



Statens vegvesen



Merknadsbehandling

Prosjekt: **Reguleringsplan E8 Lavangsdalen**

Parsell: **Storskreda - Sørbotn**

Balsfjord kommune

Merknadsbehandling

Innhold

Sammendrag	2
1.0 Innledning	3
1.1 Reguleringsplanprosessen	3
2.0 Merknader mottatt ved offentlig ettersyn	4
2.1 Merknader fra offentlige	4
2.1.1 Troms fylkeskommune, Kulturetaten	4
2.1.2 Balsfjord kommune, Næring og forvaltning	4
2.1.3 Reindriftsforvaltningen Troms.....	5
2.1.4 Brann og redning i Tromsø og Balsfjord kommune	5
2.1.5 Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE).....	6
2.1.6 Politiet	6
2.2 Merknader fra private, selskap, lag og foreninger	6
2.2.1 Troms Kraft Nett AS.....	6
2.2.2 Elvekraft AS	6
2.2.3 Ingvald B. Johansen, grunneier eiendom 8/7	7
2.2.4 Norges Lastebileierforbund, avdeling Troms og Finnmark.....	7
2.2.5 Jens-Petter Hansen og Kenneth Hansen, grunneier eiendom 8/3.....	8
2.2.6 Svanhild Dorteia Johansen v/Per Vidar Johansen, grunneier eiendom 8/2.....	8
2.2.7 Polarporten AS.....	8
3.0 Endringer etter offentlig ettersyn	10
3.1 Begrenset høring	11
3.1.1 Reindriftsforvaltningen i Troms.....	11
3.1.2 Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE)	11
3.2 Sametinget	12
Vedlegg	16

Andre vedlegg:

Alle innkomne brev

Sammendrag

Det kom inn 14 merknader totalt, derav en innsigelse og et varsel om forlenget svarfrist i forhold til kulturminneloven.

De viktigste merknadene:

- Sametinget har opplyst om at det er nyregistrert flere kulturminner i planområdet. Disse må merkes på kart med hensynsoner og det må omtales i planbestemmelsene hvordan disse skal behandles. Noen kulturminner er automatisk fredet og har vært sendt til riksantikvaren for dispensasjonsbehandling. Plankart og planbestemmelser er justert etter samråd med sametinget og riksantikvaren.
- NVE kom med innsigelse med årsak i at vegen kommer for nær vassdrag. Etter dette er veglinja justert og innsigelsen er trukket. Innsigelsen gjaldt forhold mest i Tromsø kommune.
- Reindriftsforvaltningen Troms påpeker at det er flyttleier for rein i området, regulert av lov om reindrift. Disse må tas hensyn til i reguleringsplanen. Flyttleiene er avmerket som hensynsone og disse må tas hensyn til i prosjekteringsfasen.

Som følge av merknadene ble planen revidert og sendt ut på begrenset høring til berørte parter. Adresseliste for disse er vedlagt.

1.0 Innledning

1.1 Reguleringsplanprosessen

Forslag til reguleringsplan lå ute til offentlig ettersyn i perioden 9. september til 24. oktober 2011. Offentlig ettersyn ble annonsert i avisene Nordlys og iTromsø 9. september.

Forslag til reguleringsplan lå ute til offentlig ettersyn på følgende steder i høringsperioden:

- Balsfjord kommune, Rådhuset, Storsteinnes og [www.balsfjord.kommune.no]
- Tromsø kommune, Rådhuset, Tromsø og [www.tromso.kommune.no]
- Statens vegvesen, Mellomveien 40, Tromsø og [www.vegvesen.no/vegprosjekter/]

Brev om at forslag til reguleringsplan var lagt ut til offentlig ettersyn ble sendt til grunneierne. Følgende offentlige høringsinstanser og interesseorganisasjoner har fått tilsendt planen:

- Forsvarsbygg
- Fylkesmannen i Troms
- Norges vassdrags- og energidirektorat
- Reindriftsforvaltningen i Troms
- Sametinget
- Troms fylkeskommune
- Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap
- Mattilsynet
- Troms politidistrikt
- Tromsø kommune
- Balsfjord kommune
- Direktoratet for mineralforvaltning med Bergmesteren for Svalbard
- Tromsø Museum, Fagenhet for arkeologi
- Troms Kraft AS
- Statnett
- Brannvesenet i Tromsø
- UNN Ambulans Tromsø
- Cominor AS
- NAF - Norges Automobilforbund
- Norges Lastebileier-Forbund
- Telenor
- Polarporten AS

Interesseorganisasjoner i Tromsø kommune:

- Andersdal-Kristofferjord utviklingslag
- Ba-by-le Gro Tønseth
- Breivikeidet utviklingslag
- Canal Digital kabeltv
- Fortidsminnesforeningen
- Forum for natur og friluftsliv i Troms
- Funksjonshemmedes fellesorganisasjon
- Innlandet Utviklingslag
- Ishavskysten friluftsråd
- Lakselvbukt Utviklingslag
- Mauken/ Tromsdalen reinbeitedistrikt
- Norges Miljøvernforbund
- Norges naturvernforbund
- Næringsforeningen i Tromsø
- Ramfjord sams jaktområde
- Ramfjord Utviklingslag
- Søndre Ramfjord grunneierlag
- Sørbotn grunneierlag
- Troms turlag
- Tromsø Natur og ungdom
- Tromsøysund skogeierlag

Interesseorganisasjoner i Balsfjord kommune:

- Balsfjord beitelag
- Balsfjord bondelag
- Balsfjord sau- og geit
- Barn og unges representant
- Brukerrådet for funksjonshemmede
- Eldrerådet i Balsfjord
- Kantornes & omegn bygdslag
- Laksvatn fiskelag
- Lavangsdalen Utmarkslag
- Selnes og Svartnes Utmarkslag

Det ble arrangert åpent møte på Kantornes sanitetshus 6. oktober 2011. Møtet ble kunngjort i avisene Nordlys og iTromsø 4. oktober. Det var ca. 25 personer som stilte på møtet.

2.0 Merknader mottatt ved offentlig ettersyn

I dette kapitlet gjengis sammendrag av mottatte merknader med kommentarer fra Statens vegvesen Region nord. Merknader fra offentlige særlovsmyndigheter er gjengitt først, deretter kommer merknader fra private selskap, lag og foreninger, og til slutt er merknader og innspill fra privatpersoner og grunneiere oppsummert og kommentert/vurdert. Alle merknader ligger som vedlegg.

Det er utarbeidet ett merknadshefte for Balsfjord kommune og ett for Tromsø kommune.

2.1 Merknader fra offentlige

2.1.1 Troms fylkeskommune, Kulturetaten

Troms fylkeskommune, Kulturetaten har ingen innvendinger eller merknader til planen.

Kommentar fra Statens vegvesen

Tas til orientering.

2.1.2 Balsfjord kommune, Næring og forvaltning

Det er kommet merknad angående skogbruksfag fra Balsfjord kommune. I ettertid har det kommet en presisering fra Balsfjord kommune at dette bare skal ses på som et skogfaglig innspill og ikke som en offisiell merknad fra Balsfjord kommune.

Saksbehandleren i Balsfjord kommune mener at det kan skaffes og burde vært lagt frem mer detaljerte vurderinger av skogen i dalen og relatert skogsbrukstematikk.

Skogareal uten rimelig kort avstand til bilveg er ikke drivbare. En avkjørselsfri veg med midtdeler, vil kunne blokkere for skogsaktivitet. Det må etableres system med åpninger i midtdelere og med avkjørsler. Kommunen påpeker også behovet for tilstrekkelig høyde på underganger slik at vogntog kan passere. Det er foreslått parallelle skog-/utmarksveger langs og like inntil E8. Dette fungerer dårlig på andre strekninger langs E8 i Balsfjord og langs E6. Kommunen anbefaler at parallellveger etableres i et fiskebeinmønster, det vil si med stigning fra avkjørselen og i større avstand fra E8.

Det vil bli permanent avkjørsel ved Smalak. Det er angitt bilveg parallell med E8 fra Smalak til gnr/bnr 9/10. Nå er det flere direkte avkjørsler til skogteiger på strekningen. Foreslått parallell skogsbilveg fra Smalak bør etableres etter fiskebeinmønster, det vil si med noe stigning fra Smalak og lengre opp i lia.

På østsiden av vegen vil skjæringer vanskeliggjøre atkomst til eiendommene. Kommunen er også skeptisk til angitt parallellveg på oversiden av skjæringen. Fra sør er det lagt inn ca. 300 m bilveg i direkte forlengelse av gammelvegen opp til Storskreda. Dette betinger opprusting av gammelvegen. Planen innebærer en lite gunstig atkomst til skogen, særlig på eiendommen 9/5 nær Smalakelva. Dersom den gamle brua over Smalakelva opprettholdes som privat vil den kunne gi god inngang fra skogsveg-løsningen på 9/5. Dette vil også gi atkomst til en eventuell kraftstasjon på gnr/bnr 9/32 på sørsiden av Smalakelva.

Kommentar fra Statens vegvesen

Den planlagte vegstrekningen gir ikke noen direkte negative konsekvenser for skogen som den ligger i dag gjennom dalen. Det er lagt til rette for markavkjørsler og samleveger slik at alle eiendommene skal nås. Vegen er ikke avkjørselsfri, som det blir påpekt i merknaden.

Lokaliseringen av samlevegene langs E8 forholder seg i stor grad til eksisterende skogsveier. Statens vegvesen vil ikke bygge nye skogsveger annet enn for å erstatte eksisterende der disse er fjernet.

Det vil ikke bygges ut underganger innenfor planområdet i Balsfjord kommune.

Det vil være åpning i midtrekkverket ved rasteplassene ved Smalak og ved Mellomdalen i Tromsø kommune, samt en nødåpning i mellom disse av hensynet til utrykningskjøretøy. Det vil ikke etableres et system for åpning i midtdeler for å tilrettelegge bedre for skogdrift fordi dette vil kunne gå på bekostning av trafikksikkerheten. Skogbruksaktivitet må også forholde seg til avkjørslene ved at det bare kan svinges til høyre her. Ved rasteplassene er det lagt til rette for at større kjøretøy kan snu.

Gammel vegsløyfe eies i dag av private grunneiere og vil ikke bli oppgradert av Statens vegvesen. Dette må brukere av vegen og andre rettighetshavere ta seg av.

Statens vegvesen vil ikke beholde brua over Smalak, og området er avsatt til annen veggrunn i planen. Brua forutsettes revet.

2.1.3 Reindriftsforvaltningen Troms

Reindriftsforvaltningen Troms viser til at området ligger i sommerbeitedistriktet hvor det også går trekk- og flyttelei. Det er viktig at disse holdes åpne slik at en fortsatt uhindret kan flytte mellom øst og vest. Det er også mulig at det må settes opp ledegjerder for å få reinen over vegen.

Flyttelei er beskyttet av lov om Reindrift § 22. Reindriftsagronomen forutsetter at det i samråd med distriktet opprettholdes dialog for å få avklart de nevnte forhold. Det må være mulig for reinen å trekke uhindret over vegen.

Kommentar fra Statens vegvesen

Hensynssoner og bestemmelser til disse ivaretar forholdene.

2.1.4 Brann og redning i Tromsø og Balsfjord kommune

Brann og redning i Tromsø kommune uttaler seg som myndighet både for Balsfjord og Tromsø kommune. De mener en planlagt veg med totalt 10 meters bredde vil kunne skape utfordringer i forhold til fremkommeligheten. På grunn av midtrekkverket kan det være en utfordring å komme frem til ulykkesområdet siden trafikken kan sperre for adkomst eller ulykka kan være på andre siden av midtrekkverket. Førsteinnsatsen vil måtte prioriteres enten fra Balsfjord eller Tromsø. Dette betyr at det kreves god beredskap fra begge kommunene.

Om en hendelse krever mye ressurser (for eksempel lengre opphold for redningsmannskaper), vil god organisering, fremkommelighet, god adkomst og nok plass være kritiske faktorer for en hensiktsmessig innsats på skadestedet.

For at Brann og redningsetatene i Balsfjord og Tromsø kommune skal kunne sikre nødvendig bistand på en skikkelig måte, bør man vurdere en styrking av dagens beredskap og brannordning:

- Det bør anskaffes 2 mindre utrykningskjøretøyer (smalere) spesielt beregnet for håndtering av trafikkulykker jf. erfaringer fra Sverige og Sør-Norge.
- De nye utrykningskjøretøyene må inkludere nødvendig utstyr.
- Annen nødvendig utstyr vurderes.
- Som et minimum bør det innføres fast beredskapsordning i Balsfjord kommune. 4 på hvilende vakt 24/7.
- Vurdere lysregulering ved en hendelse.

Kommentar fra Statens vegvesen

I forbindelse med Risiko- og sårbarhetsanalysen (ROS) som ble gjennomført i dette planarbeidet ble redusert fremkommelighet for utrykningskjøretøy pekt på som en negativ virkning av planen. I planen er det regulert inn avbøtende tiltak som hyppige stopplommer, slakere vegskulder og forbikjøringsfelt.

ROS-analysen pekte også på de økonomiske konsekvensene av planen når det gjelder de faktorene Brann og redning peker på. Dette angår ikke denne reguleringsplanen direkte, men må bli tematikk i realiseringsfasen av utbyggingen, og må tas gjennom dialog mellom Statens vegvesen og de respektive kommunene.

Statens vegvesen erkjenner at vi har et ansvar for fremkommeligheten for utrykningskjøretøy, og må ivareta forholdene for disse på en best mulig måte før ferdigstilling av vegaanlegget.

2.1.5 Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE)

Det er kommet to brev i saken fra NVE.

I brev av 25.10.2011 fremmet NVE *innsigelse* til planforslaget ut fra hensyn til vassdrag og vassdragsmiljø. De forventet at når det ble foretatt en endring av veiens linjeføring ville planen få akseptable miljøkonsekvenser for vassdrag, og innsigelsen kunne da bli trukket.

I brev av 8.11.2011 trakk så NVE innsigelsen med bakgrunn i opplysninger om ny linjeføring gitt i møte med Statens vegvesen, samt møtereferat fra dette møtet.

Kommentar fra Statens vegvesen

Veglinja er tegnet om slik at all breddeutvidelse kommer bort fra elva. Da vil ikke ny vegfylling på noen steder komme nærmere elvebredden enn den gjør i dag. I møte med NVE 2.11.11 ble det bekreftet at dette var tilfredsstillende for at de skal kunne trekke innsigelsen.

Det er ikke nødvendig å legge om elveløp noen steder. Prinsipper for hvordan terrenget skal tilbakeføres og hvordan vassdrag sikres og hvordan inngrepene som berører vassdrag skal utføres er omtalt i planbestemmelsen, § 2.1.

2.1.6 Politiet

Politiet er positive til bygging av midtdeler på vegstrekningen. De er fornøyd med at det opparbeides rikelig med stopplommer langs vegen og at det etableres både rasteplasser og områder for utfartsparkering. Politiet deler Statens vegvesens bekymring vedrørende standarden på alternativ omkjøringsveg, Fv. 294. Ved større trafikkuhell på E8 har det vist seg at denne vegen ikke har kapasitet til å ta unna trafikken. Spesielt gjelder dette for tyngre/brede kjøretøy.

Kommentar fra Statens vegvesen

Tas til orientering. Utbedring av Fv. 294 må behandles som en egen sak.

2.2 Merknader fra private, selskap, lag og foreninger

2.2.1 Troms Kraft Nett AS

Troms Kraft Nett har elanlegg innenfor planområdet, men det ser ikke ut til at disse blir berørt av planen. De ber imidlertid om at utbygging blir gjort kjent med at dersom noen av deres anlegg av en eller annen grunn blir berørt, skal det straks tas kontakt med Troms Kraft Nett.

Kommentar fra Statens vegvesen

Tas til orientering. Dette vil kunne bli tematikk i den videre detaljprosjektering og byggefase.

2.2.2 Elvekraft AS

Elvekraft AS har sammen med grunneier søkt NVE om konsesjon for bygging av småkraftverk i Smalakelva i Balsfjord kommune. Elvekraft skriver at tiltaket kan komme i berøring med planlagt omlegging av E8, blant annet vil parkeringsplass på nordsiden av elva kunne komme i berøring med riggplass i forbindelse med byggeperioden.

De mener det er behov for å legge høyspentkabel i grøft inn til kraftverket, og at dette bør kunne ses i sammenheng med det gravebeidet som skal gjøres i forbindelse med byggearbeidene på E8. De mener det bør avsettes plass til kabelgrøfta i ny veikropp, og at det vil også være behov for en avkjøring til kraftstasjonen.

Kommentar fra Statens vegvesen

Statens vegvesen oppfatter kraftverksprosjektet som uavklart rent arealmessig, og det er vanskelig å komme med konkrete løsninger for å ivareta Elvekraft AS' planer. Mest sannsynlig vil det bli plass til både et eventuelt småkraftverk og vegen med tilhørende rasteplass. Saken vedrørende denne etableringen må gå gjennom de prosedyrer som er vanlige for denne typer saker (både i henhold til plan- og bygningsloven og vannressursloven), og i stor grad er det småkraftverket som må forholde seg til reguleringsplanen for E8.

Strøm vil mest sannsynlig bli ført til området på grunn av belysning av kryss på Smalak.

2.2.3 Ingvald B. Johansen, grunneier eiendom 8/7

Johansen har kommet med merknader i to ulike brev, datert 26. september og 12. oktober 2011.

Johansen opplyser at grensemerket mellom eiendomsparsellene 8/7, Reinsletten (eier Ingvald B. Johansen) og 8/8, Skoglund (eier Elin Marie Hansen) som står nærmest E8 kan under utvidelse av veien forsvinne. Han sier grensemerket må sikres, og når anleggsarbeidet er ferdig må det settes tilbake i grenselinjen, men noen meter lengre fra veien enn der det befinner seg i dag.

Johansen foreslo i utgangspunktet flytting av atkomst til eiendommen gnr/bnr 8/7 Reinsletten fra naboeiendom i Tromsø kommune, men han har kommet til at dette er en dårlig løsning, og foreslår dermed at atkomst forblir slik den var inntegnet i planforslaget som gikk til offentlig ettersyn.

Johansen viser til ordlyd i planbeskrivelsen som sier at Jens-Petter Hansen har veirett fra Luoppoelva til grense Tromsø kommune. Statens vegvesen har opplyst om at denne ordlyden ikke er korrekt, og Jens-Petter Hansen har ingen veirett helt opp til Tromsø kommune. Saken anses som avklart i forbindelse med åpent møte 6. oktober.

Kommentar fra Statens vegvesen

Eiendomsgrenser, justeringer av disse og plassering av grensemerker må avklares og sikres i grunnervervs- og byggefasen.

Atkomst til eiendommen gnr/bnr 8/7 Reinsletten er i plankartet justert slik at denne blir lagt fra ny stopplomme der skogsvegen i dag har avkjørsel fra E8. Denne justeringen vil minimalisere inngrep i hensynssonen til et samisk kulturminne som er markert i plankartet, og er også drøftet med Sametinget. Samlevegene er regulert inn som private veger som ikke vil bli ervervet av Statens vegvesen.

2.2.4 Norges Lastebileierforbund, avdeling Troms og Finnmark

NLF er glad for at vegen i Lavangsdalen skal utbedres da dagens veg er ulykkesutsatt og det er behov for tiltak.

NLF er bekymret for at en veg på 10 meter kan skape problemer for utrykningskjøretøy. Det er også grunn til å tro at det kan oppstå trafikkfarlige situasjoner ved utkjøring fra de mange havarilommene som det legges opp til. Det ville vært verdt å betale de ekstra millionene for å få en veg med 12,5 meters bredde.

I forbindelse med anleggelse av rasteplass ber NLF om at det settes av tilstrekkelig med areal for tungbiler. De forventer at det blir gode toalett- og sanitærforhold.

I anleggsperioden vil kapasiteten på vegen bli redusert, det er da viktig at frekvensen på ferjeavganger over Lyngen og Ullsfjorden økes.

Kommentar fra Statens vegvesen

Valg av veg med 10 meters bredde er drøftet og belyst i planbeskrivelsen. Til sammenligning er eksisterende veg ca. 7,5 meter bred.

Rasteplassene er planlagt slik at tyngre kjøretøy kan bruke disse som snuplasser. Arealmessig er dette forholdsvis store rasteplasser. Toalett- og sanitærforhold er ikke avklart på dette plannivå. Ved planlagt bru over Ramfjorden er det innregulert rasteplass som vil fungere som en hovedrasteplass på strekningen Nordkjosbotn – Tromsø, her vil de sanitære forhold være ivaretatt.

En eventuell økning av frekvensen av ferjeavganger over Lyngen og Ullsfjorden vil måtte tas stilling til i selve anleggsperioden. I utgangspunktet er det et mål at vegen ikke skal være stengt over lengre perioder i anleggsfasen.

2.2.5 Jens-Petter Hansen og Kenneth Hansen, grunneier eiendom 8/3

Hansen viser til åpent møte 06.10.2011 på Kantornes sanitetshus. På møtet ble det påvist at nåværende markavkjørsel til eiendommen 8/3 i Balsfjord, eiere Jens-Petter Hansen og Kenneth Hansen, fra rasteplassen ved Storskreda ikke var tatt med i reguleringsplanen. I samråd med Statens vegvesen ble det foreslått ny løsning for reetablering av avkjørsel til skogsveg.

Kommentar fra Statens vegvesen

Merknaden tas til følge. Plankartet er oppjustert med avkjørsel til skogsvegen på eiendommen.

2.2.6 Svanhild Dorteia Johansen v/Per Vidar Johansen, grunneier eiendom 8/2

Johansen protesterer på planen og peker på at utbyggingen berører gyteområder for både sjørøye og sjørørret i Lavangselva. Johansen skriver at gytebekkene allerede har tatt skade av E8, og at det antas at forurensning fra biltrafikken har ført til at Lavangselva vassdraget er så skadd, at gyting fra sjørørret og sjørøye er vesentlig redusert som følge av dette.

Johansen mener at den nye utvidelsen av veien vil bare føre til en ytterligere forverring av gytesituasjonen om ikke tiltak gjennomføres. Johansen har foreslått at Statens vegvesen opparbeider gyte vann for sjørørret og sjørøye ved å lage en demning som vil kompensere for de skadde gyteforholdene.

Kommentar fra Statens vegvesen

Merknad tas ikke til følge. Statens vegvesen har på grunnlag av merknaden gjennomført en biologisk kartlegging av elva og områdene som det blir pekt på i merknaden (se eget vedlegg: *Angående gyteplasser for sjørørrett og sjørøye i Lavangsdalen*). I den biologiske rapporten fremkommer det at elva i området neppe fører spesielt mye fisk, og at et tiltak som foreslått med stor sannsynlighet ikke vil være med på å forbedre situasjonen.

For øvrig har verken Fylkesmannen i Troms eller NVE kommet med konkrete innspill vedrørende de forhold det pekes på her.

2.2.7 Polarporten AS

Polarporten viser til tidligere sendt uttalelse i forbindelse med varsel om planoppstart samt til åpent møte. De har kommet med merknader som er inndelt i flere temaer:

- a) *Vegkapasitet*. Polarporten viser til spørsmål om kapasitet på en 10 meters veg kontra en 12,5 meters veg. De mener Statens vegvesen har sagt at kapasiteten går ned på en så smal veg, men at det ikke er blitt klargjort hvor mye kapasiteten reduseres. Polarporten ber om begrunnelse og beregninger på

dette. De antar at man ikke har erfaring med denne vegtypen i Norge slik at denne vegen blir prøveklut. Man bør derfor hente inn erfaringer fra utlandet.

- b) *Ulykker.* Midtrekkverk antas å redusere ulykker, planen sier ikke noe om omfanget av ulykkesreduksjon. Ber om at dette belyses gjennom ulykkesstatistikk.
- c) *Kostnader.* Kostnad 200 – 250 mill. med 10 meters vegbredde. Polarporten vil vite hvor mye mer en veg med vegbredde 12,5 meter koster, da unngår man forbikjøringsfelt som også koster mye. De spør om man ikke kan fjerne rekkverk til fordel for annen midtmarkering og dermed redusere kostnader?
- d) *FV.294 som avlastningsveg.* Fv.294 vil kunne bli brukt som avlastningsveg, men kan ikke brukes av tunge kjøretøy for hele strekningen. Planer og kostnadsberegning for hele strekningen er ikke laget. Mener at E8 ikke kan få midtrekkverk før fv.294 er opprustet og at tidsplan og kostnadsoverslag for dette må foreligge før kommunen skal behandle reguleringsplanen. Dette må avklares med fylkeskommunen.
- e) *Planbehandling, planoppdeling, planmyndighet og konsekvensutredning.* Polarporten sendte innspill til planoppstart 20.juni. Denne har ikke vært gjenstand for merknadsbehandling. De ber om at det som sto i dette innspillet tas med i denne merknadsbehandling. De mener det må gjennomføres en konsekvensutredning (KU) for hele vegstrekningen fra Nordkjosbotn til Tromsø, og at konsekvensutredningsforskriftene krever KU for denne type prosjekter. De mener Statens vegvesen har delt opp strekningen i flere planer bevisst for å holde kostnader nede for å unngå KU. De viser også til at nyoppdagede kulturminner forsterker kravet til KU.

For E8 som stamveg er det mye som taler for å overlate planmyndigheten for en helhetlig E8 til fylkeskommunen. Helhetlige beslutninger og planinnsats vil kunne optimaliseres ved en og samme planmyndighet for hele strekningen Tromsø – Nordkjosbotn.

Kommentar fra Statens vegvesen

- a) *Vegkapasitet.* Valg av vegstandard er behørig dokumentert og belyst i planbeskrivelsen. Veg med vegbredde 10 meter er dimensjonerende for trafikkmengde fra gjennomsnittlig kjøretøyer i døgnet (ÅDT) 4000 – 8000. For å dimensjonere en veg med vegbredde 12,5 meter kreves ÅDT fra 8000 – 12000. I 2010 var ÅDT 3450 i Lavangsdalen. Med de faktorer man pr. i dag bruker for å beregne forventet trafikk i årene framover vil ÅDT i 2040 være 4650. Vegen er med andre ord planlagt i følge vegnormalene med tilstrekkelig kapasitet langt inn i framtiden.

For øvrig kom det ingen spørsmål om redusert kapasitet opp på åpent møte på Kantornes om denne reguleringsplanen. Dersom det hadde gjort det ville denne påstanden blitt tilbakevist der. Vegbredden som skal brukes i Lavangsdalen er brukt og kjent andre steder i landet, selv om vi ikke har tilsvarende i region nord. Vi er derfor ingen prøveklut, men har tvert i mot tatt erfaringer fra andre steder med oss inn i arbeidet med denne planen.

- b) *Ulykker.* En stor del av ulykkene på denne strekningen er møteulykker, og derfor vil et midtrekkverk være det beste tiltak for å unngå disse. Når det gjelder andre typer ulykker forventes også disse å bli redusert ved en forbedret vegstandard, blant annet vil konsekvensene ved utforkjøringsulykker bli mindre siden dette prosjektet også legger opp til slakere sideterreng.
- c) *Kostnader.* En veg med 12,5 meter vegbredde vil også måtte ha forbikjøringsfelt, da dette også er en veg med bare ett felt i hver kjøreretning. Kostnaden for å øke den generelle vegbredden fra 10 til 12,5 meter er grovt anslått til ca. 70 millioner kroner på denne strekningen. Poenget med hele prosjektet er å få et fysisk skille med midtrekkverk i stedet for det normale som er midtoppmerking. Normalt ville en slik 10 meters vegbredde ha midtoppmerking, det er det som står i vegnormalene, men for å unngå møteulykker ønsker man altså her å øke sikkerheten ved å etablere midtrekkverk i stedet for midtoppmerking. Effektberegninger gjennomført i 2011 viser at det mest kostnadseffektive er å bygge veg 10 meters vegbredde med midtrekkverk, se kap. 6.3 i planbeskrivelsen.

d) *Fv. 294 (Kantornes – Sørbotn via Andersdalen) som avlastningsveg.*

Ved stenging av E8 etter ombygging vil situasjonen bli den samme som i dag ved ulykker, vegen gjennom Lavangsdalen blir også nå stengt. Det er derfor ikke avgjørende at fv. 294 opprustes og det er følgelig ikke laget noe prosjekt for å finne kostnader eller planer for en slik opprusting.

e) *Planbehandling, planoppdeling, planmyndighet og konsekvensutredning.* Relevante innspill til planoppstart er kommentert i planbeskrivelsen og tatt med i utarbeidelsen av planen. Det er i følge plan- og bygningsloven ikke krav til merknadsbehandling av innspill til planoppstart.

Spørsmålet om konsekvensutredning har vært behandlet i henhold til forskrift om konsekvensutredning, og verken Statens vegvesen, Tromsø kommune, Balsfjord kommune, Fylkesmannen i Troms, Troms fylkeskommune eller andre særlovsmyndigheter anser at denne planen krever konsekvensutredning.

Årsaken til at Statens vegvesen har delt opp strekningen mellom Laksvatnbukt og Sørbotn i to reguleringsplaner er flere, men ingen av dem har med økonomi å gjøre. Hovedårsaken er krav til mer omfattende tekniske vurderinger i neste planområde. Den delen som innbefattes av denne planen følger eksisterende veg og er derfor lettere å regulere enn neste del. Neste vegstrekning (Laksvatnbukt – Storskreda) vil kreve kurveutbedring og kryssomlegging og krever blant annet større geotekniske undersøkelser, vurderinger med hensyn til bebyggelse og nærføring mot sjø. Planen fra Storskreda til Sørbotn omfatter 9,5 km veg, noe som er et stort område i en reguleringsplan. Det ville ikke vært hensiktsmessig å utvide denne med ytterligere nesten 8 km. Summen av alt dette var avgjørende for at vi valgte å dele planområdet i to deler.

Det er normalt at temaer som for eksempel kulturminner dukker opp i planer som ikke konsekvensutredes. Dette løses da i reguleringsplanprosessen. Kulturminnene er registrert og det blir belyst og behandlet hvordan disse skal behandles i planen og for ettertiden. I forbindelse med saksbehandlingen av denne planen har det vært befarings i området og tett dialog med Sametinget. Fagmyndighet for kulturminner har ikke bedt om at planen skulle konsekvensutredes.

Statens vegvesen anser det som uaktuelt at det skal være en annen planmyndighet enn de respektive kommunene som vedtar planen. Verken Troms fylkeskommune eller Fylkesmannen i Troms har kommet med innspill som skulle tyde på at dette var en aktuell løsning for denne prosessen.

3.0 Endringer etter offentlig ettersyn

Endringer som følge av merknader:

- Avkjørsel til skogsveg fra eksisterende rasteplass ved Storskreda er inntegnet på plankart
- Hensynssoner for samiske kulturminner på vestsiden av E8 er utvidet og inntegnet på plankart
- Avkjørsel til skogsveg ved Andersdalskjeften er flyttet fra utfartsparkering til stopplomme lengre nord

Andre justeringer:

- Rasteplassen er noe justert i forhold til behov for snuplass
- Noen stopplommer med atkomstveger er justert

Det er utført noen mindre arealmessige justeringer av reguleringsplanen. Grensen for formålet "Annet vegareal" er blitt utvidet noe, der man har sett at dette er hensiktsmessig.

Etter begrenset høring har vegen fra rasteplass på Smalak over eksisterende bru blitt fjernet.

3.1 Begrenset høring

Som følge av endringer i plandokumentene etter det offentlige ettersyn ble det besluttet å sende de reviderte dokumentene til direkte berørte grunneiere og fagmyndigheter. Utvalget av disse ble vurdert opp mot hvor det var gjort større endringer i plankartet, og hvorvidt dette kunne gi konsekvenser for berørt areal og eiendom som man i høringsrunden ved det offentlige ettersyn ikke kunne forutse.

Denne begrensede høringen ble utsendt 1. desember 2011 med uttalelsesfrist satt til 2. januar 2012.

Følgende innspill ble mottatt i forbindelse med høringen:

3.1.1 Reindriftsforvaltningen i Troms

Reindriftsforvaltningen sier at det må bli en tydeligere avklaring rundt trekk- og flyttleiene som krysser E8. Disse må holdes åpne. Det må planlegges mer ved utformingen av disse trekk- og flyttlei overgangene.

Bygging av tiltak mot snøskred har ikke vært forelagt før og må utredes nærmere i forbindelse med trekk- og flyttlei. Videre ønskes det en tett dialog mellom reinbeitedistriktet og utbygger. En sluttbefaring når utbyggingen er ferdig er også ønskelig.

Reindriftsagronomen viser til reinbeitedistriktet sin uttalelse og oppfordrer utbygger til tett dialog med reinbeitedistriktet og reindriftsforvaltningen i Troms. Det gjøres oppmerksom på at flyttlei er beskyttet i lov om reindrift § 22.

Kommentar fra Statens vegvesen

På dette plannivå er det vanskelig å komme med konkrete løsninger for trekk- og flyttleiene, og hensynssonene og bestemmelsene til disse sikrer at dette må løses i den videre prosjekteringsfasen. Dette forutsetter en tett dialog med Reindriftsutøveren i området.

Detaljprosjekteringen har avdekket et behov for å deponere masser uegnet til vegbygging, og i forbindelse med dette har det allerede vært gjennomført et møte med Reindriftsutøveren. Reindriftsutøveren ble forespeilet en løsning der disse massene kunne fungere som skredsikringsvoll i Mellomdalen, der det i dag er registrert skredfare. Dette er en konkret løsning som ikke vil bli fulgt opp i denne reguleringsplanen. Når det gjelder tiltak mot snøskred utover eksisterende skredvoller og planlagt skredsikringstiltak på Hestvolla i Tromsø kommune, er ikke dette tatt med i denne reguleringsplanen. Eventuelle øvrige skredsikringstiltak vil måtte forelegges berørte myndigheter som egne saker.

3.1.2 Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE)

NVE mener at det er mer hensiktsmessig at planene forelegges NVE før inngrep og berøring av vassdrag, i motsetning til at disse skal godkjennes av NVE.

Skogryddingen som tilsiktes i planbestemmelsenes pkt. 3.2.1 a, må også inneholde ordlyd som sikrer at det opprettholdes et naturlig vegetasjonsbelte langs vassdrag, jf. vannressursloven § 11.

Kommentar fra Statens vegvesen

Merknadene tas til følge og planens bestemmelser er oppjusterte.

3.2 Sametinget

Sametinget har påberopt seg utsatt merknadsfrist med hjemmel i kulturminneloven. Merknad er datert 6.februar 2012 og kopi fra Riksantikvarens svar på søknad om dispensasjon for kulturminner ligger vedlagt.

Sametinget har befart planområdet og kartlagt 12 lokaliteter med til sammen 20 kulturminner innenfor planområdet til denne planen og et område på tilgrensende reguleringsplan i sør. Alle kulturminnene er reindriftssamiske kulturminner. Alle kulturminnene er registrert i kulturminnebasen Askeladden (<http://askeladden.ra.no>).

Totalt er det i planområdet registrert 7 kulturminner som er automatisk fredet, tre av disse ligger i Balsfjord kommune.

1. Askeladden-ID 146832: gieddi/reindriftssamisk gjerdeplass. Automatisk fredet.
2. Askeladden-ID 146747: reindriftssamisk boplasslokalitet med 2 registrerte árran og 1 gieddi. Automatisk fredet.
3. Askeladden-ID 146751: gieddi/reindriftssamisk gjerdeplass. Automatisk fredet.

Sametinget påpeker at reguleringsplanen ble lagt ut til offentlig ettersyn uten at endelig reguleringsmessig behandling av kulturminnene var avklart med Sametinget. Planen viste seg å være i konflikt med tre automatisk fredete samiske lokaliteter. I samråd med tiltakshaver og Riksantikvaren valgte Sametinget å ikke gå til innsigelse, men i stedet behandle planen som en søknad om dispensasjon etter kulturminnelovens § 8, fjerde ledd.

For at dispensasjonsbehandlingen i forbindelse med reguleringsplanen skulle kunne initieres, måtte det være enighet mellom tiltakshaver og Sametinget om planen for øvrig. Etter en lengre planprosess med tett samarbeid forelå det reviderte reguleringsbestemmelser 20.01.2012 og revidert plankart 23.01.2012. Sametingets uttalelse og Riksantikvarens avgjørelse i dispensasjonssaken gjelder planen slik den foreligger gjennom disse reviderte plandokumentene.

Det reviderte planforslaget er i direkte konflikt med 2 automatisk fredete samiske lokaliteter:

1. Askeladden-ID 146832: gieddi/reingjerdeplass
2. Askeladden-ID 146747: boplasslokalitet med gieddi/reingjerdeplass

Lokalitet 146832 (plankart R04-R05, hensynssone D3):

en reingjerdeplass ved munningen av Nieidarohči/ Andersdalskjeften i Tromsø og Balsfjord kommune. E8 skjærer gjennom østkanten av lokaliteten. Lokaliteten vises som en gresslette på ca. 850 m N-S og 160 m Ø-V og kalles "Reingjerdet". Størrelsen tilsier at det innenfor området har vært forskjellige gjerdeplasser som har vært i bruk i forskjellige perioder.

Lokaliteten blir berørt av den planlagte breddeutvidelsen av veien og av opparbeiding av parkeringsplass og atkomst til skogsbilvei. E8 skjærer allerede i dag gjennom østkanten av lokaliteten. Disse områdene er i planen regulert til samferdselsanlegg. Den delen av gjerdelokaliteten som ikke berøres av tiltak, er i planen regulert til LNFR-område og hensynssone jf. PBL § 11-8d (båndleggingssone etter kulturminneloven). Dette tilsvarer størsteparten av lokaliteten.

Lokalitet 146747 (plankart R03, hensynssone D2):

en reindriftssamisk boplasslokalitet og gjerdeplass som ligger på en liten mo ved munningen av Smálatvággi/Smalak, i Balsfjord kommune. Sametinget påviste 2 árran/ildsted og en gresslette eller gieddi etter reingjerdeplass. E8 skjærer gjennom nordenden av moen med gieddien. Lokaliteten er nevnt som sommerboplass på 1870-tallet (dvs. automatisk fredet jf. ID 146832) og kan antas å ha en betydelig lengre

bruksperiode. På 1900-tallet hadde Romssavaggi/ Tromsdalen siida en hvileboplass i området under vår- og høstflyttingen. Gjerdet har trolig vært brukt i forbindelse med skilling og merking.

Lokaliteten blir berørt av den planlagte breddeutvidelsen av veien og av opparbeiding av atkomst til skogsbilvei. Gieddien/gjerdet strekker seg i dag helt inntil E8 i nord. Disse områdene er i planen regulert til samferdselsanlegg. Den delen av lokaliteten som ikke berøres av tiltak, er i planen regulert til LNFR-område og hensynssone jf. PBL § 11-8d (båndleggingszone etter kulturminneloven). Dette tilsvarer størsteparten av gieddien og selve teltboplassen (2 årran).

Tilråding om dispensasjon etter KML § 8, fjerde ledd

Sametinget ga i sin tilråding til Riksantikvaren av 25.01.2012 en anbefaling om dispensasjon etter KML § 8, fjerde ledd for at det aktuelle tiltaket skal kunne gjennomføres. Det ble anbefalt følgende vilkår for dispensasjonen:

- botanisk registrering av de to gjerdeplassene (ID 146832 og 146747-3), samt pollenanalyse med henblikk på datering
- begrenset undersøkelse (prøvestikk med henblikk på datering) av de to ildstedene 146747-1 og 146747-2

Sametinget anbefalte også kartlegging av bruksspor på eldre trær ved boplasslokaliteten 146747 i forbindelse med undersøkelsen.

Og som ytterligere vilkår:

- at det tas kontakt med Sametinget i god tid før tiltaket skal gjennomføres, og at kostnadene til undersøkelsen dekkes av tiltakshaver, jf. KML § 10

Sametinget la i sin tilråding til grunn at lokalitetene blir berørt av den planlagte breddeutvidelsen av veien og av opparbeiding av atkomst til skogsbilvei (ID 146832 og 146747) og parkeringsplass (ID 146832). De viste til at tiltaket er begrunnet i sikkerhetshensyn, som etter Sametingets syn veier tungt, og at det allerede er gjort inngrep i lokalitetene gjennom eksisterende vei (E8). Sametinget påpekte dessuten at det ikke er foretatt noen arkeologiske undersøkelser av reindriftssamiske boplasser i området, og at en botanisk undersøkelse av gjerdeplassene vil være av vitenskapelig verdi og gi viktig informasjon om den reindriftssamiske bruken.

Når det gjaldt ID 146747 ved Smalak, bemerket Sametinget at de øvrige kulturminnene på lokaliteten bærer preg av å være utsatt i forhold til eksisterende aktivitet (skogsbilvei, elgjakt) og av nærheten og tilgjengeligheten i forhold til E8. Etter endt utbygging vil det ene ildstedet ligge nærmere E8.

Sametinget la også vekt på at utbyggingen kun berører en mindre del av ID 146832 og 146747, og at hensynet til lokalitetene for øvrig er godt ivaretatt gjennom reguleringsbestemmelsene. De anbefalte undersøkelsene antas å representere et minimalt inngrep i lokalitetene.

Tromsø Universitetsmuseum slutter seg i sitt brev til Riksantikvaren av 31.01.2012 til Sametingets anbefaling og vilkår for dispensasjonen.

Tillatelse til dispensasjon

Riksantikvaren har i brev til Sametinget av 02.02.2012 (se vedlagte kopi) gitt sin tillatelse til at reguleringsplanen for E8 Lavangsdalen (parsell Storskreda – Sørbotn) kan godkjennes under de nevnte forutsetninger. Riksantikvaren bemerker:

”Riksantikvaren kjenner svært godt til de trafikale og sikkerhetsmessige problemer rundt E8 i Lavangsdalen og anser dette som et tungt samfunnsmessig hensyn. I dette tilfellet er også de 2 angjeldende kulturminnelokalitetene allerede berørt av den eksisterende veien, og inngrepet representerer derfor ikke et inngrep i et hittil urørt område. Samtidig vil kulturminnene bli ytterligere forringet gjennom de nye inngrepene, og det er fare for at den vegetasjonen som fremdeles karakteriserer kulturminnene over tid vil forsvinne/endres på en slik måte at de ikke lenger er lesbare og kunnskapsverdien forsvinner.”

Riksantikvaren påpeker at vedtak om omfang av den botaniske granskingen, herunder endelige kostnader og avgrensning av undersøkelsesområdet, først kan skje etter at reguleringsplanen er endelig vedtatt. En botanisk gransking kan bare la seg gjennomføre i sommerhalvåret, og tiltakshaver må i sin planlegging ta hensyn til dette. Tiltakshaver må varsle Sametinget i god tid før tiltak etter reguleringsplanen ønskes realisert, slik at Riksantikvaren kan fatte vedtak om omfanget av den botaniske granskingen. Dette vedtaket vil kunne påklages i medhold av forvaltningsloven §§ 28 og 29.

Merknader til reguleringsbestemmelsene – dispensasjonsvilkårene

Dispensasjon fra den automatiske fredningen gjennom planvedtaket forutsetter at kommunene innarbeider vilkårene i planens reguleringsbestemmelser. Hvis dette ikke blir gjort, mener Sametinget at de og/eller Riksantikvaren kan gå til innsigelse mot planen.

Vilkårene for dispensasjon skal gis under det/de arealformål dispensasjonen er gitt for. Det må videre presiseres hvor det gjelder, dvs. hvilken lokalitet:

Lokalitet ID 146832 ved Andersdalskjeften Balsfjord og Tromsø kommune (plankart R04-R05)

Sametinget understreker at dispensasjonen gjelder den delen av lokaliteten som ligger i område regulert til kjøreveg og annen veggrunn – tekniske anlegg (Balsfjord og Tromsø kommune) og parkeringsplass (Balsfjord kommune). Vilkårene for dispensasjon skal derfor inn under § 3. Områder for arealbruksformål, pkt. 3.1 Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur (pkt. 3.1.1., 3.1.3 og 3.1.4).

Sametinget ber om at følgende tekst innarbeides i reguleringsbestemmelsene for Balsfjord og Tromsø kommune (parkeringsplass gjelder kun Balsfjord k.) under § 3:

”Før breddeutvidelsen av E8, opparbeiding av kjøreveg og annen veggrunn, samt parkeringsplass på den automatisk fredete samiske lokaliteten ID 146832 ved Andersdalskjeften (plankart R04-R05), skal det foretas botanisk gransking av kulturminnet. Det skal også foretas pollenanalyse med henblikk på datering. Det tas kontakt med Sametinget i god tid før tiltak skal gjennomføres. Kostnadene til undersøkelsen dekkes av tiltakshaver, jf. kulturminnelovens § 10.

Dispensasjonen gjelder kun den delen av lokaliteten som er regulert til nevnte arealformål. Den resterende del av lokaliteten ligger innenfor område regulert til arealformål LNFR (§ 3, pkt. 3.2.1) og § 5 hensynssone jf. PBL § 11-8d. Innenfor hensynssonen gjelder kulturminnelovens § 3 og bestemmelsene under § 5 hensynssone D3.”

Lokalitet ID 146747 ved Smalak Balsfjord kommune (plankart R03)

Sametinget understreker at dispensasjonen gjelder den delen av lokaliteten som ligger i område regulert til kjøreveg og annen veggrunn – tekniske anlegg. Vilkårene for dispensasjon skal derfor inn under § 3. Områder for arealbruksformål, pkt. 3.1 Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur (pkt. 3.1.1. og 3.1.2).

Sametinget ber om at følgende tekst innarbeides i reguleringsbestemmelsene for Balsfjord kommune under § 3:

”Før opparbeiding av kjøreveg og annen veggrunn på den automatisk fredete samiske lokaliteten ID 146747 ved Smalak (plankart R03), skal det foretas botanisk gransking av gieddien/reingjerdeplassen. Det skal også foretas pollenanalyse med henblikk på datering, samt en begrenset undersøkelse (prøvestikk med henblikk på datering) av de to årran/ildstedene på lokaliteten. Ildstedene beholder sin status som automatisk fredet etter undersøkelsen. Det tas kontakt med Sametinget i god tid før tiltak skal gjennomføres. Kostnadene til undersøkelsen dekkes av tiltakshaver, jf. kulturminnelovens § 10.

Dispensasjonen gjelder kun den delen av lokaliteten som er regulert til nevnte arealformål. Den resterende del av lokaliteten ligger innenfor område regulert til arealformål LNFR (§ 3, pkt. 3.2.1) og

§ 5 hensynssone jf. PBL § 11-8d. Innenfor hensynssonen gjelder kulturminnelovens § 3 og bestemmelsene under § 5 hensynssone D2.”

Vi ber også om at dette framgår av rekkefølgebestemmelsene i § 6.

Øvrige merknader til revidert plan

Vegvesenet har i sin reviderte plan av 20./23.01.2012 tatt hensyn til de merknader Sametinget har kommet med underveis i planprosessen. Hensynet til de samiske kulturminnene er etter vårt syn godt ivaretatt i plankart og planbestemmelser.

Sametinget har følgende mindre bemerkninger:

Hensynssone D1 – lokalitet ID 146751

Plankart R02, Balsfjord kommune

Lokaliteten står oppført med et punkt på plankartet. Punktet viser GPS-posisjonen som vi tok omtrent midt i kulturminnet under den første befaringen og la inn som kartreferanse i Askeladden. Senere foretok vi en nøyaktig oppmåling av gieddien/gjerdeplassen og lagret det som en shapefile som ligger til grunn for avgrensningen av den aktuelle hensynssonen. Lokaliteten dekker med andre ord hele hensynssonen.

Hensynssone D2 – lokalitet ID 146747

Plankart R03, Balsfjord kommune

Det samme gjelder her. Gieddien/gjerdeplassen (ID 146747-3) står oppført med et punkt på plankartet, men dekker i realiteten hele hensynssonen.

Hensynssone D3 – lokalitet 146832

Plankart R05, Balsfjord kommune

Bemerkning jf. D1 og D2.

Kommentar fra Statens vegvesen

Merknaden tas til etterretning. Vilkårene for dispensasjon er tatt med i reguleringsplanbestemmelsene under § 2 *Fellesbestemmelser* i stedet for § 3 *Områder for arealbruksformål* som Sametinget foreslo. Hvis man skulle ta det med under § 3 måtte man gjenta samme tekst for hvert kulturminne, ved å ta det under § 2 gjelder det likevel for alle kulturminnene i hele planen

Vedlegg:

Oversikt over de som fikk tilsendt reguleringsplanen til begrenset høring:

Mari Pauline Sandnes, Edderdunvegen 209, 9013 TROMSØ
Tone-Merethe Robertsen, Myrengvegen 26, 9011 TROMSØ
Statskog SF, Postboks 63 Sentrum, 7801 NAMSOS
Harald Omma Nilsen, 9027 RAMFJORDBOTN
Hugo Jørgensen, Bekkefarete 10 A, 0280 OSLO
Berit Oskal, 9027 RAMFJORDBOTN
Ingeborg Synnøve Skavskogen, Skogtun, 9027 RAMFJORDBOTN
Alvin Marinius Hansen, 9585 SANDLAND
Kjell Arnstein Hansen, Slettmo, 9042 LAKSVATN
Mette Marie Rolness, Innlandsvegen 419, 9020 TROMSDALEN
Gunnar Sørensen, Harestigen 3, 2150 ÅRNES
Elin Mari Hansen, Kantornes, 9042 LAKSVATN
Kenneth Hansen, Kantornes, 9042 LAKSVATN
Jens Petter Hansen, Kantornes, 9042 LAKSVATN
Ingvald Bernhard Johansen, Reinsletten, 9042 LAKSVATN
Viggo Nilsen, Laksvatn, 9042 LAKSVATN
Maria Hemmingsen, 9042 LAKSVATN
Normunn Hans P. Andersen, 9042 LAKSVATN
Signe Dorteia Hemmingsen, Ørnnes, 9042 LAKSVATN
NVE Region Nord, Postboks 394, 8505 NARVIK
Reindrifftsforvaltningen i Troms, Postboks 1183, 9326 BARDUFOSSE
Sametinget, Ávjovárgeaidnu 50, 9730 KARASJOK