, bilder og

analyser som viser hvilke interesser som blir berørt i de ulike traseene. I oppsummeringen av interessene er det ønskelig at lokaliseringen av treslag blir nærmere belyst, men dette er ikke av en slik art at det er nødvendig med en tilleggsutredning. Både kommunalt og statlig skogoppsyn kjenner omfang og lokalisering av plantefeltene, og kan bedømme dette i forhold til traseene.

Samtlige alternativer viser at utbyggingen er negativ for landbruket med nokså lik vektning mellom alternativene. Utredningen viser at alle trasene i dalføret fører til avgang av produktivt mark og vanskeligere driftsforhold.

Det er flere bruk som ikke er i drift. Vern av det produktive jordsmonnet er ikke betinget av om arealene er i drift i dag eller ikke. Heller ikke i forhold til eierskap, eierstruktur eller eiendomsarrondering. Produktivt jordsmonn er en begrenset ressurs som er underlagt et nasjonalt vern og som må sikres for framtidig matproduksjon eller skogproduksjon.

2. Trasealternativene.

I samtlige alternativer er landbruksinteressene tilfredsstillende beskrevet. Uansett valg av trase vil det bli ulemper for landbruket.

Fylkesmannens landbruksavdeling vil spesielt nevne at Øvergård er et viktig område med gode driftsforhold og bruk i drift. Vi kan ikke tilrå en utbygging av alternativ 2 fra Smørpundfossen og til Gammelkila. En utbygging etter alternativ 1 og 4 er heller ikke tilrådelig ut fra de berørte landbruksinteressene.

Vi slutter oss ellers til de vurderinger som er gjort av kommunen, og har ingen merknader ut over dette.

Fylkesmannens landbruksavdeling slutter seg til de vurderinger som er gjort av vegvesenet om trasetilrådninger.

3. Kryss i Nordkjosbotn.

Vollan

Fylkesmannens landbruksavdeling har ingen merknader til de ulike kryssalternativene ved Vollan, men er av den oppfatning at dette krysset burde vært holdt utenfor omleggingen av E6. Andre samfunnsinteresser er av en slik art og vekt at landbruksinteressene må vike. Vi har ingen merknader ut over kommunens vurderinger, og vil ikke frarå noen av alternativene.

Kvien.

Ut fra målet om å redusere avgangen av dyrket mark til et minimum bør hele krysset trekkes enten ned mot sjøen eller nærmere vektstasjonen. En rundkjøring med flere armer vil redusere fremtidige driftsforhold på en uakseptabel måte. Utformingen vil føre til at arealene mellom vegen vanskelig kan drives videre.

Fylkesmannens landbruksavdeling kan ikke tilrå at krysset bygges ut som foreslått, og vil be vegvesenet se på andre løsninger.

4. Avbøtende tiltak.

Samferdselsjordskifte kan være et egnet tiltak for å redusere driftsulemper og tapt jord for brukene. Statens vegvesen bør snarest starte prosessen.

Lokalisering av massedeponier, permanente og midlertidige, bør henvises til gamle massetak/steinbrudd. Dersom deponier skal etableres permanent, er det viktig å sikre at topplaget har en kvalitet og dybde som sikrer en god og stabil produksjon, samtidig som det er egnet for moderne maskinell drift. Marka må ikke avvike fra jordsmønnskvaliteten ellers i området. Massedeponiene bør utformes etter reguleringsplan.

Det er godkjent flere større massetak i området og disse bør utnyttes og avsluttes før nye tas i bruk. Massetak må utnyttes og avsluttes i samsvar med en reguleringsplan. Avslutning og tilbakeføring til ny landbruksproduksjon er viktige momenter i reguleringsplanen. Nye massetak må ikke lokaliseres slik at de fører til driftsulemper for bruk i drift eller til reduksjon i driftsøkonomien på bruket.

Den nye E6 skal være avkjørselsfri. E6 vil fungere som en bariære mellom driftsområder. Dette medfører behov for underganger og markavkjøringer. Lokalisering og omfang av slike kan best vurderes i samband med reguleringsplanen. Vi vil tilrå at vegvesenet allerede nå innleder et samarbeide med Balsfjord kommune om et egnet vegsystem med avkjørsler og underganger. Særlig i forhold til skogsdrift er det viktig at man allerede nå startet opp arbeidet og etablere et vegsystem som sikrer at alle eiendommene har en tilfredstillende løsning – som også tilfredsstiller de tekniske kravene skogsvegene skal ha. Vi erfarer at dette området ikke er tilfredsstillende ivaretatt ved utbyggingen av både E6 fra Tømmernes til Nordkjosbotn og ved E8 fra Nordkjosbotn og til Laksvatnet.

5. Videre planprosess.

Fylkesmannens landbruksavdeling vil tilrå Statens vegvesen å opprettholde plangruppa og konsultere denne i den videre planprosessen. Det er viktig å få med faglige innspill tidlig i reguleringsarbeidet.

Saken ble behandlet av fylkeslandbruksstyret i møte den 15.05.2001.

Innstilling til vedtak:

1. Fylkeslandbruksstyret vil holde fram at hele dalen fra Nordkjosbotn til Oteren er et produktivt og lett-drevet område med gode vilkår for både jordbruk og skogbruk. Det er et viktig landbruksområde i fylket med flere bruk i drift.

Uansett trasevalg, vil vegutbyggingen ha betydelige negative konsekvenser for dagens og fremtidens landbruksdrift.

I prosessen er det viktig å ikke vanskeliggjøre fremtidige driftsforhold i jord- og skogbruk samtidig som avgangen av produktive mark, egnet for moderne maskinell drift blir så liten som mulig. Tapt areal kan erstattes med nydyrking i dalføret, men eiendomsstrukturen gjør dette vanskelig. Den beste marka er dyrket opp. Jordressursene er grunnlag for desentralisert sysselsetting og bosetting, og avgang av produktiv mark kan ha negative konsekvenser for slike forhold. Dalføret skal bestå som et drivverdige landbruksområde også etter en utbygging er gjennomført.

Vektlegging av avbøtende tiltak for landbruksnæringen er derfor viktig for å sikre et fremtidig landbruk i området. Etter vår vurdering må landbruksinteressene være den mest tungtveiende faktoren ved valg av trase.

2. Trasealternativene.

I samtlige alternativer er landbruksinteressene tilfredsstillende beskrevet. Uansett valg av trase vil det bli ulemper for landbruket.

Fylkeslandbruksstyret vil spesielt nevne at Øvergård er et viktig område med gode driftsforhold og bruk i drift. Fylkeslandbruksstyret kan ikke tilrå en utbygging av alternativ 2 fra Smøpundfossen og til Gammelkila. Fylkeslandbruksstyret vil heller ikke tilrå en utbygging etter alternativ 1 og 4.

Fylkelandbruksstyret slutter seg til de vurderinger som er gjort av vegvesenet om utbyggingsalternativer, og kan anbefale av vegen bygges ut etter trase 3, 5 eller 7.

Fylkeslandbruksstyret vil også holde fram at Balsfjord kommune har foreslått å bygge ut vegen etter kombinasjonen 2, 5, 1, 7 og samtidig legge vegen høyere opp i lia til kote 80 ved passeringen av Skaidi/Kjempedalen. Fylkeslandbruksstyret vil be Statens vegvesen utrede om dette er et egnet alternativ for å ivareta ressursutnyttelse, ressursvern, landskap, og rekreasjon.

3. Konsekvensutredningen.

I forhold til landbruksinteressene er utredningen tilfredsstillende. Det er utarbeidet kart, bilder og analyser som viser hvilke interesser som blir berørt i de ulike traseene. I oppsummeringen av interessene er det ønskelig at lokaliseringen av treslag blir nærmere belyst, men dette er ikke av en slik vekt at det er nødvendig med en tilleggsutredning

Vern av det produktive jordsmonnet er ikke betinget av om arealene er i drift i dag eller ikke. Heller ikke i forhold til eierskap, eierstruktur eller eiendomsarrondering. Produktivt jordsmonn er en begrenset ressurs i nasjonal sammenheng og må sikres for framtidig matproduksjon og skogproduksjon.

Samtlige alternativer viser at utbyggingen er negativ for landbruket med nokså lik vektning mellom alternativene. Utredningen viser at alle trasene i dalføret fører til avgang av produktivt mark, enten dyrket mark eller dyrkbar skogsmark.

4. Kryssløsninger

Nordre kryss ved Vollan.

Fylkeslandbruksstyret har ingen merknader til de ulike kryssalternativene ved Vollan, men er av den oppfatning at dette krysset burde vært holdt utenfor omleggingen av E6. Andre samfunnsinteresser er av en slik art og vekt at landbruksinteressene må vike.

Fylkeslandbruksstyret vil ikke frarå noen av alternativene.

Søndre kryss ved Kvien.

Fylkeslandbruksstyret kan ikke tilrå den foreslåtte løsningen med et nytt kryss midt ute på Kvienjorda, og vil be Statens vegvesen om å se på andre løsninger.

Ut fra målet om å redusere avgangen av dyrket mark til et minimum bør hele krysset trekkes enten ned mot sjøen eller nærmere vektstasjonen. En rundkjøring med flere armer vil redusere fremtidige driftsforhold på en uakseptabel måte. Utformingen vil føre til at arealene mellom vegen vanskelig kan drives videre.

5. Avbøtende tiltak.

Samferdselsjordskifte kan være et egnet tiltak for å redusere driftsulemper og tapt jord for brukene. Fylkeslandbruksstyret vil be Statens vegvesen starte prosessen snarest.

Lokalisering av massedeponier, permanente og midlertidige, bør henvises til gamle massetak/steinbrudd. Dersom deponier skal etableres permanent, er det viktig å sikre at topplaget har en kvalitet og dybde som sikrer en god og stabil produksjon, samtidig som det er egnet for moderne maskinell drift. Marka må ikke avvike fra jordsmonnskvaliteten ellers i området. Massedeponiene må utformes etter reguleringsplan hvor terrenprofilering er et viktig moment.

Det er godkjent flere større massetak i området og disse bør utnyttes og avsluttes før nye tas i bruk. Massetak må utnyttes og avsluttes i samsvar med en reguleringsplan. Avslutning og tilbakeføring til ny landbruksproduksjon er viktige momenter i reguleringsplanen. Nye massetak må ikke lokaliseres slik at de fører til driftsulemper for bruk i drift eller til reduksjon i driftsøkonomien på bruket.

Den nye E6 skal være avkjørselsfri. Dette medfører behov for underganger og markavkjøringer. Lokalisering og omfang av slike kan best vurderes i samband med reguleringsplanen. E6 vil fungere som en bariære mellom driftsområder. Fylkeslandbruksstyret vil tilrå at vegvesenet allerede nå innleder et samarbeide med Balsfjord kommune om et egnet vegsystem med avkjørsler og underganger. Særlig i forhold til skogsdrift er det viktig at man allerede nå starter opp arbeidet og etablerer et vegsystem som sikrer at alle eiendommene har en tilfredsstillende løsning – også i forhold til de tekniske krav for skogsveger.

6. Videre planprosess.

Fylkeslandbruksstyret vil tilrå Statens vegvesen å opprettholde prosjektgruppa for utbyggingen hvor bla kommunen og fylkesmannens landbruksavdeling er med og konsultere denne i den videre planprosessen. Det er viktig å få med faglige innspill tidlig i reguleringsarbeidet.

Fylkeslandbruksstyret vil ta endelig stilling til lokalisering av underganger, avkjøringer massetak og massedeponier når en reguleringsplan for den endelige traseen utarbeides.

VEDTAK:

Saken utsettes for befarings.

Saken ble behandlet av fylkeslandbruksstyret i møte den 05.07.01

Innstilling til vedtak:

1. Fylkeslandbruksstyret vil holde fram at hele dalen fra Nordkjosbotn til Oteren er et produktivt og lettdrevet område med gode vilkår for både jordbruk og skogbruk. Det er et viktig landbruksområde i fylket med flere bruk i drift.

Uansett trasevalg, vil vegutbyggingen ha betydelige negative konsekvenser for dagens og fremtidens landbruksdrift.

I prosessen er det viktig å ikke vanskeliggjøre fremtidige driftsforhold i jord- og skogbruk samtidig som avgangen av produktive mark, egnet for moderne maskinell drift blir så liten som mulig. Tapt areal kan erstattes med nydyrking i dalføret, men eiendomsstrukturen gjør dette vanskelig. Den beste marka er dyrket opp. Jordressursene er grunnlag for desentralisert sysselsetting og bosetting, og avgang av produktiv mark kan ha negative konsekvenser for slike forhold. Dalføret skal bestå som et drivverdig landbruksområde også etter en utbygging er gjennomført.

Vektlegging av avbøtende tiltak for landbruksnæringen er derfor viktig for å sikre et fremtidig landbruk i området. Etter vår vurdering må landbruksinteressene være den mest tungtveiende faktoren ved valg av trase.

2. Trasealternativene.

I samtlige alternativer er landbruksinteressene tilfredsstillende beskrevet. Uansett valg av trase vil det bli ulemper for landbruket.

Fylkeslandbruksstyret vil spesielt nevne at Øvergård er et viktig område med gode driftsforhold og bruk i drift. Fylkeslandbruksstyret kan ikke tilrå en utbygging av alternativ 2 fra Smøpundfossen og til Gammelkila. Fylkeslandbruksstyret vil heller ikke tilrå en utbygging etter alternativ 1 og 4.

Fylkeslandbruksstyret slutter seg til de vurderinger som er gjort av vegvesenet om utbyggingsalternativer, og kan anbefale av vegen bygges ut etter trase 3, 5 eller 7.

Fylkeslandbruksstyret vil også holde fram at Balsfjord kommune har foreslått å bygge ut vegen etter kombinasjonen 2, 5, 1, 7 og samtidig legge vegen høyere opp i lia til kote 80 ved passeringen av Skaidi/Kjempedal. Fylkeslandbruksstyret vil be Statens vegvesen utrede om dette er et egnet alternativ for å ivareta ressursutnyttelse, ressursvern, landskap, og rekreasjon.

3. Konsekvensutredningen.

I forhold til landbruksinteressene er utredningen tilfredsstillende. Det er utarbeidet kart, bilder og analyser som viser hvilke interesser som blir berørt i de ulike traseene. I oppsummeringen av interessene er det ønskelig at lokaliseringen av treslag blir nærmere belyst, men dette er ikke av en slik vekt at det er nødvendig med en tilleggsutredning

Vern av det produktive jordsmonnet er ikke betinget av om arealene er i drift i dag eller ikke. Heller ikke i forhold til eierskap, eierstruktur eller eiendomsarrondering. Produktivt jordsmonn er en begrenset ressurs i nasjonal sammenheng og må sikres for framtidig matproduksjon og skogproduksjon.

Samtlige alternativer viser at utbyggingen er negativ for landbruket med nokså lik vektning mellom alternativene. Utredningen viser at alle trasene i dalføret fører til avgang av produktivt mark, enten dyrket mark eller dyrkbar skogsmark.

4. Kryssløsninger

Nordre kryss ved Vollan.

Fylkeslandbruksstyret har ingen merknader til de ulike kryssalternativene ved Vollan, men er av den oppfatning at dette krysset burde vært holdt utenfor omleggingen av E6. Andre samfunnsinteresser er av en slik art og vekt at landbruksinteressene må vike. Fylkeslandbruksstyret vil ikke frarå noen av alternativene.

Søndre kryss ved Kvien.

Fylkeslandbruksstyret kan ikke tilrå den foreslåtte løsningen med et nytt kryss midt ute på Kvienjorda, og vil be Statens vegvesen om å se på andre løsninger.

Ut fra målet om å redusere avgangen av dyrket mark til et minimum bør hele krysset trekkes enten ned mot sjøen eller nærmere vektstasjonen. En rundkjøring med flere armer vil redusere fremtidige driftsforhold på en uakseptabel måte. Utformingen vil føre til at arealene mellom vegen vanskelig kan drives videre.

5. Avbøtende tiltak.

Samferdselsjordskifte kan være et egnet tiltak for å redusere driftsulemper og tapt jord for brukene. Fylkeslandbruksstyret vil be Statens vegvesen starte prosessen snarest.

Lokalisering av massedeponier, permanente og midlertidige, bør henvise til gamle massetak/steinbrudd. Dersom deponier skal etableres permanent, er det viktig å sikre at topplaget har en kvalitet og dybde som sikrer en god og stabil produksjon, samtidig som det er egnet for moderne maskinell drift. Marka må ikke avvike fra jordsmonnskvaliteten ellers i området. Massedeponiene må utformes etter reguleringsplan hvor terrenprofilering er et viktig moment .

Det er godkjent flere større massetak i området og disse bør utnyttes og avsluttes før nye tas i bruk. Massetak må utnyttes og avsluttes i samsvar med en reguleringsplan. Avslutning og tilbakeføring til ny landbruksproduksjon er viktige momenter i reguleringsplanen. Nye massetak må ikke lokaliseres slik at de fører til driftsulemper for bruk i drift eller til reduksjon i driftsøkonomien på bruket.

Den nye E6 skal være avkjørselsfri. Dette medfører behov for underganger og markavkjøringer. Lokalisering og omfang av slike kan best vurderes i samband med reguleringsplanen. E6 vil fungere som en bariere mellom driftsområder. Fylkeslandbruksstyret vil tilrå at vegvesenet allerede nå innleder et samarbeide med Balsfjord kommune om et egnet vegsystem med avkjørsler og underganger. Særlig i forhold til skogsdrift er det viktig at man allerede nå starter opp arbeidet og etablerer et vegsystem som

sikrer at alle eiendommene har en tilfredsstillende løsning – også i forhold til de tekniske krav for skogsveger.

6. Videre planprosess.

Fylkeslandbruksstyret vil tilrå Statens vegvesen å opprettholde prosjektgruppa for utbyggingen hvor bla kommunen og fylkesmannens landbruksavdeling er med og konsultere denne i den videre planprosessen. Det er viktig å få med faglige innspill tidlig i reguleringsarbeidet.

Fylkeslandbruksstyret vil ta endelig stilling til lokalisering av underganger, avkjøringer massetak og massedeponier når en reguleringsplan for den endelige traseen utarbeides.

Votering:

Fylkeslandbruksstyret ba om at 3. avsnitt i punkt 2 tas ut og at trasevalget i 4. avsnitt i punkt 2 presiseres med stedsnavn.

Vedtaket ble fattet enstemmig.

VEDTAK:

1. Fylkeslandbruksstyret vil holde fram at hele dalen fra Nordkjosbotn til Oteren er et produktivt og lettrevet område med gode vilkår for både jordbruk og skogbruk. Det er et viktig landbruksområde i fylket med flere bruk i drift.

Uansett trasevalg, vil vegutbyggingen ha betydelige negative konsekvenser for dagens og fremtidens landbruksdrift.

I prosessen er det viktig å ikke vanskeliggjøre fremtidige driftsforhold i jord- og skogbruk samtidig som avgangen av produktive mark, egnet for moderne maskinell drift blir så liten som mulig. Tapt areal kan erstattes med nydyrking i dalføret, men eiendomsstrukturen gjør dette vanskelig. Den beste marka er dyrket opp. Jordressursene er grunnlag for desentralisert sysselsetting og bosetting, og avgang av produktiv mark kan ha negative konsekvenser for slike forhold. Dalføret skal bestå som et drivverdig landbruksområde også etter en utbygging er gjennomført.

Vektlegging av avbøtende tiltak for landbruksnæringen er derfor viktig for å sikre et fremtidig landbruk i området. Etter vår vurdering må landbruksinteressene være den mest tungtveiende faktoren ved valg av trase.

2. Trasealternativene.

I samtlige alternativer er landbruksinteressene tilfredsstillende beskrevet. Uansett valg av trase vil det bli ulemper for landbruket.

Fylkeslandbruksstyret vil spesielt nevne at Øvergård er et viktig område med gode driftsforhold og bruk i drift. Fylkeslandbruksstyret kan ikke tilrå en utbygging av alternativ 2

fra Smøpundfossen og til Gammelkila. Fylkeslandbruksstyret vil heller ikke tilrå en utbygging etter alternativ 1 og 4.

Fylkeslandbruksstyret vil også holde fram at Balsfjord kommune har foreslått å bygge ut vegen etter kombinasjonen: trase 2 fra Nordkjosbotn til Smøpundfossen, krysse dalen ved Smøpundfossen til Trangen som alternativ 5, videre fra Trangen til Øvergård/Gammelkila etter trase 1, krysse opp i lia ved Øvergård som vist i alternativ 7 og derfra oppe i lia fra Gammelkila til Kila som etter alternativ 2. Dette er et trasevalg som fylkeslandbruksstyret finner egnet for å ivareta landbruksinteressene i dalføret.

For traseen fra Nordkjosbotn og forbi Skaidi/Kjempedalen bør vegen legges høyere opp i lia til kote 80 hvor det er en egnet terrasse. Fylkeslandbruksstyret vil be Statens vegvesen utrede om dette er et egnet alternativ for å ivareta ressursutnyttelse, ressursvern, landskap, og rekreasjon.

3. Konsekvensutredningen.

I forhold til landbruksinteressene er utredningen tilfredsstillende. Det er utarbeidet kart, bilder og analyser som viser hvilke interesser som blir berørt i de ulike traseene. I oppsummeringen av interessene er det ønskelig at lokaliseringen av treslag blir nærmere belyst, men dette er ikke av en slik vekt at det er nødvendig med en tilleggsutredning

Vern av det produktive jordsmonnet er ikke betinget av om arealene er i drift i dag eller ikke. Heller ikke i forhold til eierskap, eierstruktur eller eiendomsarrondering. Produktivt jordsmonn er en begrenset ressurs i nasjonal sammenheng og må sikres for framtidig matproduksjon og skogproduksjon.

Samtlige alternativer viser at utbyggingen er negativ for landbruket med nokså lik vektning mellom alternativene. Utredningen viser at alle trasene i dalføret fører til avgang av produktivt mark, enten dyrket mark eller dyrkbar skogsmark.

4. Kryssløsninger

Nordre kryss ved Vollan.

Fylkeslandbruksstyret har ingen merknader til de ulike kryssalternativene ved Vollan, men er av den oppfatning at dette krysset burde vært holdt utenfor omleggingen av E6. Andre samfunnsinteresser er av en slik art og vekt at landbruksinteressene må vike.

Fylkeslandbruksstyret vil ikke frarå noen av alternativene.

Søndre kryss ved Kvien.

Fylkeslandbruksstyret kan ikke tilrå den foreslåtte løsningen med et nytt kryss midt ute på Kvienjorda, og vil be Statens vegvesen om å se på andre løsninger.

Ut fra målet om å redusere avgangen av dyrket mark til et minimum bør hele krysset trekkes enten ned mot sjøen eller nærmere vektstasjonen. En rundkjøring med flere armer vil redusere fremtidige driftsforhold på en uakseptabel måte. Utformingen vil føre til at arealene mellom vegen vanskelig kan drives videre.

5. Avbøtende tiltak.

Samferdselsjordskifte kan være et egnet tiltak for å redusere driftsulemper og tapt jord for brukene. Fylkeslandbruksstyret vil be Statens vegvesen starte prosessen snarest.

Lokalisering av massedeponier, permanente og midlertidige, bør henvises til gamle massetak/steinbrudd. Dersom deponier skal etableres permanent, er det viktig å sikre at topplaget har en kvalitet og dybde som sikrer en god og stabil produksjon, samtidig som det er egnet for moderne maskinell drift. Marka må ikke avvike fra jordsmonnskvaliteten ellers i området. Massedeponiene må utformes etter reguleringsplan hvor terrenprofilering er et viktig moment .

Det er godkjent flere større massetak i området og disse bør utnyttes og avsluttes før nye tas i bruk. Massetak må utnyttes og avsluttes i samsvar med en reguleringsplan. Avslutning og tilbakeføring til ny landbruksproduksjon er viktige momenter i reguleringsplanen. Nye massetak må ikke lokaliseres slik at de fører til driftsulemper for bruk i drift eller til reduksjon i driftsøkonomien på bruket.

Den nye E6 skal være avkjørselsfri. Dette medfører behov for underganger og markavkjøringer. Lokalisering og omfang av slike kan best vurderes i samband med reguleringsplanen. E6 vil fungere som en bariære mellom driftsområder. Fylkeslandbruksstyret vil tilrå at vegvesenet allerede nå innleder et samarbeide med Balsfjord kommune om et egnet vegsystem med avkjørsler og underganger. Særlig i forhold til skogsdrift er det viktig at man allerede nå starter opp arbeidet og etablerer et vegsystem som sikrer at alle eiendommene har en tilfredsstillende løsning – også i forhold til de tekniske krav for skogsveger.

6. Videre planprosess.

Fylkeslandbruksstyret vil tilrå Statens vegvesen å opprettholde prosjektgruppa for utbyggingen hvor bla kommunen og fylkesmannens landbruksavdeling er med og konsultere denne i den videre planprosessen. Det er viktig å få med faglige innspill tidlig i reguleringsarbeidet.

Fylkeslandbruksstyret vil ta endelig stilling til lokalisering av underganger, avkjøringer massetak og massedeponier når en reguleringsplan for den endelige traseen utarbeides.



Balsfjord kommune - for framtida

Næringsavdelingen

Statens vegvesen
Mellomvegen 40
9291 TROMSØ

Vedlegg 5a)
1000

Statens vegvesen - Troms	
Saksnr.: 199700568-170	
Mottatt: 28. JUN. 2001	
Arkivnr.: 352.33	Saksbeh.:

Deres ref.

Vår ref.

97/00526-25/Q10 /NÆR-NÆR-GKV 77 72 21 25

Sted/Dato.

Storsteinnes, 26.06.01

**Særutskrift: Kommunedelplan for E.6 Nordkjosbotn-Storfjord grense -
høringsuttalelse**

R.f.	Utvalg	Møtedato	Utvalgssak
X	Nærings- og forvaltningskomiteen	08.05.01	070/01
1	Nærings- og forvaltningskomiteen	19.06.01	099/01
4	Kommunestyret	20.06.01	058/01

Vedlegg:

Kartvedlegg

Ajournsak 193301 00041 DIP

Andre saksdokumenter (ikke vedlagt):

Vegsjefens høringsbrev med saksdokumenter av 12.12.00

Saksopplysninger:

Plan for trasevalg for ny E.6 Nordkjosbotn – Storfjord grense fremmes som forslag til *kommunedelplan* ihht. plan- & bygningsloven. Kommunen er godkjenninginstans. Detaljplan for nyvegen utarbeides tilsvarende som reguleringsplan. Kommunen vil ha ansvaret for de formelle godkjenningssprossene. Saken i denne omgang gjelder *uttalelse til høringsprosessen*.

Planforslaget kan inndeles i flere hovedelementer:

0. Forslag til trase for E.8 forbi Vollan.
1. Forslag til ny trase E.6 Nordkjosbotn til Storfjord grense i 6 alternativer/kombinasjonsalternativer.
2. Forslag til nytt kryss(rundkjøring) Nordkjosbotn sør
3. Evt. forslag til justeringer av de foreslåtte trasealternativene.
- 4.

Vurdering:

Omlegginga av E.6. Nordkjosbotn – Storfjord grense ligger noe fram i tid. Omlegginga av E.8 forbi Vollan er en hastesak. Det haster svært mye å få etablert en trafiksikker vegløsning på strekningen. Egtl burde en tilfredsstillende løsning ha vært på plass når nystrekningen Seljelvnes - Vollan åpnes for trafikk. Ulykkesrisikoen på strekningen forbi Vollan vil da øke betydelig ut over den store ulykkesrisikoen strekningen nå medfører.

Postadresse	Kontoradresse	Telefon	Telefaks	Postgiro	Bankgiro
Rådhuset 9050 Storsteinnes	Rådhuset Storsteinnes	77 72 20 00	77 72 20 01	0806.59.74704	4710.04.00126

0 E.8 forbi Vollan.

Strekningen forbi Vollan vil høsten 2001 gjenstå når E.8 åpnes for trafikk på hele strekningen Laksvatnbukt – Nordkjosbotn. Forslaget til kommunedelplan omfatter også denne strekningen. Forslaget går på å føre nye E.8 etter samme trase som nåværende. Dette forutsetter at parallelt anlegges en veg for lokaltrafikk (gamle E.8), at det anlegges gang- og sykkelveg og at det også anlegges en atkomstveg til hus/bruk på motsatt side. Reelt antas lokalvegen og gang- og sykkelvegen å kunne kombineres forutsatt skilting for lav hastighet. Behovet for atkomstveg er avhengig av omfanget av atkomsttunneller/bruer fra lokalvegen.

Kommunedelplanen inneholder kun ett forslag til ny trase for E.8. forbi Vollan. Det kan naturligvis tenkes alternativer til denne, men saksbehandler er ikke kjent med alternativer som innebærer klare trafikk-, miljø- eller landbruksmessige fordeler.

Hovedpoenget videre bør være å få til en snarlig avklaring og tilfredstillende supplerende løsninger hva angår lokaltrafikk, gang- og sykkeltrafikk, tilførselsveg m.v. Det bør også vurderes støyskjermingstiltak.

1. Hovedtrase ny E.6 Nordkjosbotn –Storfjord grense.

Som primært løsningsalternativ, anbefales kombinasjonen 2,5 og 7: Kjusakdalen – Smørpundfossen –Trangen- Kila øvre.

Hovedalternativ 1 langs eksisterende E.6 vil være til stor sjenanse for bosetting og gårdsbruk m.v. langs hele strekningen, og bør derfor være uaktuelt. Hovedalternativ 2 vil være til langt mindre sjenanse for bosetting og gårdsbruk.

Kombinasjonen 2,5 og 7 vil samlet være gunstigst for bosetting og landbruk. Miljømessig vil det være innvendinger mot kryssinga av dalen ved Smørpundfossen, men det bør være godt mulig å få til en tilfredsstillende løsning. Det vil være svært uheldig landbruksmessig å få delt opp de fine landbruksarealene på eiendommene Skjold og Nedrum m.fl.

2. Kryss(rundkjøring) Nordkjosbotn sør.

Dersom alternativ 2 velges, må det etableres en ny avkjøring(rundkjøring) ved Kvienjorda. Vegsjefen anbefaler et alternativ midt på Kvienjorda. I tillegg legges fram et ikke anbefalt alternativ nær vektstasjonen. En tillater seg også å ta med et alternativ ved nåværende "hovedavkjøring" til Nordkjosbotn.

Av disse går en faglig inn for alternativet i tilknytning til eksisterende "hovedavkjørsel" til Nordkjosbotn. Dette vil gi den beste innfallssporten til Nordkjosbotn samtidig som det sparer Kvienjorda. Det er sannsynligvis også det rimeligste alternativet. Dette alternativet forutsetter noe støyskjerming av Kvienhusene.

Det anbefalte forslaget på Kvienjorda vil i realiteten beslaglegge hele det fine jordstykket. Alternativet nær vektstasjonen vil være lite gunstig som "hovedinnfallsport" til Nordkjosbotn.

3. Justeringer av alternativene.

I forhold til det anbefalte alternativet 2,5,7, bør det vurderes å heve traseen forbi Skaidi/Kjusakdalen. Med en heving her vil man skjerme fritidshusene ved Skaidi, i langt større skjerming miljøverdiene ved Skaidi som først og fremst er knytta til de lavere partiene, man vil få en landskapsmessig bedre plassering på terrasser i området og man vil unngå en landskapsmessig uheldig skjæring ved Sætre og spare et plantefelt der.

Rådmannens innstilling:

1. Balsfjord kommune vil understreke behovet for snarest å få på plass en tilfredsstillende vegløsning for E.8 forbi Vollan for å eliminere den uholdbare trafikkrisikoen i området. Ved åpning av E.8 fra Seljelvnes til Vollan, vil strekningen bli ytterligere trafikkfarlig.
2. Balsfjord kommune vil anbefale alternativet for ny E.8 på strekningen forbi Vollan etter eksisterende E.8. og med en parallellføring av lokalveg, gang- og sykkelveg og tilførselsveger. Det må etableres tilfredsstillende forbindelse mellom lokalveg og tilførselsveg til hus/bruk med underganger/bruere samt evt. støyskjerming for nærliggende bebyggelse.
3. Balsfjord kommune vil sterkt anmode om at den videre detaljplanlegginga for E.8 forbi Vollan framskyndes i forhold til den videre planlegginga av E.6.
4. Balsfjord kommune anbefaler at kombinasjonsalternativet 2,5,7 blir lagt til grunn for den videre planlegging av ny E.6 Nordkjosbotn- Storfjord grense. Begrunnelsen for dette er at dette alternativet vil være til minst skjenanse og ulempe for bosetting og landbruk på strekningen. En kan heller ikke se vesentlige andre motforestillinger mot alternativet.
5. Dette alternativet forutsetter en ny avkjørsel(rundkjøring) Nordkjosbotn sør. Balsfjord kommune vil be om at et alternativ i tilknytning til eksisterende avkjøring blir utredet fordi et slikt vil gi den beste avkjørselen til Nordkjosbotn, spare dyrka jord og sannsynligvis bli rimeligst.
1. Balsfjord kommune vil også be om at det blir utredet å heve trasealternativ 2 på strekningen Sætre - Kjempedalen fordi dette vil skjerme fritidsbebyggelsen og miljøkvaliteten i Skaidi og fordi det vil bli landskapsmessig gunstig på naturlige terrasser i området.

Behandling i Nærings- og forvaltningskomiteen - 08.05.01:

Eva Solstad foreslår at saken utsettes.

Utsettelsesforslaget – Enstemmig vedtatt.

Vedtak i Nærings- og forvaltningskomiteen - 08.05.01:

Saken utsettes.

Behandling i Nærings- og forvaltningskomiteen - 19.06.01:

Administrasjonen endrer rådmannens innstilling hvor det står Vollan til Vollandårdene.

H, Frp og AP v/Eva Solstad fremmer følgende forslag til nytt pkt. 4 i rådmannens innstilling:
Balsfjord kommune anbefaler at alternativ 2 blir lagt til grunn for den videre planlegging av ny E6 Nordkjosbotn – Storfjord grense.
Begrunnelsen er trafikkale og bosettingsmessige hensyn.

Rådmannens innstilling, med administrasjonens endring, samt E. Solstad's forslag til nytt pkt. 4, vedtatt med 4 mot 3 stemmer.
Mindretallet stemte for rådmannens innstilling.

Tilråding fra Nærings- og forvaltningskomiteen - 19.06.01:

1. Balsfjord kommune vil understreke behovet for snarest å få på plass en tilfredsstillende vegløsning for E.8 forbi Vollangårdene for å eliminere den uholdbare trafikkrisikoen i området. Ved åpning av E.8 fra Seljelvnes til Vollangårdene, vil strekningen bli ytterligere trafikkfarlig.
2. Balsfjord kommune vil anbefale alternativet for ny E.8 på strekningen forbi Vollangårdene etter eksisterende E.8. og med en parallellføring av lokalveg, gang- og sykkelveg og tilførselsveger. Det må etableres tilfredsstillende forbindelse mellom lokalveg og tilførselsveg til hus/bruk med underganger/bruer samt evt. støyskjerming for nærliggende bebyggelse.
3. Balsfjord kommune vil sterkt anmode om at den videre detaljplanlegginga for E.8 forbi Vollangårdene framskyndes i forhold til den videre planlegginga av E.6.
4. Balsfjord kommune anbefaler at alternativ 2 blir lagt til grunn for den videre planlegging av ny E6 Nordkjosbotn – Storfjord grense. Begrunnelsen er trafikkale og bosettingsmessige hensyn.
5. Dette alternativet forutsetter en ny avkjørsel(rundkjøring) Nordkjosbotn sør. Balsfjord kommune vil be om at et alternativ i tilknytning til eksisterende avkjøring blir utredet fordi et slikt vil gi den beste avkjørselen til Nordkjosbotn, spare dyrka jord og sannsynligvis bli rimeligst.
6. Balsfjord kommune vil også be om at det blir utredet å heve trasealternativ 2 på strekningen Sætre - Kjempedalen fordi dette vil skjerme fritidsbebyggelsen og miljøkvaliteten i Skaidi og fordi det vil bli landskapsmessig gunstig på naturlige terrasser i området.

Behandling i Kommunestyret - 20.06.2001:

Leif Hafnor foreslår rådmannens innstilling.

Rådmannens innstilling vedtatt med 16 mot 7 stemmer.

Mindretallet 7, stemte for nærings- og forvaltningskomiteens tilråding.

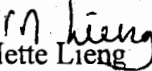
Vedtak i Kommunestyret - 20.06.2001:

1. Balsfjord kommune vil understreke behovet for snarest å få på plass en tilfredsstillende vegløsning for E.8 forbi Vollangårdene for å eliminere den uholdbare trafikkrisikoen i området. Ved åpning av E.8 fra Seljelvnes til Vollangårdene, vil strekningen bli ytterligere trafikkfarlig.
2. Balsfjord kommune vil anbefale alternativet for ny E.8 på strekningen forbi Vollangårdene etter eksisterende E.8. og med en parallellføring av lokalveg, gang- og sykkelveg og tilførselsveger. Det må etableres tilfredsstillende forbindelse mellom lokalveg og tilførselsveg til hus/bruk med underganger/bruer samt evt. støyskjerming for nærliggende bebyggelse.
3. Balsfjord kommune vil sterkt anmode om at den videre detaljplanlegginga for E.8 forbi Vollangårdene framskyndes i forhold til den videre planlegginga av E.6.
4. Balsfjord kommune anbefaler at kombinasjonsalternativet 2,5,7 blir lagt til grunn

for den videre planlegging av ny E.6 Nordkjosbotn- Storfjord grense. Begrunnelsen for dette er at dette alternativet vil være til minst sjenanse og ulempe for bosetting og landbruk på strekningen. En kan heller ikke se vesentlige andre motforestillinger mot alternativet.

5. Dette alternativet forutsetter en ny avkjørsel(rundkjøring) Nordkjosbotn sør. Balsfjord kommune vil be om at et alternativ i tilknytning til eksisterende avkjøring blir utredet fordi et slikt vil gi den beste avkjørselen til Nordkjosbotn, spare dyrka jord og sannsynligvis bli rimeligst.
6. Balsfjord kommune vil også be om at det blir utredet å heve trasealternativ 2 på strekningen Sætre - Kjempedalen fordi dette vil skjerme fritidsbebyggelsen og miljøkvaliteten i Skaidi og fordi det vil bli landskapsmessig gunstig på naturlige terrasser i området.

Etter fullmakt


Mette Lieng

sekretær

BALSFJORD KOMMUNE

Sentraladministrasjonen
Informasjon og service

MØTEBOK

Nærings- og forvaltningskomiteen i Balsfjord.

Møtedato : 03/04/2001 Sakslistenr :

Saksnummer : 193301 00041 DIP

Tidligere behandling

Planens navn:

Kommunedelplan E.6 nordkjosobotn - Storfjord grense

Planforslagets dato: 12/12/2000

Planen fremmes av:

Arealoppgave (dekar):

Planformål	Dyrket	Dyrkb	---- Skog, bonitet ----			Annet areal
			S og H	M	L	
Offentlig trafi						

Berørte landbrukseiendommer:

Gnr	Bnr	Eier	---- Berørt ----			---- Totalt ----		
			Dyrket	Skog	Annet	Dyrket	Skog	Annet

Hjelpesaker:

Saksutredning:

KOMMUNEDELPLAN FOR NY E.6 NORDKJOSBOTN- STORFJORD GRENSE.

0 Planen omfatter forslag til ny E.8 på strekningen over Vollan fra Nordstrand bilservise til kryss Nordkjosobotn nord.

A. Planen legges fram i 6 alternativkombinasjoner:

Alternativ 1. Langs eksisterende E.6 kryss Nordkjosobotn nord - Storfjord grense

Alternativ 2. Langs sørsida av dalen fra kryss Nordkjosobotn sør til Storfjord grense

Alternativ 3. Langs sørsida til kryssing av dalen ved Fagerli og videre

eksisterende E.6

Alternativ 4. Langs sørsida til Øvergård, videre langs eksisterende E.6.

Alternativ 5. Langs sørsida til Smørpundfossen, kryssing av dalen til Trangen, videre langs eksisterende E.6.

Alternativ 7. Langs eksisterende E.6. til Øvergård, deretter i samsvar med alternativ 2.

B. En særlig diskusjon er knyttet til alternativet for lokalisering av et evt. nytt kryss Nordkjosbotn sør. Det er i prinsippet 3 alternativer

1. Anbefalt løsning midt på Kvienjorda,
2. Ikke anbefalt løsning nær vekststasjonen
3. Eksisterende kryss.

Planen blir drøftet i denne rekkefølgen.

O NY E.8 OVER VOLLAN

Strekningen er målt til 755m fra Nordstrand bilserveise (grense mot 24/14) til eks. kryss Nordkjosbotn nord.

Det haster med å få avsluttet omleggingen av E.8. særlig forbi Vollan som er og vil forbli en meget trafikkfarlig strekning før man har fått en ny veg med parallellveger på plass.

På strekningen vil i prinsippet kreves 3 parallelle vegger:

1. ny E.8
2. ny veg for lokaltrafikk/gang- og sykkelveg
3. parallellveg på motsatt side i forhold til lokalveg.

Forslaget i planen går ut på å føre ny E.8. i hovedsak etter eksisterende trase fram til kryss Nordkjosbotn nord.

Det vil betinge en lokalveg/gang- og sykkelveg fortrinnsvis på nordsida av E.8 samt en tilføreselsveg på sørsida. Behovet for tilføreselsveg er avhengig av omfanget av under-/overganger fra lokalvegen til sørsida. Det forventes minimum 2 atkomster (avkjørsler, over-/underganger) henholdsvis ved Nordstrand Bilserveise og ved krysset Nordkjosbotn nord (rundkjøring?).

Det er vanskelig å angi eksakt arealforbruk avhengig av den endelige løsningen og i hvilken grad man følger eksisterende veg m.v. Men areal er beregnet til ca 12 daa A-jord.

Sjøl om en omlegging av E.8 vil kreve svært mye god dyrkajord, vil en likevel anbefale planen som den "mest ryddige" og best i samsvar med det eksisterende trafikk mønsteret. En vil oppnå å samle trafikkarealet langs en akse.

I og med at det ikke er lagt fram alternativer, vil disse være usikre. Det vil likvel gjenstå avklaringer omkring behovet for parallelle lokal- og tilknytningsveger, underganger osv.

I og med at denne strekningen er ekstremt trafikkfarlig, er det også et vesentlig poeng å få en hurtig avklaring.

A. NY E.6 NORDKJOSBOTN TIL STORFJORD GRENSE

Næringsavdelingen har tidligere gått inn for kombinasjonsalternativet 5 og 7, dvs. sørsida fram til Smørpund, kryssing av dalen til Trangen, eksisterende til Øvergård og lia ovenfor Kila.

Det er egentlig et subsidiært alternativ i det man primært ønsker

traseen løftet forbi Skaidi(Kjusakdalen) ca til kote 80.

Hovedbegrunnelsen for dette er at det i minst grad vil være til sjenanse for landbruk og bosetting. En kan heller ikke se at de miljømessige konsekvensene er vesentlig avvikende.

Særlig vil alternativ 1 gjennom Bomstadgrenda innebære en meget tung og uholdbar belastning for landbruk og bosetting på strekningen. Tilsvarende er det også sterkt ønskelig å løfte traseen opp fra jordbruk og bosetting gjennom Kila. Alternativ 1 gjennom Bomstadgrenda og Kila m.v. vil også være desidert mest arealkrevende mht. dyrka jord.

Alternativ 3(i kombinasjon med 2 og 1(fra Nordkjosbotn) unngår Bomstadgrenda men vil fortsatt være svært sjenerende for jordbruket på strekningen fra Fagerli til Øvergård evt. også forbi Kila. Kryssinga av dalen må også karakteriseres som miljømessig svært lite gunstig.

Når næringsavdelinga anbefaler alternativ 5 fra Smørpundfossen til Trangen er dette hovedsaklig fordi alternativ 2 beskjerer store og lettdrevne jordbruksarealer ved Skjold og Nedrum. Strekningen ved Smørpundfossen er friluftsmessig en av de fineste plassene langs Nordkjoselva, men det må være mulig å passere den 100m lange fossen uten at disse verdiene og mulighetene ødelegges vesentlig.

Forbi Kila er alternativ 7,2 klart å foretrekke. En ser ikke vesentlige miljømessige motforestillinger mot dette.

På alternativ 2 forbi Sætre -Skaidi/Kjusakdalen - Kjempedalen bør traseen heves opp til kote ca 75-80 til en terrassehøyde hvor vegen vil falle bedre i landskapet enn den forslåtte. En heving vil føre til at det vesentlige av hyttemiljøet og miljøverdiene i Skaidi skjermes. En heving vil også i større grad "gi vindu" inn mot den landskapsmessig svært dramatiske Kjusakdalen. En heving vurderes også som gunstig i forhold til den skoglige m.v. utnyttinga av Kjusakdalen.

B KRYSS NORDKJOSBOTN SØR

Valg av alternativ 2 m.fl på sørsida av dalen vil føre til et nytt kryss Nordkjosbotn sør. Næringsavdelinga vil både av landbruksmessige årsaker m.fl. fraråde det anbefalte alternativ med rundkjøring midt på Kvienjorda.

Dette vil beslaglegge unødig mye dyrkamark.

Alternativet ved vekstasjonen er mer gunstig for å verne dyrkajord, men ikke særlig gunstig som hovedavkjørsel for Nordkjosbotn.

Både landbruksmessig og mht hovedavkjørsel til Nordkjosbotn vil et alternativ med ombygging av eksisterende kryss være det klart beste. Hovedinnvendingen måtte være at traseen for alternativ 2 m.v. kommer nær husene på Kvieneiendommene.

ANDRE FORHOLD.

Erfaringene med de tidligere store vegomleggingene i Balsfjord tilsier et langt nærmere samarbeide og samspill mellom vegmyndighetene og kommunen, landbruksmyndighetene m.fl. Dette gjelder konkret på markatkomster m.fl.

Det bør sterkt overveies at jordskifteverket kobles inn f.eks for utskifting av eiendommer, og det bør igangsettes en parallell totalplanlegging av skogsveger.

Rådmannens innstilling:

1. Balsfjord kommune understreker behovet for en umiddelbar avklaring om og etablering av ny E.8 på streknigen forbi Vollan. Det er uholdbart å ha den ekstremt trafikkfarlige strekningen slik som idag og ennå mer når stekningen fra Seljelvnes ånes.

2. Kommunen anbefaler at omlegginga skjer som foreslått langs eksisterende trase sjøl om dette vil kreve en god del dyrka mark. En forutsetter at man får en tilfredsstillende løsning for lokaltrafikken og skjerming av de myke trafikkantene. En forutsetter også at virksomheter, boliger og bruk på nedsida av vegen får tilfredsstillende atkomst.

3. Balsfjord kommune går inn for kombinasjonen av alternativene 2,5 og 7 ved valg av hovedtrase for ny E.6 fra Nordkjosbotn til Storfjord grense. En har da lagt avgjørende vekt på at dette alternativet er til minst sjenanse for bosetting og jordbruk på strekningen.

4. Det er likevel ønskelig at dette alternativet på strekningen forbi Skaidi/Kjusakdalen og Kjempedalen løftes noe opp i terrenget til en gunstig terrassehøyde. En slik heving vil føre til at hyttemiljø og miljøet generelt i Skaidiområdet skjermes og løfte vegen noe bort fra bebyggelsen ved Kjempedalen.

5. Av de ulike alternativene for plassering av kryss (rundkjøring) Nordkjosbotn sør, vil Balsfjord kommune gå inn for et alternativ ved eksisterende avkjøring for å spare dyrka jord og for å få en gunstig hovedavkjørsel til Nordkjosbotn.

Kopi sendt til:

0000

Vegsjefen I Troms

9291 Tromsø

Sign. Kommune:..... Sign. Fylke:.....



Vedlegg 56/

1000

Statens Vegvesen
Mellomvegen 40
9291 TROMSØ

Statens vegvesen - Troms	
Saksnr.: 199700568-175	
Mottatt: 09. SEP. 2002	
Arkivnr.: 352.33	Saksboh.:

Deres ref.

Vår ref.
97/00526-27/Q10 NÆR-NÆR-GKV 77 72 21 25

Sted/Dato.
Storsteinnes, 06.09.02

E.6. Nordkjosbotn - Storfjord - konsekvensutredning

Deres oversendelse av 01.07

Tilleggsutredningen går i hovedsak på 2 forhold; deponier og konsekvenser for dyrelivet


Balsfjord kommune ser i utgangspunktet positivt på etableringen av 3 permanent deponier (S0, S1 og S2) nær Nordkjosbotn sentrum da dette vil kunne bedre arealbruken i området. En burde i tillegg vurdere deponi mellom Voillan Gjestestue og Nordkjoselva for en bedre utnyttning og utforming av arealen mot elva. (kommunen grunneier) En vil likevel peke på at disse deponiene er betinget av nærmere detaljvurderinger.

En har ikke vesentlige merknader til de øvrige permanente deponiene eller konsekvensutredningen omkring disse.

Når det gjelder de midlertidige deponiene, er erfaringene fra ny E.8 at problemet er knytta til blandingen av stein- og basis morenemasser med stort steininnhold. Disse er problematiske i forhold til videre landbruksutnyttning.

Hovedproblemstillingen i forhold til dyrelivet er barrierereffekten av en ny E.6, særlig i forhold til elgtrekket. Hovedutfordringen i den sammenheng vil være å etablere passasjer for dyretrekket forbi nye E.6.. Dette gjelder først og fremst der hoveddalen Kjusakdalen, Kjempedalen og Tamokdalen munner ut i hoveddalen.

Vennligst


Gunnar Kvaal
næringsjef

SAKSBEHANDLER
seniorkonsulent Kristi Vindedal
DERES REF.
1997/00568-140
VÅR REF.
97/2886- P/KrV
Ark. P-439

INNVALGSTELEFON
22 94 04 45
DERES DATO
12.12.2000
VÅR DATO

Vedlegg 6
TELEFAKS
22 94 04 08



03 JAN. 2001

Statens vegvesen
Troms vegkontor
9291 Tromsø

Statens vegvesen - Troms	
Saksnr.: 199700568-147	
Mottatt: 03. JAN. 2001	
Arkivnr.: 352.33	Saksbeh.: INFO-TIC

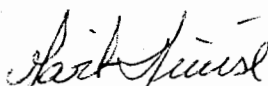
KONSEKVENsutREDNING OG KOMMUNEDELPLAN FOR E 6 NORDKJOSBOTN-STORFJORD GRENSE

Riksantikvaren viser til brev av 12.12.2000 vedlagt konsekvensutredning og kommunedelplan E 6 Nordkjosbotn – Storfjord grense.

Det er fylkeskommunen og samisk kulturminneråd som representerer kulturminneforvaltningen i plansaker etter plan- og bygningsloven. Riksantikvaren vil kun uttale seg på forespørsel fra fylkeskommunen/Samisk kulturminneråd og da til dem.

Riksantikvaren vil heller ikke avgi uttalelse til konsekvensutredningen, men viser til Troms fylkeskommune og Samisk kulturminneråd, Troms som vil håndtere kulturminneforvaltningens interesser. Det vises til Miljøverndepartementets rundskriv T-2/2000, bilag D 8.

Vennlig hilsen


Marit Huse (e.f.)
seksjonssjef


Kristi Vindedal

Gjenpart: Troms fylkeskommune, Kulturetaten
Samisk kulturminneråd Troms
Direktoratet for naturforvaltning
NIBR, KU-senteret

Riksantikvaren

Dronningens gate 13

Postboks 8196 Dep, 0034 Oslo

Telefon: 22 94 04 00 Telefaks: 22 94 04 04 E-post: riksantikvaren@ra.no



Norges
vassdrags- og
energidirektorat

Statens vegvesen
Troms vegkontor

9291 TROMSØ

Vår dato: 20.03.2001
Vår ref.: NVE 200100920-2 m/mly
Arkiv: 498.5
Deres dato: 12.12.2000
Deres ref.: 1997/00568-140

Saksbehandler:
Martin Lyngstad
Steinar Pettersen
22 95 90 13

Statens vegvesen - Troms	
Saksnr.:	199700568-164
Mottatt:	20. MAR 2001
Arkivnr.:	352.33
Saksbeh.:	NVE - Troms - Arkiv

1000
Vedlegg 8a)

Middelthuns gate 29

Postboks 5091, Majorstua
0301 OSLO

Telefon: 22 95 95 95
Telefaks: 22 95 90 00
E-post: nve@nve.no
Internett: www.nve.no

Org.nr.:
NO 970 205 039 MVA
Bankkonto:
0827 10 14156

Kommunedelplan E6 Nordkjosbotn-Storfjord grense, Balsfjord kommune, Troms - NVEs uttalelse.

Vi viser til oversendelse datert 12.12.2000 og tidligere korrespondanse i saken, samt til kontakt med Tore R. Johansen i forbindelse med oversittelsen av fristen for uttalelse.

NVE er et direktorat underlagt Olje- og energidepartementet, og er forvaltningsmyndighet for elektriske anlegg og for tiltak/inngrep som berører vassdrag. NVE har ansvar for å påse at nasjonale og regionale interesser blir ivaretatt i planarbeid etter plan- og bygningsloven. Vi er derfor høringspart i saker hvor energianlegg og vassdrag berøres.

Kommunedelplan med konsekvensutredning for ny E6 Nordkjosbotn-Storfjord grense er en del av stamvegrute 5 Nordkjosbotn - Kirkenes, og berører Nordkjoselva som er vernet i Verneplan III. Rikspolitiske retningslinjer (RPR) for verna vassdrag skal legges til grunn i planleggingen.

Innledningsvis vil vi gjøre oppmerksom på at ny vannressurslov er trådt i kraft fra 01.01.2001. Her er blant annet vassdragsvernet lovfestet, jf. vannressursloven § 32. Av § 33 framgår det at vassdragsvernet særlig skal ivaretas av bl.a. rettslig bindende planer etter plan- og bygningsloven. Det er derfor viktig at slike planer, som den foreliggende kommunedelplanen, ivaretar vassdragsvernet på en tilfredsstillende måte. For tiltak/anlegg som kan være til nevneverdig skade eller ulempe for allmenne interesser i vassdraget, kan det etter § 8 kreves konsesjonsbehandling.

Det er lagt fram 6 alternative utbyggingsmuligheter hvor alternativene 3, 5 og 7 er anbefalt av vegsjefen, eventuelt en kombinasjon av alternativene 3 og 7. Vegsjefen vil komme med endelig anbefaling etter at høringsrunden er over.

Vurdering av konsekvensutredningen

Grunnlagsdataene for konsekvensutredningen om naturverdiene i planområdet kunne etter vårt syn vært bedre, og bærer i for stor grad preg av å være en overordnet vurdering av hele dalføret. Dette

gjelder spesielt kapittel 2 Naturmiljø i landskapsanalysen. En konsekvensutredning av naturverdier bør ha som basis en vurdering av biologisk mangfold, truede naturtyper, vegetasjonstyper og naturverdier som blir berørt av tiltakene. For eksempel lokaliseres vegetasjonstypene i svært liten grad til spesifikke stedfestede delarealer i tilknytning til trasévalgene. Utredningen mangler en analyse over vegetasjonsforholdene i planområdet utover hva som framgår av temakartet for naturmiljø. Videre savnes en bredere beskrivelse av de naturmessige forhold for de enkelte delarealene som innehar verdier og som blir berørt - for eksempel om de er av lokal, regional eller nasjonal verdi.

Den frittstående utredningen på konsekvenser for dyre- og fuglelivet som er utført av NINA, er faglig grundig og godt gjennomført utfra de grunnlagsdataene som rapporten bygger på. Innledningsvis står det i utredningen at det ikke er utført feltarbeid, eller minimalt med feltregistreringer i forbindelse med utredningen. Begrunnelsen er de svært korte tidsfristene som ble gitt. Dette er også utredningens problem da detaljgraden blir liten i forhold til de trasévalgene den skal vurdere konsekvensene av. Rapporten viser til at hekkeplasser for sjelden eller sårbare fuglearter (rødlistearter) er klassifisert begrenset. De er derfor ikke avmerket på kart, men opplysningene er sendt Statens vegvesen som ekstra notat. Vi må forutsette at det er tatt hensyn til disse i utredningen/kommunedelplanen.

Det kommer ikke fram av utredningen om alternative brukryssinger vil berøre viktige gyte- og oppvekstområder for anadrom fisk, og trekkeveier for oter er heller ikke beskrevet eller kartfestet.

NVE er i tvil om konsekvensvurderingen holder en tilstrekkelig standard eller detaljgrad som bør kreves av en utredning for konsekvensene av et omfangsrikt tiltak i et verna vassdrag.

Vi vil ellers opplyse om at det i januar 2001 opptrådte en isdemning i området ved Bomstad som hadde en oppstuvningseffekt. Dette forholdet må det tas hensyn til i den videre planleggingen.

Oppsummering av traséalternativenes konsekvenser

Det er registrert et høyt antall bunndyr i elva. Laks og ørret går helt opp til Smørpundfossen, og vil kunne bli berørt av alternativene 3, 5 og 7.

Oter, som er en rødlisteart som bør overvåkes, er registrert opp til Smørpundfossen. Den går også opp i Kjusakelva. Oter vil også kunne bli berørt av alternativene 3, 5 og 7.

Med unntak av alternativ 1, medfører alle alternativene inngrep i vassdraget i form av en ny bru. Alternativ 3 unngår konflikt med friluftsområdene. Alternativ 3 kommer noe i berøring med et verdifullt kulturlandskapsområde og et viktig område for spurvefugl, men i mindre grad enn alternativ 5 og 7. Alternativ 3 vil også berøre et elgtrekk, men det skjer i hovedsak på stedet hvor dagens E6 (og alternativ 1) krysser elgtrekket. Videre vil det skje inngrep i fluviale og glasifluviale avsetninger. Ved brukryssing alternativ 3 er det påvist leirig sandig silt, og skissert behov for erosjonssikring av landkar og midtpillar samt nedstrøms brua. Alternativ 3 berører ifølge naturmiljøkartet noe flommarkskog. I denne vegetasjonstypen finner vi noen av de beste spurvefuglbiotoper. De rikeste områdene for spurvefugl er ved Kjusakelvas utløp og i de rike bjørkeliene nord-vest for Kjusakdalen hvor det er svært høye tettheter (uvanlig høyt for landsdelen) av trepipelerke og gråfluesnapper.

Alternativ 5 er som alternativ 3 fram til Heimly. Alternativ 5 berører friluftsområdene i større grad enn alternativ 3. Alternativ 5 vil berøre og dele et verdifullt kulturlandskapsområde og et viktig område for spurvefugl i større grad enn alternativ 3. Et område med dødisformer ved Skaidi vil også berøres. Viktige habitater for fugl berøres på strekningen Heimly - Skaidi hvor flere rødlistarter er registrert. Spesielt for området ved Kjusakelva/Storbekken vil alternativ 5 ha alvorlige negative konsekvenser. Elgtrekk langs Nordkjuselva blir også berørt av alternativ 5. Brukryssingen ved Smørpundfossen vil forstyrre et særpreget og urørt elveløp med trange kløfter. Her er ikke grunnforholdene undersøkt slik

at det er en usikkerhet omkring hvilke tiltak/inngrep som kan bli nødvendig i forbindelse med brubygging. Fra brukryssingen innebærer alternativ 5 et moderat inngrep.

Alternativ 7 er som alternativ 3 fram til Heimly og alternativ 5 fram til Smørpundfossen og Trangen, og medfører ikke noen konsekvenser utover det som er beskrevet over.

Vurdering av kommunedelplanen

Som det framgå av våre kommentarer til konsekvensutredningen, gir den ikke et spesielt godt grunnlag for å vurdere om nasjonale mål for forvaltning av verna vassdrag legges vekt på og oppnås i tilstrekkelig grad. NVE mener allikevel at grunnlaget er tilfredsstillende til å kunne anbefale valg av traséalternativ på kommunedelplannivå.

Det gis i kommunedelplanen uttrykk for at alternativ 1 er det uheldigste i forhold til vassdragsvernet, da dette alternativet i størst grad berører selve vassdraget og dets nærområder. Dette er i og for seg riktig, men det er NVEs oppfatning at når et vegprosjekt skal vurderes opp mot vassdragsvernet, er det virkningene for verneverdier i hele nedbørfeltet, som er enheten for vassdragsvernet, som må legges til grunn.

Etter en helhetsvurdering, kan det synes som om alternativ 1 er det beste i forhold til vassdragsvernet. Selv om alternativet innebærer at vegen vil komme nær vassdraget på noen punkter, vil ingen nye arealer berøres som ikke allerede er påvirket av eksisterende E6. Alternativet er derfor å foretrekke framfor de andre alternativene som alle innebærer at vassdraget må krysses minimum en gang. For øvrig innebærer også de andre alternativene at vegen stedvis vil komme nært vassdraget.

Alternativ 1 er det eneste alternativet som ifølge konsekvensutredningen ikke gir full måloppnåelse basert på de kriteriene ny vei vurderes opp mot. Alternativet synes heller ikke å innfri Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging eller Rikspolitiske retningslinjer for å sikre barn og unges interesser i planleggingen.

Basert på foreliggende utredninger, kan det etter vår vurdering synes som om alternativ 3 kan være akseptabelt. Kryssing av vassdrag som forutsetter at det gjennomføres sikringstiltak i vassdrag er ikke heldig. Allikevel vil alternativ 3 samlet sett ha færre og mindre konsekvenser enn de resterende alternativene. De vesentligste negative konsekvensene er knyttet til vegens virkning på landskapet og selve vassdraget. I vår vurdering av alternativet, er det av betydning at disse konsekvensene kan minimaliseres, og det er viktig at dette vurderes i detaljplanleggingen, bl.a. om det er mulig å trekke kryssingen av vassdraget til nedenfor elvesvingen.

Vi har ingen merknader til hvorvidt alternativ 7 kombineres med alternativ 3.

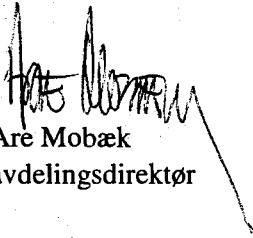
Alternativene 2, 4, 5 og 7 vil i større grad enn alternativ 3 berøre verdifulle områder på sørsiden av Nordkjoselva. Dette gjelder området av betydning for fuglelivet, kulturlandskap, dødisgroper og elgtrekk langs og på tvers av traseene. Alternativet synes å innebære større terrenginngrep enn alternativ 3, og traseene vil danne en barriere mellom vassdraget/hoveddalføret og de bakenforliggende arealer, bl.a. mht. friluftslivet og dyrelivet. Selv om disse alternativene ikke i vesentlig større grad enn alternativ 1 og 3 vil berøre selve vassdraget, må de verdiene som blir berørt også sees i sammenheng med vassdragsvernet. Det er også etter vår vurdering vesentlig vanskeligere for disse alternativene å tilpasse traseene for å minimalisere skadevirkningene i forhold til de verdiene som blir berørt.



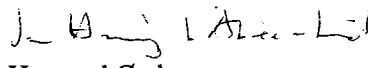
I forhold til Rikspolitiske retningslinjer for vernede vassdrag, vil disse alternativene først og fremst berøre "andre deler av nedbørfeltet som det er faglig dokumentert har betydning for vassdragets verneverdi", jf. retningslinjenes virkeområde. I forhold til pkt. 3 i retningslinjene, mener vi at disse alternativenes måloppnåelse ikke er tilfredsstillende. Vi vil derfor anbefale at andre alternativ velges for videre detaljplanlegging.

Vi imøteser det videre planarbeidet med interesse, og ber om å bli holdt løpende orientert.

Med hilsen



Are Mobæk
avdelingsdirektør



Haavard Østhagen
seksjonssjef

Kopi: Balsfjord kommune, 9050 Storsteinnes
Fylkesmannen i Troms, miljøvern avdelingen, 9296 Tromsø



Norges
vassdrags- og
energidirektorat

Statens vegvesen - Troms vegkontor

9291 TROMSØ

Vår dato: 23 OKT. 2002

Vår ref.: NVE 200100920-6 rn/sbk

Arkiv: 498.5/Troms - Storfjord kommune

Deres dato: 23.09.2002

Deres ref.: 1997/00568-178

Statens vegvesen - Troms	
Saksnr.:	199700568-178
Mottatt:	23.09.2002
Arkivnr.:	352.33
Saksbeh.:	

Saksbehandler:

Gunnar Kristiansen

76 92 33 65

Region Nord
Kongens gate 14-18

Postboks 394
8505 NARVIK

Telefon: 76 92 33 50
Telefaks: 76 92 33 51
E-post: rn@nve.no
Internett: www.nve.no

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

NVEs høringsuttalelse til tilleggsutredning for E6 Nordkjosbotn - Storfjord - Storfjord kommune, Troms

Innledningsvis vil vi gjenta at NVE er forvaltningsmyndighet for tiltak/inngrep som berører vassdrag. NVE har ansvar for å påse at nasjonale og regionale interesser blir ivaretatt i plan- og bygningsarbeid etter plan- og bygningsloven og er høringspart når vassdrag berøres. NVE har også et overordnet ansvar for forvaltning av vernete vassdrag. I denne sammenheng er det sentralt at Nordkjosvassdraget er et verna vassdrag.

I brev av 28.06.02 fremgår det at vegvesenet, med bakgrunn i merknader fra Fylkesmannens miljøvernavdeling, har valgt å utarbeide en tilleggsutredning som sendes på en begrenset høring. Vi finner det noe merkelig at vegvesenet ikke også refererer til NVEs merknader for den opprinnelige utredningen. Særlig sett i sammenheng med merknadene (brev av 20.03.2001), NVEs forvaltningsrolle og at reguleringsplanen i stor grad berører vassdrag (og et verna vassdrag) direkte. På den andre siden er NVE tilfreds med at det er foretatt tilleggsvurderinger i lys av det vernete Nordkjosvassdraget, og at flere av våre vurderinger og merknader gjenspeiles av tilleggsutredningene og spesielt det nye konsekvensarket (s 26, tilleggsutredningen).

Vi viser til tilleggsutredning for massedeponier, foreslåtte massedeponier og tilleggsutredning for konsekvenser friluftsliv, jakt og fiske. Nordkjosvassdraget er et verna vassdrag og tidligere konsekvensutredning har ikke tatt tilstrekkelig hensyn til dette.

Massedeponier

Foreslåtte midlertidige og varige massedeponier er i stor grad sammenfallende med konsekvensanalysen for deponiene. De deponiene som berører vassdraget og har stor negativ konsekvens for naturmiljøet, er prioritert sist som aktuelle deponier. I analysen er det foreslått å ta disse ut av planen. Dette gjelder lokalitet S8, S9, S11 og S12. Vi ber vegvesenet om å fjerne disse som

mulige deponiområder, eller gi denne prioriteringen en annen formulering i planen. Spesielt synes S8 å være særlig konfliktfylt i forhold til vassdragsvernet.

For S18 ovenfor Smørpundfossen er det vanskelig å oppfatte plasseringen. Det er usikkert om deponiet blir i høyde med eller like ovenfor vassdraget, eller om det plasseres på et høyere nivå på elveavsetninger. NVE er skeptisk til dette deponiet, og minner om at tiltaket eventuelt kan initiere behov for erosjonssikring av vassdraget på sikt.

Flere av deponiene legges i tidligere masseuttak. Blant annet er S17 ved Smørpundfossen et slikt deponi. Vi ser positivt på slike plasseringer, og det er meget positivt at deponiene faktisk vil kunne forbedre natur/landskapsmiljøet slik det fremstår i dag.

Tilleggsutredning og konsekvensark

For friluftsliv, jakt og fiske er utredningen nå mer detaljert og gir et bedre grunnlag for å foreta en prioritering mellom traseene.

Fremdeles er utredningen mangelfull for naturmiljøet med tanke på detaljgraden til registreringene. Vurderingene er fortsatt generelle, og i liten grad knyttet til de ulike trasevalgene i terrenget. Derfor er det fortsatt vanskelig å prioritere mellom de ulike alternativene.

Konsekvensarket er likevel nå i tråd med vår tidligere vurdering i uttalelsen av 20.03.2001.

Det er i større grad tatt hensyn til vassdragsvernet.

Alternativ 1 er minst konfliktfylt. Dernest synes alternativ 3 minst konfliktfylt. For alternativ 3 er det viktigste at kryssingen av vassdraget ved Heimly blir mest mulig skånsom. Vi savner også en nærmere utredning av floraen og faunaen i dette området som kan være det viktigste i vassdraget med tanke på naturmiljøet. Konflikten med kryssingen av vassdraget på dette stedet vil reduseres vesentlig hvis kryssningsstedet trekkes et par hundre meter nedover vassdraget.

Utfra hensynet til vassdragsvernet, de rikspolitiske retningslinjenes virkeområde, og alternativenes måloppnåelse, anbefaler NVE at alternativ 1 prioriteres. Dernest anbefaler vi alternativ 3. Dette under forutsetning av at kryssningspunktet ved Heimly trekkes et stykke nedstrøms planlagte kryssningspunkt. Dette må blant annet ivaretaes i den videre detaljplanlegging.

Vi imøteser det videre planarbeidet med interesse, og ber om å bli holdt løpende orientert.

Med hilsen

Aage Josefsen
regionsjef

Gunnar Kristiansen
Gunnar Kristiansen
avdelingsingeniør

Tore R Johansen

Fra: Kristiansen Gunnar [gek@nve.no]
Sendt: 28. oktober 2003 13:53
Til: Tore R Johansen
Emne: kryssing av Nordkjoselva, tilleggsutredning E6

Uttalelse til kryssing av Nordkjoselva ved tilleggsutredning av E6 Nordkjosbotn-Storfjord grense

Viser til telefonsamtale av 24.10.03 anngående forslag til kommunedelplan for E6 Nordkjosbotn-Storfjord; kryssing av Nordkjoselva.

I deres mail av 19.12.02 bes det om en avklaring av NVEs innspill til vegkryssing av Nordkjoselva jfr vår uttalelse til tilleggsutredning til konsekvensutredningen for E6 Nordkjosbotn-Storfjord. NVE Region Nord ved Gunnar Kristiansen og Statens vegvesen ved saksbehandler Tore Johansen befarte berørte område i Nordkjoselva 20.03.03. Saksbehandler Tore Johansen ønsker nå en skriftlig uttalelse fra NVE til tilleggsutredning med tre kryssningsalternativer, og vurdering av kryssingen av Nordkjoselva basert på berfaringen av 20.03.03.

Nedenfor kryssningstedet 3a, omtrent fra 100-200 m og nedover på høyre side av vassdraget, ligger trolig den mest sammenhengende, størst i areal og mest verdifulle flommarksskogen ved Nordkjoselva. Det er viktig å unngå berøring med randsonen til dette flommarksområdet. Alternativ 3b og 3c blir liggende i randsonen til, og delvis innenfor flommarksskogområdet. De berører også Revelva i stor grad som vurdert i tilleggsutredningen. Videre vil disse alternativene trolig være avhengig av at vassdraget må flom/erosjonssikres over en lengre strekning oppstrøms kryssningstedene. Alternativ 3a berører en mindre elveøy med vital flommarksvegetasjon. I tillegg vil det kunne bli behov å flomsikre en kortere strekning på venstre side oppstrøms kryssningstedet. Sammenlignet med 3b og 3c synes alternativ 3a å ha en bedre vegkurve og krysser mer direkte vinkelrett over vassdraget slik at vassdragsmiljøet og miljøet rundt vassdraget blir mindre berørt av vegkryssingen enn ved 3b og 3c.

Slik konklusjonen er i tilleggsutredningen er NVE enig i at alternativ 3a-planforslaget er den mest skånsomme løsningen for kryssningen av Nordkjoselva ved Revaelva.

Hilsen
Gunnar Kristiansen
NVE Region Nord



Troms Kraft

Statens vegvesen Troms
Prosjekt Balsfjord
Postboks 231
9049 Nordkjosbotn

Statens vegvesen - Troms	
Saks. nr. 1997/00568-152	
Mottatt: 31 JAN 2001	
Arkivnr.: 352.33	Saksbøh.: INGVAO

TORBJO

Vedlegg 9

Troms Kraft Nett AS

9291 Tromsø

Tlf.: (+47) 77 60 11 00
Fax.: (+47) 77 60 13 66
Internett: www.troms-kraft.no
Besøksadr.: Evjenvegen 34
Bankgiro 4700 02 01541
Org.: 979 151 950

Deres ref./Your ref.:
1997/00568-140

Deres brev/Your letter.:
2000-12-12

Vår ref./Our ref.:
562 / FA/MAE

Tromsø,
26.01.2001

KOMMUNEDELPLAN E6 NORDKJOSBOTN-STORFJORD GRENSE-HØRING

Viser til Deres brev av 15.12.2000.

I det etterfølgende har vi kommentert våre merknader til ovenfornevnte kommunedelplan.

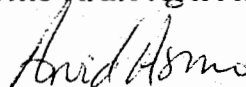
Troms Kraft Nett AS har bare høy- og lavspenningforselingsnett (22 kV – 230 V) i det aktuelle området. Vi har ingen planer som vil få innvirkning på trasevalg. Følgelig har vi ingen grunn til å prioritere noen av traseene.

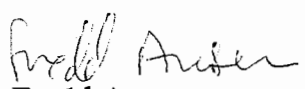
For lavspent og høyspent fordelingsnett, dvs linjer, kabler og nettstasjoner, vil alle traseer medføre en del kryssinger. Disse krysningene vil være kurante å utføre.

Bestilling av eventuelle tiltak må gjøres i god tid, og betales av bestiller/utbygger. Dersom tiltak medfører utkobling av forbruk vil bestiller/utbygger bli belastet for den kompensasjonen for ikke-levert energi vi som nettselskap får mot berørte kunder (jmf. NVE's forskrift om kontroll av nettvirksomheten).

Vi gjør oppmerksom på at Statnett SF har en 132 kV-linje i området, og burde derfor vært medtatt på høringsrunden.

Med vennlig hilsen
Troms Kraft Nett AS


Arvid Åsmo
Avd sjef Nett


Fredd Arnesen
Leder seksjon Regionalnett

Kopi: Sone Storsteines v/Magne Eilertsen, postboks 43, 9059 Storsteinnes.



KYSTVERKET
5. DISTRIKT

Vedlegg 10 1000

STATENS VEGVESEN
TROMS VEGKONTOR
9291 TROMSØ

Statens vegvesen - Troms	
Saksnr.: 199700568-150	
Mottatt: 17. JAN. 2001	
Arkivnr.: 352.33	Saksbeh.: <i>inno-arkiv</i>

TORERO

Deres ref.:
1997/00568-140


**HAVNE- OG
FARVANNSAVDELINGEN**
Vår ref.: (bes oppgitt ved svar)
J.nr.: 98/1951 - 2
Ark.nr.: 413.2

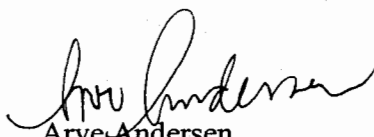
Dato:
15. januar 2001

**KOMMUNEDELPLAN E6 NORDKJOSBOTN - STORFJORD GRENSE
HØRING**

Det vises til brev av 12.12.2000 fra Troms vegkontor der planhefter og konsekvensutredning for E6 Nordkjosbotn – Storfjord grense var vedlagt .

Etter å ha gjennomgått det tilsendte materialet vil Kystverket 5.distrikt med dette for orden skyld meddele at vi ikke har noen bemerkninger / kommentarer til dette .


Ulf Syversen
kystdistriktssjef


Arve Andersen
havne- og farvannssjef

Saksbehandler: Overingeniør Magne Johansen

Postadresse: Postboks 263	Besøksadresse: Fiskeriveien-3	Telefon 78 47 74 00	Telefax: 78 47 74 01	Org.nr.: 970 917 772
9751 HONNINGSVÅG	HONNINGSVÅG	Internett-adresse: http://www.kystverket.no	E-post adresse: kystverk5@kystdir.dep.no	Postgiro: 0826 0562364
Telegramadresse: Kystverket,Honningsvåg	Teleks: 21555 KDIR N			

Post bes adressert til Kystverket 5.distrikt, ikke til avdeling eller enkeltperson
Filnavn: H:\Magne\vegves32.doc



FISKERIDIREKTORATET
REGION TROMS

Saksbehandler, innvalgstelefon
Steinar Larsen 77 66 71 32

Vår dato
02.01.01
Deres dato
121200

Vår referanse
680/00-2
Deres referanse
1997/00568-140

1000
Vedlegg 11
Arkivkode
1001

Statens vegvesen

9291 TROMSØ

Statens vegvesen - Troms	
Saksnr.: 199700568-146	
Mottatt: 03. JAN. 2001	
Arkivnr.: 352.33	Saksbeh.: 1NO-TJO

KOMMUNEPLAN E6 NORDKJOSBOTN-STORFJORD GRENSE

Viser til kommunedelplan og konsekvensutredningsrapport for ny vegtrase Nordkjosbotn – Storfjord grense.

Fiskeridirektoratet Region Troms har ingen merknader til planen eller konsekvensutredningsrapporten.

Med hilsen

Arne Luther
Regiondirektør

Ernst Bolle
Seksjonsleder

Kopi: avd for kvalitet, kontroll og regional forvaltning

Statens Vegvesen
Troms vegkontor
9291 Tromsø

Statens vegvesen - Troms	
Saksnr.: 199 700568 - 155	
Mottatt: 19. FEB. 2001	
Arkivnr.: 352.33	Saksbeh.: INGVÅG

KULTURETATEN

Birasgáhtten- ja kultursuodjalanossodat
Miljø- og kulturvernavdelingen
Polarmiljøseneteret, N-9296 Tromsø
Telefovdna (47) 77 75 01 35
Telefáksa (47) 77 75 01 36
samediggi@samediggi.no
www.samediggi.no
NO 974 703 238

ÁŠŠEMEANUDEADDJI / SAKSBEHANDLER	DIN ČUJ. / DERES REF.:	MIN ČUJ. / VÅR REF.:	BEAIVI / DATO
Oddleif Mikkelsen, 77 75 01 40	1997/00568-140	01 / 178 - 3	16.02.2001

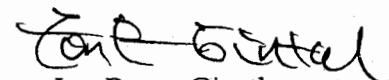
Kommunedelplan E6 Nordkjosbotn-Storfjord grense. Høring.

Vi viser til Deres brev av 12.12.00.

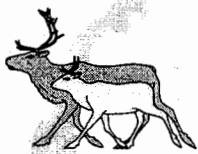
Sámediggi/Sametinget har ingen merknader til kommunedelplan for E6 Nordkjosbotn – Storfjord grense. Vi kjenner ikke til at planen er direkte konflikter med automatisk fredete samiske kulturminner.

Med hilsen


Oddleif Mikkelsen
Rådgiver


Jon Petter Gintal

Kopi: Kulturetaten, Troms fylkeskommune



Tromssa boazodoallohálddahus

Reindrifstforvaltningen Troms

Vedlegg 13 1000

Statens vegvesen
Troms vegkontor

9291 Tromsø

Statens vegvesen - Troms	
Saksnr.:	199700568 - 156
Mottatt:	21. FEB. 2001
Arkivnr.:	352.33
Saksbeh.:	NYO-arkin

Kop. TOREJO

Deres ref.:
1997/00568-140

Vår ref.:
264/01/kåp/471.1

Dato:
19. februar 2001

VEDR. KOMMUNEDELPLAN E6 NORDKJOSBOTN-STORFJORD GRENSE, BALSFJORD KOMMUNE.

Det vises til Deres oversendelse datert 12.12.00.

Kommunedelplanen har vært forelagt berørte reinbeitedistrikter Lakselvdal/Lyngsdal og Mauken/Tromsdalen. Fra Mauken/Tromsdalen rbd. er det ikke kommet uttalelse. Lakselvdal/Lyngsdal rbd. har gitt skriftlig uttalelse til saken. Uttalelsen vedlegges. Av uttalelsen framgår bl.a. at reinbeitedistriktet er opptatt av hvordan kommunedelplanen kan ivareta hensyn til reinflyttingen over Balsfjordeidet. I den forbindelse er det ønske om en felles befarings for å belyse forholdet til flytte- og trekkleiene.

Fra Reindrifstagnomens side vises det til tidligere uttalelser i saken. Kommunedelplanen vil på strekningen Nordkjosbotn-Øvergårdskrysset i liten grad berøre reindrifstinteresser. Som tidligere framholdt vil planen på strekningen Øvergårdskrysset-Balsfjord grense berøre flytte- og trekkleier for rein. Reindrifstagnomen hadde helst sett at vegtrasèen på denne strekningen legges etter alternativ 1 (langs eksisterende veg). Reinflyttingen gjennom området er fra før vanskelig og vil forverres hvis to parallelle veger må krysses. Dette alternativet innebærer videre at det må anlegges vegkryss mellom gammel og ny veg. Eventuelle vegkryss må ikke plasseres der flytteleiene er. Av planen kan det se ut som dette er tilfelle.

Reindrifstagnomen vil vise til at reindrifstens flytteleier er gitt et særskilt vern gjennom § 10 nr. 4 i Lov om reindrifst.

Adresse/E-post:
9321 MOEN
Moen@reindrifst.no

Org.nr:
974 765 047

Telefon:
77 83 13 40
77 83 15 20

Mobiltf.:948 18 591
941 77 445

Telefaks:
77 83 12 93

Uttalelsen er gitt i medhold av Områdestyrets fullmakt gitt i sak 11/00.

Med/hilsen

Sveinung Rundberg

Kåre A. Pedersen

Gjenpart: Lakselvdal/Lyngsdal rbd.

vdl/eg

REINBEITEDISTRIKT**19/32T LAKSELVDAL-LYNGSDAL****Boazoorohat Ivgulahkku - Javrrasduottar**

Troms /Vest-Finnmark reinbeiteområde

1080
196140

Vedlegg 14

Statens vegvesen Troms
Prosjekt Balsfjord
Postboks 231
9049 Nordkjosbotn

Statens vegvesen - Troms	
Saksnr.: 199700568-162	
Mottatt: 05.12.2001	
Arkivar.: 352.33	Saksbeh.: INGVAD-TJO - Arbei

Kopi

Deres ref.:

Vår ref.:

Dato:

16/2001/Vegvesen

10.02.2001

Kommunedelplan E6 Nordkjosbotn-Storfjord grense. Høring

Viser til Deres oversendelse datert 12.12.2000 inkl. konsekvensutredning.

Reindriften er rimelig bra belyst både i temakartene og i konsekvensutredningsrapporten.

Distriktets sommerbeiteland er hele Lyngenhavøya med beitetid fra 01.05-01.12. Høstbeiteland er hele fjellformasjonen på østsiden av Balsfjordeidet, dvs. fra Mortendalen/Tamokdalen til riksgrensen Norge-Sverige. Dette er grunnlaget for den økologiske tilpassinga villreinen over flere tusen år har gjort og som har vært fulgt opp av tamreindriften. Bare ved å følge ei slik tilpassing kan en få det maksimale ut av reinen/reindriften og samtidig være i stand til å ta vare på naturgrunnlaget. Ei reindrift i strid med denne tilpassing vil lett bli påført store tap og kunne skade naturgrunnlaget. I grensestrøkene mot Sverige er vegetasjonen ut fra de naturgitte forhold mer tilpasset reinens behov om høsten. Det er tørkepreget vegetasjon med lynchheier og lav som dominerer. Reinsdyr foretar skifte av næringsinntak i månedskifte i løpet av september. Derfor er det meget viktig at distriktet kommer ut av sommerbeiteland i løpet av september måned. Dette er en prosess som kan ta alt fra 3 til 6 uker og varierer etter klimatiske forhold. Trekk over Balsfjordeidet må foregå naturlig uten forstyrrelser og hindringer.

Avbøte skader og ulemper som tiltaket vil medføre

Distrikter krever nærmere undersøkelse av flytteleiene. Det må foretas en felles befaring hvor distriktet gis mulighet til å belyse distriktets flyttemønster og driftsmønster samt at vegvesen utdyper omfanget av tiltaket. Vegskulderene må ikke være for bratte og rekkverk må ikke hurtig overgang over den trafikkerte veien. Veihastigheten må være redusert og det må settes opp fareskilt. Det skal i ytterste tilfeller være mulighet å sperre vegen på begge sider. Derfor må det på samtlige trekk/flytteleier anlegges større parkeringsplasser slik at

Adresse:

Boks 147

9521 Kautokeino

Telefon adm.:

913 28 622 (mobil)

Telefon bolig:

77 71 48 47

78 48 64 45

E-post

91328622@mobilpost.com

det ikke dannes lange køer. Parkeringsplasser må lages i nærheten av trekk/flytteleien og på begge sider av leia.

En forpliktende avtale mellom distriktet og vegvesen vil være på sin plass.

Utbyggingsalternativer:

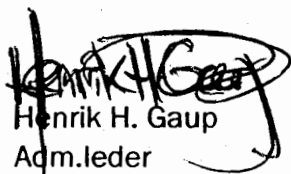
Distriktet forutsetter alternativ 1 (langs eksisterende E6)

Begrunnelse

Flere bilveier vil skape problemer med å foreta overgang fra sommerbeite til høstbeite. Den eksisterende bilvei over Balsfjordeidet er til stor ulempe for reindriftens driftsmønster. Rein er veldig varsom på ettersommeren pga. fritt beite hele sommeren. Trekk over Balsfjordeidet innebærer alltid risiko. Dette leddet i driftsmønster skal foregå av seg selv uten fysisk kontroll. Kontrollert jaging/driving over Balsfjordeidet medfører store besværigheter og forsinkelser. Dette er en bitter erfaring fra FBT saken 1992-1995. Anleggsutbygging i et område med allerede forstyrrelser o.l. er katastrofe. Tap, ulemper og merarbeid var faktum.

Vi har også vedlagt distriktsplanen for 2000-2005. Planen er ikke ennå stadfestet av områdestyret.

For Rbd. 19/32T Ivgulahku


Henrik H. Gaup
Adm.leder

Vedlegg

Adresse:

Boks 147
9521 Kautokeino

Telefon adm.:

913 28 622 (mobil)

Telefon bolig:

77 71 48 47
78 48 64 45

E-post

91328622@mobilpost.com



DIREKTORATET FOR NATURFORVALTNING

Kontor: Tungasletta 2, Telefon: 73 58 05 00, Telefax: 73 58 05 01

Hjemmeside: <http://www.naturforvaltning.no/>

Postadresse: 7485 Trondheim

Vedlegg 75

1000

L

Statens vegvesen
Troms vegkontor

9291 TROMSØ

Statens vegvesen - Troms	
Saksnr.: 199700568-166	
Mottatt: 27.10.2001	
Arkivnr.: 352.33	Saksbeh.: LIN TA

GUNNAS

Deres ref.
1997/00568-140

Vår ref. (bes oppgitt ved svar)
2000/7080- NATB/TN/KB
Ark. 741
723

Dato
20.03.01

KOMMUNEDELPLAN E6 BÅNES - LANGNES PLANHEFTE OG KONSEKVENsutREDNING, OFFENTLIG ETTERSYN

Vi viser til brev av 12.12.2001, vedlagt planhefter inklusive konsekvensutredningsrapport, temakart og temarapporter for E6 Nordkjosbotn - Storfjord grense.

Direktoratet for naturforvaltning sender ikke høringsuttalelse til kommunedelplanen eller konsekvensutredningen. Fylkesmannen i Troms som regional miljøvernmyndighet vil vurdere de forholdene som ligger under naturforvaltningsmyndighetenes arbeidsområde.

Med hilsen

Morten Kielland e.f.
fung. seksjonssjef

Kristin Bodsberg
Kristin Bodsberg

Saksbehandler: Kristin Bodsberg, tlf. 73 58 09 04

Kopi:
Fylkesmannen i Troms

Vedlegg 16



Storfjord kommune
MANGFOLD STYRKER

Statens vegvesen - Troms	
Saksnr.: 199700568-161	
Mottatt: 01.02.2001	
Arkivnr.: 352.33	Saksbeh.: INGVAO - Arker

Driftsetaten
Driftssjefen

Statens vegvesen
Troms vegkontor

9291 TROMSØ

kopi-TOR EJO

Saksbehandler:
Steinar Engstad

Vår dato: 14.02.2001 Vår referanse: 001026/01-143
Deres dato: 14.02.2001 Deres referanse:

MELDING OM POLITISK VEDTAK - KOMMUNEDELPLAN E6 NORDKJOSBOTN-STORFJORD GRENSE

Hovedutvalg teknikk/miljø behandlet ovennevnte sak i møte 12.02.2001, saksnr. 0006/01.

Følgende vedtak ble fattet:

Storfjord kommune har ikke merknader til kommunedelplan E6 Nordkjosbotn – Hellarberget.
Vedtaket er enstemmig.

Avgjørelsen kan påklages innen 3 uker.

Med hilsen

Steinar Engstad
driftssjef

Kopi til:



Statens vegvesen
Troms vegkontor

Notat

Vår saksbehandler - innvalgsnr.
Svein Stormo - 77 61 71 27

Vår dato
2001-02-19

Vårt ark nr.
352.33

Vår referanse
1997/00568-154

Deres referanse

Vedlegg 17

Til: Tromsø trafikkstasjon
Fra: Troms vegkontor - trafikkavdelingen
Kopi:

Kommunedelplan for riksveg E 6 fra Nordkjosbotn til Storfjord grense - intern høring

Vedlagt oversendes kommunedelplan for ny riksveg E 6 fra Nordkjosbotn til Storfjord grense på intern høring.

Beklageligvis har saken blitt liggende, men i følge Tore R. Johansen vil det være mulig med forlenget høringsfrist om Trafikkstasjonen skulle ha behov for mer tid.

Til orientering skal nevnes at vi inne på trafikkavdelingen ikke har vesentlige merknader til planforslaget.

Med hilsen

Astrid Eide
seksjonsleder

Svein Stormo
overingeniør

Vedlegg

Kopi: TJO

Statens vegvesen - Troms	
Saks. nr.: 1997 00568 - 158	
Mottatt: 20 FEB 2001	
Arkivnr.: 352.33	Saksbeh.: INGVÅG - Arkiv

Tore R. Johansen
Statens Vegvesen
9291 Tromsø

Kopiert av TORESD

Nordkjosbotn Næringsforening
9040 Nordkjosbotn

19.02.01

UTTALELSE VEDRØRENDE KRYSSLØSNING E8/E6 NORDKJOSBOTN

Viser til møte i Nordkjosbotn Næringsforening der Tore R. Johansen var til stede og gjennomførte en grei orientering om de planene Statens Vegvesen har for kryssløsninger ved Nordkjosbotn.

I den sammenheng ønsker vi å komme med en uttalelse mht. til de planene som foreligger.

1) KRYSSLØSNING SØR FOR NORDKJOSBOTN

Viser til Planhefte 1, fig. 2.4.3.1.

Vi mener dette er det beste alternativet, men kunne selvsagt sett at rundkjøringen ble plassert enda nærmere dagens kryss.

Løsningen er bra da en får større nærhet til dagens sentrum, samt at det vil bli frigjort næringsareal mellom Fv297 og E8.

2) KRYSS E8/E6 NORD FOR NORDKJOSBOTN

Ingen kommentar. Viser til pkt 4.

3) KRYSS VED VOLLAN BRU

Selv om ny trase nordover blir flyttet, vil det være mye trafikk over denne brua. Brua bør absolutt fornyes da den er en stor trafikkhals.

4) KRYSS SJØVOLLAN

Næringsforeninga viser til stadfestet reguleringsplan for Sjøvollan området hvor innkjøring til området fra E8 inngår. Næringsforeninga har oppfattet situasjonen omkring planleggingen av E8 slik at nåværende avkjørsel til Sjøvollan vil bli sperret. Dette av flere årsaker. Vi beklager dette.

Næringsforeninga mener dette vil gjøre det betydelig vanskeligere for eksisterende virksomheter i området. Bl.a. vil Sjøvollan Camping måtte

bygge ny resepsjon i Sør -østenden av campingplassen, noe som vil påføre mye anleggskostnader. Næringsforeninga vil likevel gjøre sitt til at en samlet får en best mulig løsning og regner med at Statens Vegvesen kan akseptere å bygge ny resepsjon til Sjøvolla Camping.

Ved en slik løsning vil næringsforeningen subsidiært støtte en lokal veg til området som skissert på vedlagt kartskisse med innkjøring til området fra rundkjøring ved Volla nye bru.

Hvis gang og sykkelvei legges langs elva må denne være opplyst og ha fast dekke, og en akseptabel bredde slik at en unngår konflikter.

5) TRASEVALG E6 NORDKJOSBOTN - STORFJORD GRENSE

Vi støtter oss til vegsjefens anbefaling om å velge kombinasjon av alternativ 3 og 7. Dette vil bl.a. begrense skadevirkningene av det rike dyrelivet og faunaen i området. Et flott friluftsområde vil dessuten bli opprettholdt.

6) TRAFIKKSTASJON SØR FOR NORDKJOSBOTN

Parkeringen ved trafikkstasjonen blir sommerstid kalt "kommunens største campingplass". En svært berettiget betegnelse. I visse perioder er det observert 30 kjøretøyer (campingvogn/bobil) natterstid, som bruker dette området til overnatting. Når en i tillegg vet at det er 2 campingplasser på Nordkjosbotn som kan tilby fullverdige fasiliteter, blir denne saken spesiell.

Vi ber derfor Statens Vegvesen skilte dette området, slik at parkering med campingvogn/bobil ikke tillates mellom 2100-0700. I forkant av dette ønsker vi en dialog om saken.

7) SKILTING

Det er i dag informasjonstavler i umiddelbar nærhet til Nordkjosbotn. Disse tavlene må gjennomgås da de ikke innehar riktig informasjon.

8) PARKERING TUNGTRANSPORT/BUSS I NORDKJOSBOTN SENTRUM

Dette er et tema som har vært omdiskutert i arealplan for Nordkjosbotn sentrum. Vi ønsker at disse trafikkantene skal ivaretas på best mulig måte mht. parkering/tiggengelighet. En annen viktig faktor er å regulere denne trafikken på en slik måte at en også ivaretar miljøet, de myke trafikkantene samt forbedrer parkering for øvrige trafikk.

Vi ser for oss en velorganisert parkeringsplass på området mellom Volla Gjestestue og elva. Dette planeres og merkes slik at trafikken kjører inn og rundet tømmerhuset ved Kuben, for så og parkere på oppmerkede plasser. Ønsker at Statens Vegvesen sammen med Balsfjord kommune

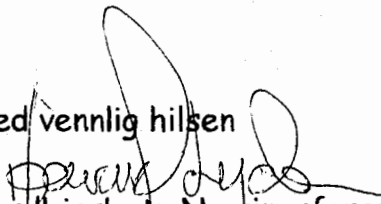
og oss sammen kan foreta en befaring, og se nærmere på disse mulighetene.

9) GANG -OG SYKKELVEI E8 NORDKJOSBOTN - JERNBERG

Vi ber innstendig at arbeid med gang -og sykkelvei blir igangsatt så snart planene for gjeldende område er ferdig behandlet.

Selv om pkt 6 - 9 ikke har noe med denne saken å gjøre, ønsker vi å komme i dialog om disse punktene. Vi gjennom ett langt og åpent samarbeid med dere erfart at en tidlig dialog gir de beste resultatene. Dette ser en med de valg som Statens Vegvesen har gjort i forbindelse med veiomlegging forbi Nordkjosbotn. Av den grunn ber vi derfor om en tilbakemelding på pkt 6 - 9 for videre fremdrift.

Med vennlig hilsen


Nordkjosbotn Næringsforening
Håvard Lydersen
leder

Vedlegg 18.2

Statens vegvesen - Troms	
Saks. nr. 199700568 - 57	
Mottatt: 20 FEB 2001	
Arkivnr.: 352.33	Saksbeh.: INGAO (Arke)

Ny trase for E6 mellom Nordkjosbotn og Storfjord grense.

Kopi TOREJO

Undertegnede grunneiere og oppsittere vil i forbindelse med framlagte høringsuttalelse om forslag til ny trase E6 Nordkjosbotn-Storfjord uttale:

I den foreløpige anbefaling fra vegsjefen ser vi at alternativene 1,2 og 4 av forskjellige grunner er forkastet, og at ett av alternativene 3,5 og 7, eller en kombinasjon av 3 og 7 velges som framtidig trase mellom Nordkjosbotn og Storfjord grense.

Underskriverne vil støtte vegsjefens anbefaling av kombinasjonen av alternativene 3 og 7. Vi legger i den forbindelse vekt på at man med dette kombinasjonsalternativet unngår de enorme naturinngrep i det særs kupert terreng vi har forbi Skaidi og med bygging av bruer både over Nerelva og Øverelva.

Ved dette kombinasjonsalternativet vil man også unngå de åpenbare skadevirkninger på naturmiljøet og bebyggelse i Kjempedalen vil bli utsatt for.

Vi tror for øvrig vegsjefen er fullt ut klar over dette og de skader en ny E6 her vil medføre.

Skogveien med liten trafikk slik den i dag ligger og det terreng den åpner for befolkningen i Nordkjosbotn er blitt den største "gang og sykkelsti" for all utfart til et område med en flora og fauna som det knapt finnes sidestykke til i denne delen av fylket. Den stadig voksende storviltbestand på sørsiden av Nordkjoselva vil utgjøre en stor trafikkrisiko om et annet alternativ enn kombinasjonen 3 og 7 blir valgt.

Dette innebærer at vi støtter vegsjefens forslag med bru over Nordkjoselva som vist på kart slik at en kommer opp med ny vei til nåværende E6 ved gården Fagerli/Thue.

Hilsen grunneiere og oppsittere:

Birger Sivertsen
Bjorg Sivertsen
Jan Erik Brovoll
Willy Brovoll.

Hege Skogheim
Kari Skogheim
Hilmar Moaksen

Guiden Ryan
Svein-Ulf Ryan
Karl Jensen

Fredrik Jensen
Ole Gout
Lara Gout.

Ole Bakkevoll
Karen Gove Bakkevoll.
Ole Bakkevoll

Hedley Hanssen
Sunnvåg Vægsbø

Geir Inge Hansen
Ole Satre

Annung Moaksen
Sunnvåg Moaksen

Laila Moaksen
Selma Moaksen

Kristian Knutsen
Korles Moaksen

Roald Skogheim

Hawan A. Kjus Aust

Ann Kristensen

R Gout.

Nils Bjørnar Sjøthun
Vigdis H. Sjøthun.

Albjorn Ejdthun
Bjorg Sjøthun.
Hugo Lundberg

Robin Gout

Bone St. Olofsson

Carl Olofsson

Jonas Olofsson

Jonas Olofsson

Håvard Lyda

Tore Lyda

Martine Rittansen

David Olofsson

Anne Marie Sjøthun.

Bert Olofsson

Pelle Olofsson

Hise Bakkevoll

Hege Wæhnevoll

100 Olofsson

Kari Olofsson

Jonas Olofsson

Carl Olofsson

Willy Olofsson

Syngne Olofsson

Carl Olofsson

Julius Olofsson

Jonas Olofsson

Martine Olofsson

Fra gårdbrukere på strekningen Nordkjosbotn – Storfjord grense som har jordbruk som hovedyrke.

Statens vegvesen - Troms	
Saksnr.: 200100548-1	199700568-153
Mottatt: 11. FEB. 2001	Nordkjosbotn 3. januar 2001
Arkivnr.: 352.33	Saksbeh.: IKD-lhv
631.6	kopi: DG

Statens vegvesen Troms
Mellomvn. 40
9005 Tromsø

ØNSKE/FORSLAG TIL TRASE NY E6 NORDKJOSBOTN – STORFJORD GRENSE.

Underskrivere til dette brev har følgende ønske/forslag til ny trase for planlagt E6 på ovennevnte strekning.

Alternativ 7:

Nordkjosbotn – Smørpundfoss – Trangen – Øvergård – Kila – Storfjord grense. Begrunnelsen for dette er:

1. En helhetsvurdering av anbefalte traseer.
2. Alternativ 7 er det alternativet som har minst forbruk av jordbruksarealet og innmark.

Vi håper det blir tatt hensyn til underskrivere av denne underskriftsliste.

Kopi: Balsfjord kommune
Fylkesmannen i Troms, landbruksavdelingen
Politiske partier i Balsfjord

Vedlegg: Underskriftsliste

Jan - Tor Fagerli 9040 Nordkjosboten

Y
Ivar Jørgensen

Malte Aasen

Peter Vang

May Skoglund

Peter Skoglund

Goran Reimlund

Arnold Barstad

Tregve Lief Aarham

Arnold Bakkejord

May Hegge

May Bjertamo

Jon Nedrem

Tore Karlsen

Knut M. ØS

Knut Aasen

Sten Ole Karlsen

Vedlegg 18.4

9040 Nordkjosbotn, 28.12.00

Statens Vegvesen
Nordkjosbotn Anleggskontor
9040 Nordkjosbotn

Statens vegvesen - Troms	
Saksnr.: 199700568-148	
Mottatt: 10. JAN. 2001	
Arkivnr.: 352.33	Saksbeh.: 1080 IN6V40-TJO

Veganlegg (kommunedelplan) E-6 Nordkjosbotn-Storfjord grense.

Vi viser til folkemøte på Øvergård 14.12.00, der også adkomstvei Sjøvollan-Nordkjosbotn Sentrum ble skissert.

Adkomstvei til SjøvollanCamping, bilverksteder og øvrig bebyggelse på sørsiden av E-8 tenkes lagt over våre eiendommer. Planlegger Tore R. Johansen antydte en veiføring fra rundkjøring ved nybrua, over våre eiendommer som er dyrka mark, i hele sin lengde på 700 meter. Dermed vil eiendommene bli delt i to atter en gang, og betydelig forringet.

Som eiere og brukere vil vi protestere på en slik løsning, men kan tenke oss å gå inn for en tidligere plan der adkomstveien er lagt langs eksisterende E-8, fram til ovennevnte beboere. Da våre eiendommer allerede er delt i to av E-8 vil det være nødvendig med traktorundergang.

Sjøvoll 25/4

Brovoll 25/15

Vollabakken 25/3

Ella Sundstrøm

Hedley Hanssen

Reidun Østerås

Ella Sundstrøm

Hedley Hanssen

Reidun Østerås

Kopi til: Balsfjord Kommune Jordbruksetaten

Vedlegg 18.5

Troms	
Saksnr.: 199700568-151	
Mottatt: 26. JAN. 2001	
Arkivnr.: 352.33	Saksbeh.: TJO

26/1 2001

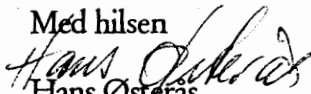
Statens vegvesen
V/Ingvar Øvereng
9049 NORDKJOSBOTN

Forslag til vegomlegging av nye E8 v/Nordkjosbotn

Nyvegen bør starte fra bruksnr. 24/1 over eiendom 24/8 og krysse elva på eiendom 25/3. Forslaget er for å bedre bomiljøet på nord siden av E8.

Eksisterende veg blir da lokal veg og ut fra trafikkmessige hensyn er dette det beste for de som bor langs den eksisterende veg.

Med hilsen

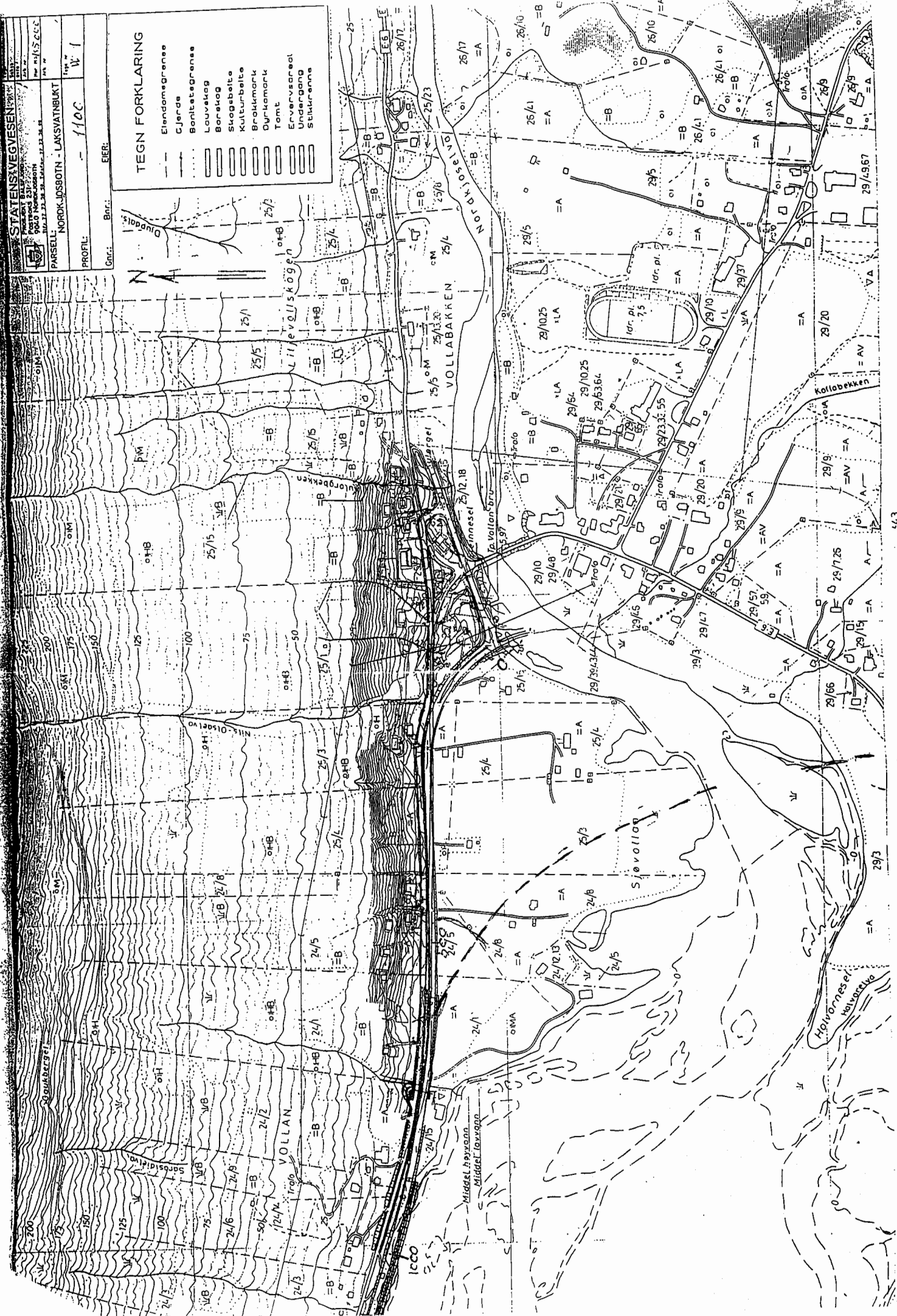
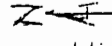

Hans Østerås

1. vedlegg

STATENS VEGVESEN
 Prosjekt 817
 9010 Nordkjosbotn
 11.11.73, 23.08.78, 14.08.81, 12.12.81, 14.12.81
 PARSELL: NORDKJOSBOTN - LAKSVATNBUKT
 PROFIL: 110C
 Gr.: Br.: EIER:

TEGN FORKLARING

—	Elendomegrense
—	Cjerde
—	Bontetegnene
—	Lauvekag
—	Borakag
—	Skogbeite
—	Kulturbelte
—	Brakkemark
—	Dyrkemark
—	Tomt
—	Ervervsareal
—	Undergang
—	Stikkene



4.72 Riktveg
 O.D. :::: Bebyggelse, rum el. grunnmur stipelet
 Etekløypning, tunnel
 (FOSSBERG)
 Formannst.
 A Leirbrutt dypre jord
 4.73 Planemerk for stog

Vedlegg 18. 6. 900

Tromsø Byvesen	
Saksnummer: 199700568-168	
Mottatt: 2. 7. 90 2301	
Akt nr: 252.33	Saksbeh: INO-TØ-Adh.

Til

Statens vegvesen, Troms vegkontor!

Vedrørende kommunedelplan for ny E6 Nordkjosbotn - ^{Kop. m. Valleg}
Storffjord grense.

Undertegnede bor på gårdsbruk 29/13 i Nordkjosbotn og er eier av stedet. Det er merket opp en veggterrasse over eiendommen og dette vil jo ødelegge dette fine stedet.

Jeg føler med deg at denne smale dalen skal bli bare veggterraser, heille 3 st. "

Hvorfor ikke utvikle denne vegen som er og heller sette farstegrensen til 60 km. Det er jo ikke mange km., dette er ca 7-8, samtidig får de som kjører slappe litt av og nyte naturen, dette trenges i dagens jettid.

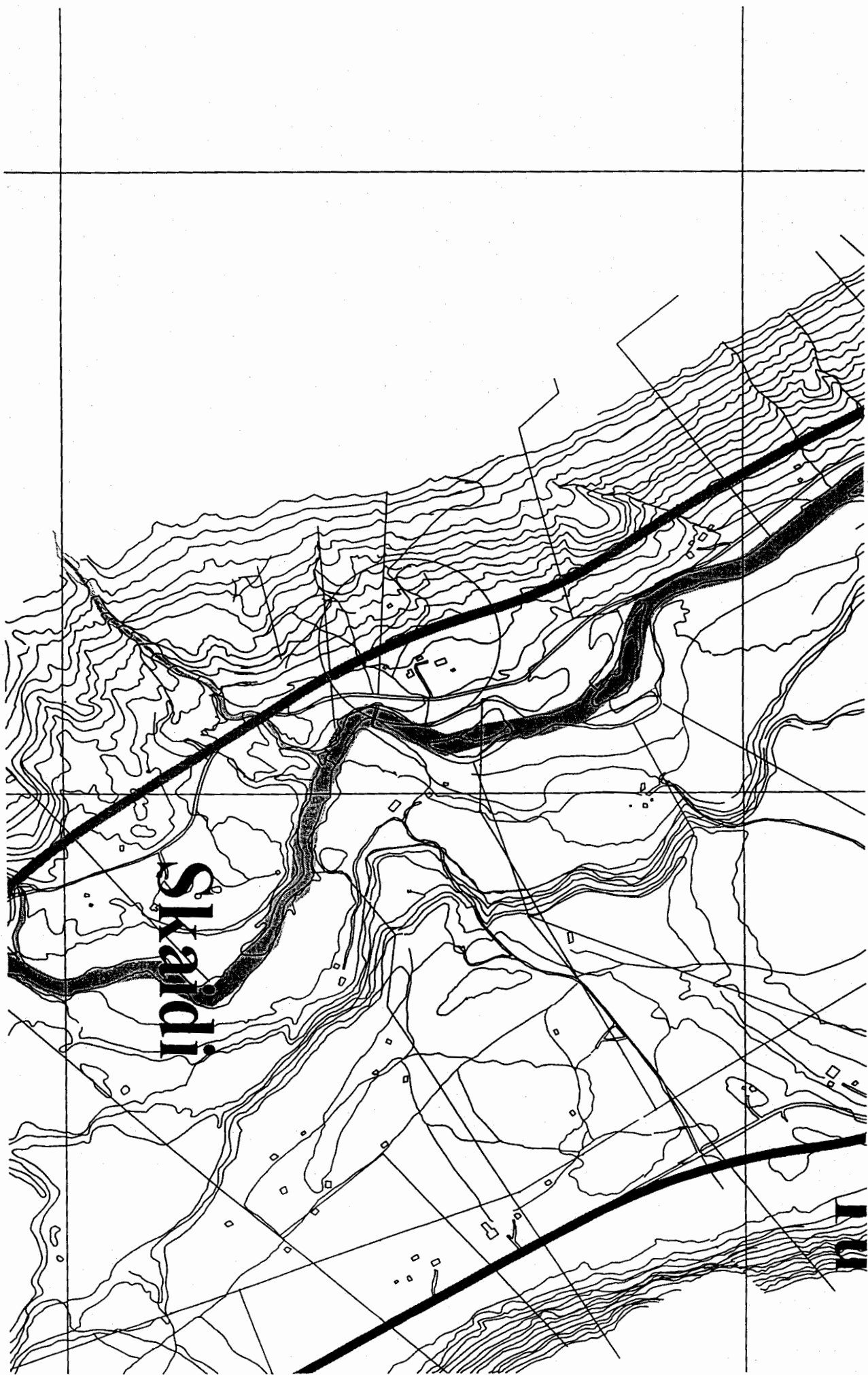
Eller er det jo høyspentnett og elv også i den smale dalen vi mennesker må jo kunne gå noen steder der.

Vi håper at dere vurderer disse terrasene veldig godt. I såfall, hvis dere legger veggterrassen over min eiendom, må den kunne legges høgest opp, slik som disse veggterrassene Nordkjosbotn - Storsteinnes og Nordkjosbotn - dakselobuht, og da blir ikke husene berørt på alt for mye på denne siden av da men det er jo også et friområde for byggelasfolk som bor nede i sentrum, de har jo hytter som de slapper av på, kommer seg bort fra trafikken i sentrum.

Vedlagt legger bilder fra gårdsbruket 29/13 med anmerkninger på neste side.

Med hilsen keli Satre

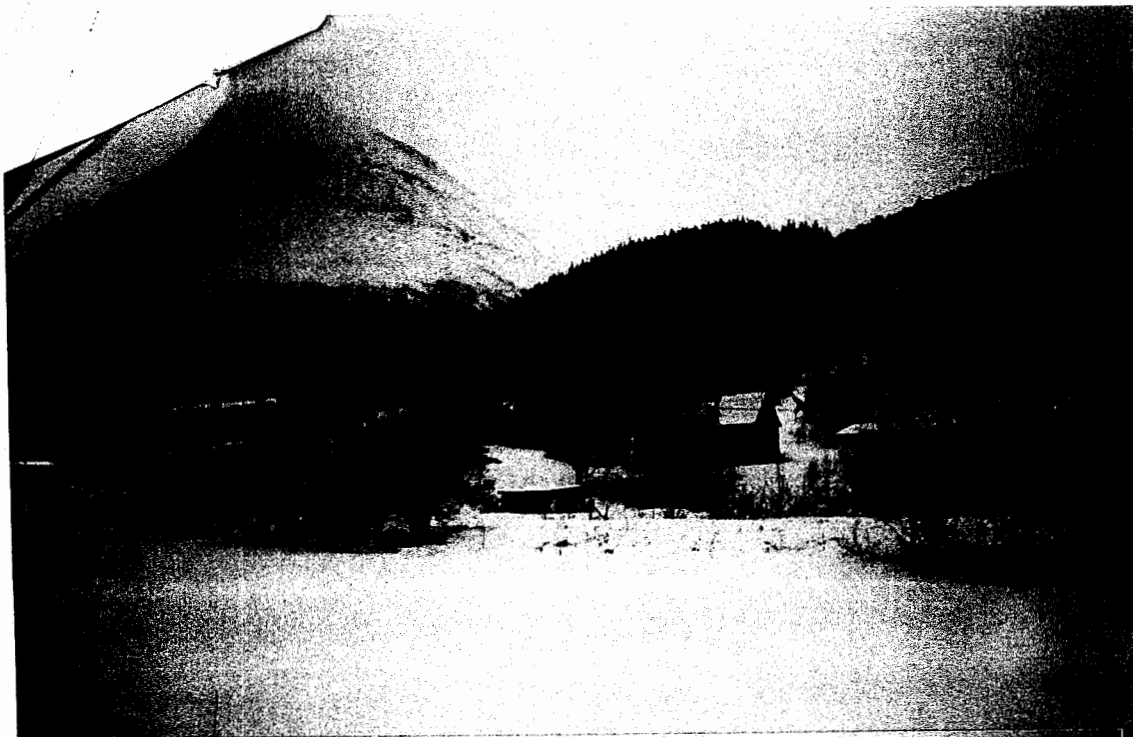
Postboks 88, 9040 Nordkjosbotn



Skaidi

171





Her er det
merket opps
vegterrasse

Her er elva



Her kan jo heller
vegen gå -----

da slipper de
å ødelegge så mye,
samt legge br
over ankomns veggen
til skiferbruket
og skogveg

ankomne 7 skogveg til skiferbruket og skog



Her er en fin
flat mark til
veg på disse
kåhkeene
Bildet er tatt rett
på andre siden av
elva ved skiferbruket

VEDLEGG

Date 23/04. 01

Til

Statens vegvesen Nordkjosbotn!

Statens vegvesen - Troms	
Saksnr.:	199700568-168
Mottatt:	21.12.2001
Arkivnr.:	Saksbeh.:
352.33	

Underleggende hos kad bildse vedrørende veiterrassen.
E6 fra Nordkjosbotn til Storgjørd.

Eventuelt hvis dere kommer til å legge
veiterrassen fra denne siden, at dere da må
vurdere å ta den høyere opp i lia.

Tor da blir det jo like bra for de beboerne
her, som det har blitt for beboerne fra
Storsteinnes til Nordkjosbotn, også fra Nordkjosbotn
til dalsvatnet.

På bildene ser dere jo bakker og hvor fin
veiterrassen kan legges, uten å ødelegge
for mye av de berørte stedene, gåene og
hyttene, som er ved Skogsveien til Porsgjørd.

Harper dere ser på dette og tar dette i
betraktning, for denne veiterrassen som er merket
opp ødelegger for alle menneskene på denne
siden da, og da får jo bare eksabilene
riderett, og hva er best for framtid? avfolkning!

Med hilsen Ole Petre
Nysatregår