



Ev45 Øvre Alta - Kløfta



Detaljregulering med KU

E45 Øvre Alta-Kløfta

Alta Kommune

Drift og vedlikehold
Bodø kontorsted
07.06.2022

1 INNLEDNING	1
2 HVA ER ET PLANPROGRAM	3
3 BESKRIVELSE AV PROSJEKTET	4
3.1 Planområdet	4
3.2 Bakgrunn for planarbeidet	6
3.3 Målsetting for planarbeidet	6
3.4 Valg av vegstandard	7
4 RAMMER OG PREMISSE FOR PLANARBEIDET	9
4.1 Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging	9
4.2 Planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging	9
4.3 Retningslinjer for vurdering av samiske hensyn	10
4.4 Nasjonal transportplan	10
4.5 Planstatus for området	10
4.6 Grensesnitt med Troms og Finnmark fylkeskommune	11
4.7 Andre rammer og føringer	11
5 UTREDNINGSTEMA OG PROBLEMSTILLINGER	12
5.1 Alternativer som foreslås utredet	12
5.2 Metode	13
5.3 Prissatte konsekvenser	14
5.4 Ikke-prissatte konsekvenser	15
5.5 Risiko og sårbarhetsanalyse	18
5.6 Tema som skal behandles i planbeskrivelsen	18
6 PLANPROSESS OG MEDVIRKNING	19
7 SILINGSRAPPORT – VURDERINGER OG ANBEFALING	20
7.1 Vurderinger	20
7.2. Anbefaling	21
8 VEDLEGG	21

1 INNLEDNING

Statens vegvesen har med hjemmel i plan- og bygningslovens § 4-1 i samarbeid med Alta kommune startet arbeidet med utarbeidelse av detaljregulering for strekningen Øvre Alta-Kløfta på E45 i Alta kommune. Planarbeidet er innledningsvis vurdert av forslagsstiller og kommunen til å omfattes av forskrift om konsekvensutredning.

Varsel om oppstart og høring av planprogram ble annonsert og sendt ut i desember 2019, med høringsfrist medio februar 2020.

Formålet med planarbeidet er å oppgradere riksvegnettet til en tilfredsstillende standard innen 2050. Dagens E45 går gjennom bygda Eiby og har mange direkteavkjørsler, smal veg og det er ikke tilrettelagt for gående og syklende på strekningen. Utbedringen vil bedre deler av E45 til en tryggere, mer miljøvennlig og sikker veg.

Det er i samråd med Alta kommune besluttet at revidert planprogram (dette dokumentet) med tilhørende silingsrapport (vedlegg) legges ut til høring og offentlig ettersyn, og legges deretter frem for fastsettelse i planutvalget i Alta kommune, jf. plan- og bygningsloven § 12-9.

Fremdriftsplan for planarbeidet er justert iht. de forventningene/signalene som ble gitt ved høring av planprogrammet. Dette begrunnes med Regionreformen og Statens vegvesens omorganisering. Videre har det vært noe uklarhet knyttet til hvorvidt reguleringsplanleggingen skulle videreføres, siden prosjektet per dags dato ikke ligger inne i Nasjonal transportplan (NTP).

Planarbeidet ble gjenoppstartet i november 2021. I løpet av 2021/22 har Statens vegvesen bearbeidet opprinnelige korridorer noe, gjennomført grunnundersøkelser for alle traséalternativene og samlet og systematisert kjent kunnskap om verdier og konfliktnivå i området. Statens vegvesen anbefaler at et redusert antall traséalternativer legges til grunn for arbeidet med detaljregulering.

Endelig forslag til detaljregulering til kommunal sluttbehandling forventes lagt fram for politisk behandling i 2023.

For alle alternativene vil løsning være lik på strekningen fra Tangen bru til Skillemoen (ca. 700 m). og fra Kløfta til Eiby (ca. 7,8 km). Det er gjennomført en silingsprosess for traséalternativene/korridorene på delstrekningen som i dag går gjennom Eiby (ca. 4,5 km) for å redusere antallet alternativer som skal detaljreguleres. Det er utarbeidet en egen silingsrapport som vurderer traséalternativene 1/1B, 2 og 3. I tillegg er et kombinert alternativ 2/1B tatt inn i silingsarbeidet, som følge av konkret innspill fra Statsforvalteren i Troms og Finnmark.

Det er i revidert planprogram (dette dokumentet) bare gjort nødvendige endringer og tilføyelser inkl. opplysninger som samsvarer med dagens situasjon. Dette for å implementere silingsprosessen som har resultert i en silingsrapport (vedlegg). Silingsrapporten danner beslutningsgrunnlag for vegvesenets tilrådning og senere fastsetting av planprogrammet etter ny høring.

Planprogrammet er tilført et nytt kapittel, kapittel 7, der vurderingene av alternativene er kort beskrevet og vurdert. Avslutningsvis følger vegvesenets anbefaling i saken.

Revidert planprogram og tilhørende silingsrapport legges på ny ut til høring og offentlig ettersyn i perioden 08.06.–12.07.22. Dokumentene er tilgjengelige på kommunens nettside www.alta.kommune.no under *Forside/Tjenester/Arealplaner*, og på Statens vegvesens nettside www.vegvesen.no under Vegprosjekter -> [E45 Øvre Alta-Kløfta | Statens vegvesen](#)

Høring av revidert planprogram er annonsert i Altaposten, og berørte parter, interesseorganisasjoner og sektormyndigheter er direkte tilskrevet.

Det blir arrangert et åpent orienteringsmøte på Vangen samfunnshus i Eiby den 15. juni kl. 18.30.

Innspill til revidert planprogram og tilhørende silingsrapport sendes innen 12.07.22 til e-post: firmapost@vegvesen.no eller per brev til:

Statens vegvesen
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Eventuelle spørsmål om planarbeidet kan rettes til:

Prosjektleder Knut Hågensen , tlf. 99242385, e-post knut.hagensen@vegvesen.no

Planleggingsleder i Statens vegvesen, Astrid Eide Stavseng, tlf. 917 48 468, e-post astrid.stavseng@vegvesen.no

Planleggingsleder i Statens vegvesen, Andreas Einevoll, tlf. 454 38 591, e-post andreas.einevoll@vegvesen.no

Planlegger/saksbehandler Reidar André Olsen i Alta kommune, tlf. 481 50684, e-post reidar.olsen@alta.kommune.no

Vi gjør oppmerksom på at innsendte innspill og merknader ikke blir besvart direkte, men blir kommentert og vurdert i plandokumentene i forbindelse med videre behandling av saken.

2 HVA ER ET PLANPROGRAM

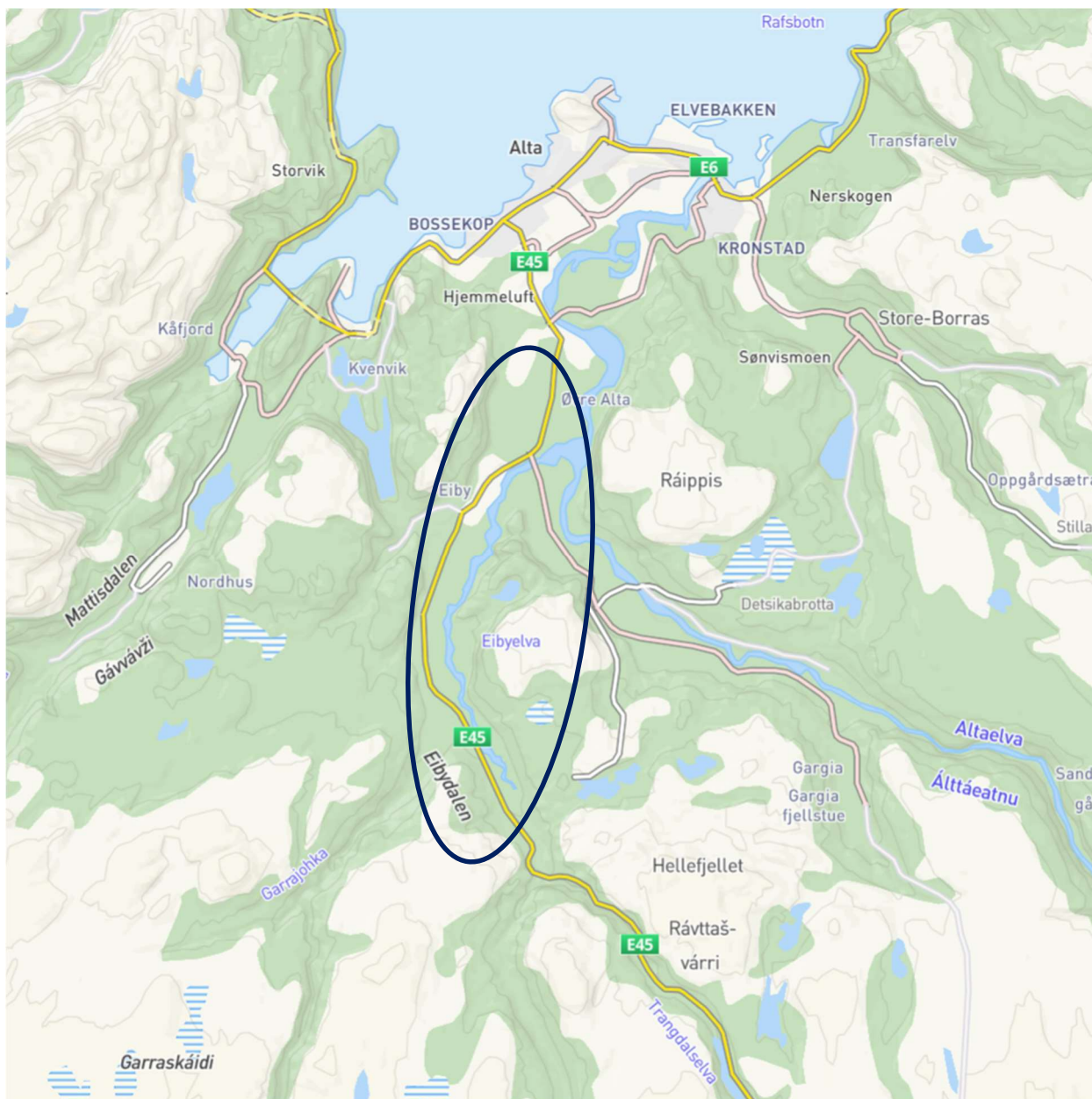
Et planprogram er en plan for prosessen og planleggingen av et prosjekt. Planprogrammet utgjør første steg i arbeidet med detaljregulering for E45 Øvre Alta-Kløfta.

Planprogrammet skal klargjøre formålet med planarbeidet og avklare rammer og premisser for den videre prosessen. I dette høringsutkastet til planprogram foreslås det hvilke tema og problemstillinger som bør løses i planarbeidet, opplegg for informasjon og medvirkning, og hvilke utredninger som anses nødvendige for å gi et godt beslutningsgrunnlag.

Dersom berørte regionale og statlige myndigheter på grunnlag av forslag til planprogram vurderer at planen kan komme i konflikt med nasjonale eller viktige regionale hensyn, skal dette framgå av uttalelsen til forslaget til planprogram. Regionale og statlige myndigheter skal så langt det er mulig ta stilling til om planforslag bør fremmes, hva som i tilfelle bør utredes og hvilke avbøtende tiltak som bør vurderes (jf. lovkommentaren til §4.1 i plan - og bygningsloven).

3 BESKRIVELSE AV PROSJEKTET

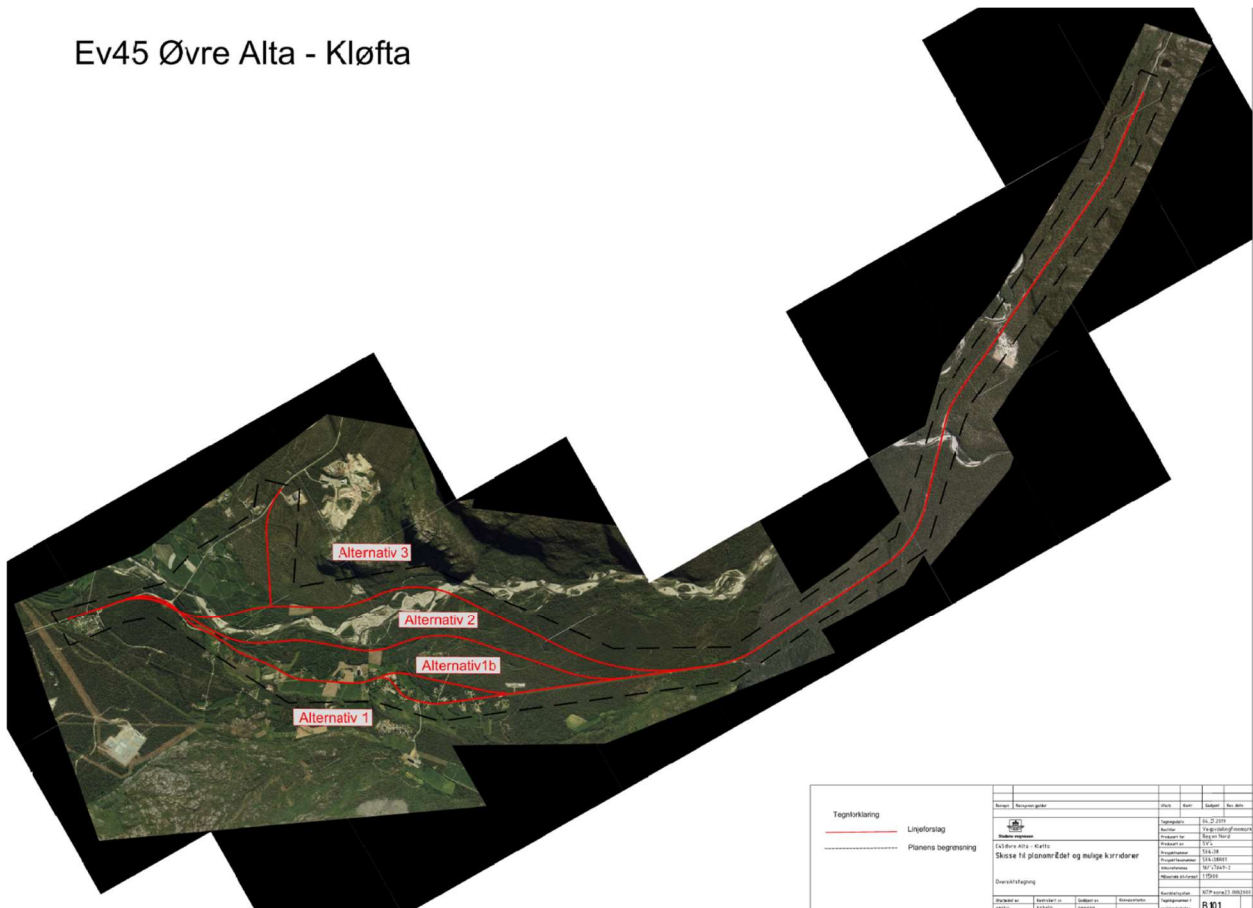
3.1 Planområdet



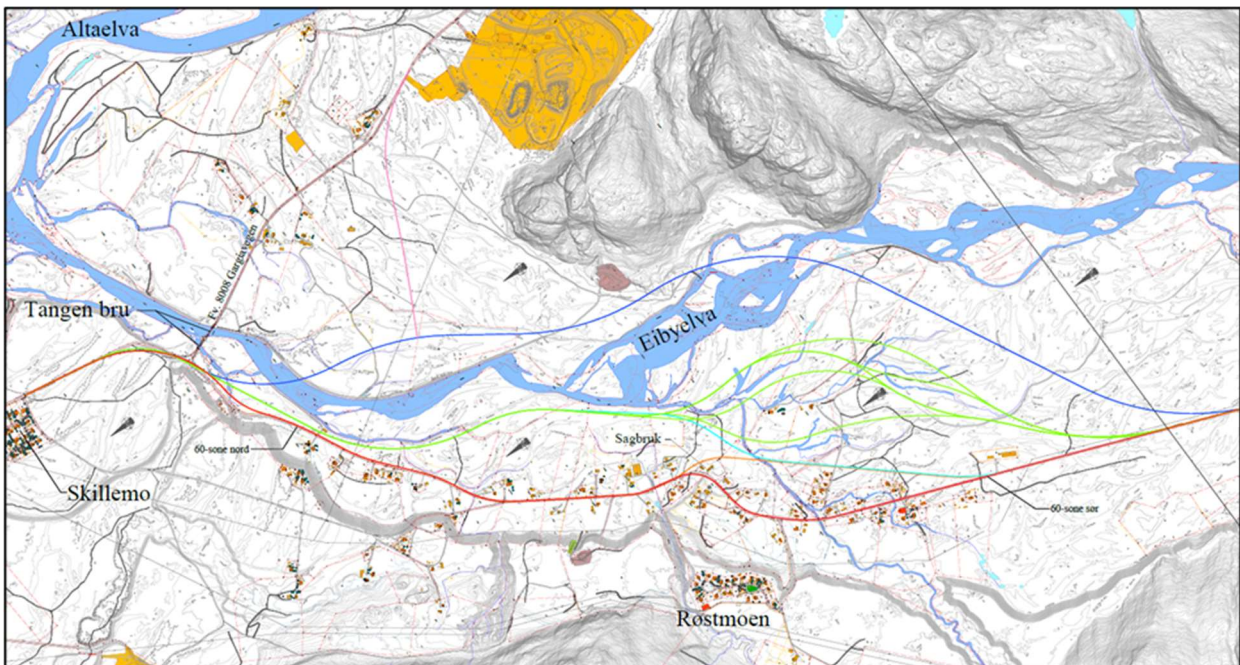
Figur 1. Kartutsnittet viser et oversiktskart over området

Planområdet ligger i Alta kommune. Planområdet starter ved Skillemoen i Øvre Alta, sør for Alta by. I starten av planområdet er det spredt bebyggelse med flere landbrukseiendommer. I bygda Eiby er det bebyggelse på begge sider av vegen. E45 ligger på vestsiden av Eibyelva som renner gjennom dalen. Det er mye landbruk i området. Sør for Eiby er det i stor grad skogsområder langs vegen.

Ev45 Øvre Alta - Kløfta



Figur 2. Kartutsnittet viser planområdets avgrensning, samt traséalternativene merket med røde linjer.



Figur 3. Kartillustrasjonen viser traséalternativene slik de er presentert i silingsrapporten; hhv. alternativ 1 – rød linje langs eksisterende E45, korridor/alternativ 1B – oransje linje sørøst i Eiby, korridor/alternativ 2 – grønn linje/linjer mellom E45 og Eibyelva, korridor/alternativ 3 – blå linje øst for Eibyelva. Se beskrivelse av alternativene i kap. 2 i silingsrapporten.

3.2 Bakgrunn for planarbeidet

Planarbeidet er igangsatt på bakgrunn av riksvegutredningen for rute 8B (2015) som beskriver Statens vegvesen sine langsiktige planer. I riksvegutredningen er det en målsetting at riksvegnettet skal være utbygget eller utbedret til vegnormalstandard innen 2050.

Statens vegvesens visjon er «Et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i 2050». Bedre framkommelighet for personer og gods i hele landet er en nasjonal målsetting. Strekningen Øvre Alta–Kløfta er en av forbindelsene til utlandet og har en viktig funksjon som transportåre for næringslivet. En oppgradering av E45 vil redusere reisetiden på strekningen både ved å heve vegstandarden og ved å finne en løsning forbi/gjennom Eiby.

Dagens E45 går gjennom bygda Eiby og det er ikke tilrettelagt for gående og syklende. Dagens veg er smal og har en stor andel tungtransport. Det er derfor behov for å utbedre vegstandarden og finne en mer trafiksikker løsning for myke trafikanter.

Dagens trafikkmengde/forhold oppsummeres følgende:

- ÅDT 2100 fra Skillemo til krysset mot Gargia
- ÅDT 1200–1400 fra krysset mot Gargia og sørover langs E45 gjennom Eiby.
- ÅDT 800 fra Eiby til Kløfta.
- På planstrekningen er det de siste 10 årene registrert 1 trafikkulykke med en trafikkdrept.

Med bakgrunn i vedtatt reguleringsplan for industriområde på Skillemo er det forventet en betydelig trafikkvekst på E45, spesielt mellom Skillemo og Øvre Alta. Det vil bli tatt hensyn til denne trafikkveksten i det videre planarbeidet.

3.3 Målsetting for planarbeidet

Resultatmålet for planarbeidet er å utarbeide en reguleringsplan med konsekvensutredning for E45 på strekningen Øvre Alta–Kløfta.

Målet med prosjektet er å få utbedret deler av E45 til en tryggere, mer miljøvennlig og sikrere veg. Det skal også tilrettelegges for myke trafikanter. Utbedringen skal gi lavere transport- og ulykkeskostnader sammenlignet med dagens veg.

Målsettingene for prosjektet er ytterligere konkretisert, med overordnede mål, effektmål og resultatmål, se silingsrapporten, kap. 1.

3.4 Valg av vegstandard

Statens vegvesen har gjennomgått det tidligere planarbeidet for veglinje gjennom Eiby, samt vurdert handlingsrommet for nye korridorer hvor man vil kunne oppfylle kravene i vegnormalene. Arbeidet resulterte i fire hovedkorridorer gjennom/forbi Eiby som ble lagt til grunn ved varsel om oppstart og høring av planprogram 2019/20, jf. kart figur 2. Dette er grove korridorer. Justeringer av veglinjene vil forekomme som etter hvert som vi får mer informasjon om eksisterende forhold, innspill fra berørte parter og sektormyndigheter, samt detaljer ut den tekniske vegløsningen.

Etter gjenoppstart av planarbeidet i 2021 er det tatt inn ett nytt alternativ 2/1B (kombinasjon av alt. 2 og alt. 1B), som følge av innspill fra Statsforvalteren i Troms og Finnmark ved høringen av planprogrammet i 2019/20.

De aktuelle alternativene har felles startpunkt ved Skillemoen, alternativ 2 og 3 har noe ulike sluttpunkter sør for Eiby.

- 1 Eksisterende vegtrasé med gang- og sykkelveg gjennom Eiby
- 1B Eksisterende vegtrasé og ny trasé sørover fra Eiby sagbruk, g/s-veg fram til sagbruket
- 2 Ny trasé mellom bebyggelsen i Eiby og Eibyelva
- 2/1B Kombinasjon av alternativ 1B og alternativ 2
- 3 Ny trasé på østsiden av Eibyelva

På strekningen fra Eiby til Kløfta vil utbedringen av E45 følge eksisterende vegtrasé og vil hovedsakelig innebære økt vegbredde samt mindre justeringer av horisontal- og vertikalgeometrien.

Beskrivelsene av kravene til vegstandard er hentet fra Statens vegvesens håndbok N100 - veg- og gateutforming.

Skillemo - Tangen bru, alle alternativer

Standardklasse	H1 - 80 km/t (se figur 5)
Vegtype	H1 - Nasjonal hovedveg
Vegbredde	9 meter
Dimensjonerende kjøretøy	MVT (modulvogntog)
Maksimal stigning	6 %
Helårs bæreevne	10 tonn
Tilknytninger	T-kryss (minimum kanalisering/trafikkøy i sekundærveg)

Alternativ 1 (Tangen bru – Eiby sør) og 1B (Tangen bru–Eiby sagbruk)

Standardklasse	Hø2 – 60 km/t (se figur 4)
Vegtype	Hø2 – Øvrige hovedveger
Vegbredde	7,5 meter
Dimensjonerende kjøretøy	MVT (modulvogntog)
Maksimal stigning	6 %
Helårs bæreevne	10 tonn
Tilknytninger	T-kryss (minimum kanalisering/trafikkøyt i sekundærveg)

Alternativ 2, 2/1B og 3 (Tangen bru – Kløfta) og alternativ 1B (Eiby sagbruk – Kløfta)

Standardklasse	H1 – 90 km/t (se figur 5)
Vegtype	H1 – Nasjonal hovedveg
Vegbredde	9 meter
Dimensjonerende kjøretøy	MVT (modulvogntog)
Maksimal stigning	6 %
Helårs bæreevne	10 tonn
Tilknytninger	T-kryss (minimum kanalisering/trafikkøyt i sekundærveg)

Valg av vegstandard danner grunnlaget for beregninger og analyser som gjøres i planen.

Transportanalyse/trafikkutvikling

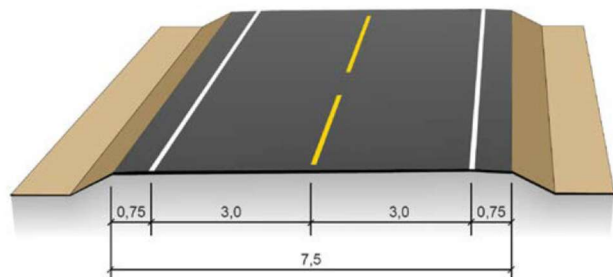
Trafikkmengden på dagens veg er 2100 kjt/døgn fra Skillemo til krysset mot Gargia.

Andel lange kjøretøy er på 15 %. I forbindelse med planarbeidet skal det gjennomføres en transportanalyse for å kartlegge trafikkfordelingen på framtidig vegnett (byområder). Transportanalysen skal basere seg på relevante transportmodeller til Statens vegvesen, supplert med trafikktegninger i planområdet. Det skal gjennomføres transportanalyse for samtlige alternativer som omfattes av denne planen.

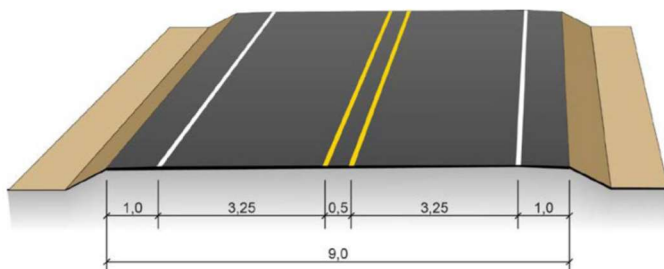
Standard

Målsetting for planarbeidet innebærer at valg av vegklasse vil være Hø2 og/eller H1 avhengig av hvilket alternativ som velges. En slik vegklasse vil bety at eksisterende veg vil bli utvidet med mellom 1– 1,5 meter ved bruk av Hø2, og 2 –2,5 meter ved bruk av standardklasse H1. Vegen vil bli mer oversiktlig med færre og mindre knappe svinger. På hovedveger slik som E45, er det et mål å redusere antall kryss og avkjørsler ut på vegen.

Figurene nedenfor viser tverrprofil avhengig av hvilket alternativ som blir valgt.



Figur 4. Tverrprofil for Hø2 (mål i m)



Figur 5. Tverrprofil for H1 (mål i m)

4 RAMMER OG PREMISER FOR PLANARBEIDET

I dette kapittelet gis det en oversikt over relevante planer, retningslinjer etc. som inneholder arealpolitiske føringer som vil stå sentralt i utarbeidelsen av detaljreguleringen av området.

4.1 Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging

Gjennom dette forventningsdokumentet ønsker regjeringen å fremme en bærekraftig og mer effektiv areal- og samfunnsplanlegging i årene som kommer. Aktuelle tema for planleggingen er:

- Planer og beslutninger er basert på et godt og oppdatert kunnskapsgrunnlag, og ivaretar nasjonale og viktige regionale interesser
- Medvirkning og involvering
- Vektlegging av det lokale selvstyret

4.2 Planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging

Retningslinjenes mål er bl.a. å:

- Fremme samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnyttelse
- Utvikle bærekraftige byer og tettsteder
- Legge til rette for verdiskaping og næringsutvikling
- Redusere transportbehovet og legge til rette for klima- og miljøvennlige transportformer

4.3 Retningslinjer for vurdering av samiske hensyn

Retningslinjene angir at det skal vurderes hvilke virkninger tiltaket kan få ved endret bruk av meahcci/utmark i Finnmark for:

- Reindriften
- Hevdvunnen tradisjonell utmarksbruk og næringsutøvelse
- Samisk kultur og samfunnsliv

Det skal tas hensyn til de kulturelle særegenhetene som ligger til grunn for den tradisjonelle samiske bruken av meahcci/utmark.

4.4 Nasjonal transportplan

- I Riksvegutredningen for rute 8B (2015), som beskriver Statens vegvesen sine langsiktige planer, er det en målsetting at riksvegnettet skal være utbygget eller utbedret til vegnormalstandard innen 2050.

Statens vegvesens visjon og samfunns mål er ytterligere konkretisert i silingsrapporten kap. 1.

4.5 Planstatus for området

- Gjeldende arealplan er kommuneplanens arealdel, planID 5403 20170001, vedtatt 15.02.2021. Planområdet er hovedsakelig avsatt til LNFR-formål uten bestemmelser om spredt utbygging. Noen tilgrensede områder er avsatt til utbyggingsformål av ulik karakter. I tillegg er kommuneplanens samfunnsdel gjeldende, vedtatt 22.06.15.
- Reguleringsplan for Skillemo, planid 19980028, vedtatt 30.01.80.
- Reguleringsplan for Pæskanasen steinbrudd og massetak, planid 20110008.
- Reguleringsplan for Røstmoen boligfelt, planid 19980066.
- Reguleringsplan for Garrajokmoen massetak, planid 20060032.
- Reguleringsplan for Eiby dalen rasteplass, planid 19980057.

Tilgrensede reguleringsplaner utenfor planområdet:

- Reguleringsplan for Rv. 93 Lakshusbakken – Skillemo, gang og sykkelvegforbindelse.
- Områderegulering for Skillemo industriområde, planid 20140004.
- Reguleringsplan for Stengelsmoen avfallsanlegg (VEFAS) planid 19980112.
- Detaljregulering Rv. 93 Kløfta, planid 20140010.
- Detaljregulering for Stengelsmoen nord, planid 20170011, vedtatt 04.04.22.
- Detaljregulering for Gargiaveien 29 og 31 (Trasti og Trine), planid 20190006, vedtatt 23.06.20.

4.6 Grensesnitt med Troms og Finnmark fylkeskommune

Varslet planområde for reguleringsplanen omfatter også fv. 8008 Gargiavegen og Tangen bru. I noen av vegalternativene foreslås det en ny bru og vegforbindelse mellom E45 og fv. 8008. Det er nylig gjennomført flere planprosesser i området langs fv. 8008 som kan påvirke bruken av fylkesvegen. Dette må tas med i vurderingen av vegløsningene.

Etter gjenoppstart av planarbeidet i 2021 har Statens vegvesen hatt noen møter med Troms og Finnmark fylkeskommune sammen med Alta kommune for å avklare grensesnittet mellom detaljregulering for E45 Øvre Alta – Kløfta og evt. planarbeid for framtidig veg-/bruløsning på fv. 8008 Gargiavegen. Fylkeskommunen opplyser at Tangen bru (2 bruer; Tangen I og Tangen II) er i dårlig forfatning og at det bør bygges nye bruer.

Fylkeskommunen er klar på at det kun er aktuelt med vegomlegging i forbindelse med alternativ 3 i detaljregulering for E45 Øvre Alta – Kløfta. Ved alle de andre alternativene forutsettes det at ny Tangen bru bygges ved eksisterende brusted. Det må etableres interimsveg/bru over Eibyelva i anleggsperioden. Det er ikke avklart om bygging av ny bru vil kreve detaljregulering.

Ved alle andre alternativer enn alternativ 3 vil utbedring av dagens kryssløsning mellom E45 og fv. 8008 inngå i detaljreguleringen for E45 Øvre Alta – Kløfta. I det videre planarbeidet vil Statens vegvesen sammen med Troms og Finnmark fylkeskommune vurdere/avklare om det er hensiktsmessig at ev. detaljregulering for ny Tangen bru innlemmes i detaljregulering for E45 Øvre Alta – Kløfta.

4.7 Andre rammer og føringer

- Kommunedelplan for energi, miljø og klima vil være relevant for planarbeidet. Inneholder på side 13. flere mål/strategier knyttet til bygg, samferdsel, areal, vann- og avløp samt klima og miljø som vil være relevante for planarbeidet.
- 2014 Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging
- 2018 Statlig planretningslinje for klima- og energiplanlegging i kommunene
- 1995 Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen
- 2008 SPR for energiplanlegging og klimatilpasning

Det er vedtatt en detaljregulering for E45 Kløfta der det skal bygges en ny tunnel. Det vil være hensiktsmessig å vurdere behov for massedeponi og en eventuell bruk av tunnelmassene i denne planprosessen.

5 UTREDNINGSTEMA OG PROBLEMSTILLINGER

I opprinnelig forslag til planprogram er det lagt inn fire forslag til korridorer der vegen kan gå. Dette er relativt grove forslag, så det forventes en justering av linjene underveis i prosessen.

Statens vegvesen har som mål å sile ut noen av alternativene i en tidlig fase av planleggingen, men har tatt med alle de fire alternativene ved høring av det opprinnelige planprogrammet for å få flest mulig innspill fra berørte parter og sektormyndigheter før den videre vurderingen av alternativene starter.

Det foreligger nå en silingsrapport (vedlegg til dette dokumentet) for traséalternativene i prosjektet. Når silingsprosessen er gjennomført og planprogram er fastsatt i Alta kommune, vil konsekvensene av det eller de alternativene som gjenstår, utredes, og vil bli sammenlignet med 0-alternativet. Konsekvensutredningen inneholder en vurdering av behovet for, og eventuelle forslag til:

- Nærmere undersøkelser før gjennomføring av planene
- Undersøkelser og tiltak med sikte på å klargjøre de faktiske virkninger av gjennomføringen

Det er kun tema som antas å ha beslutningsrelevans som utredes i planarbeidet. Det skilles mellom tema som skal utredes særskilt gjennom planbeskrivelsens kapittel «*Konsekvensutredningen*», og tema som skal behandles gjennom planbeskrivelsens kapittel «*Virkninger av planforslaget*».

5.1 Alternativer som foreslås utredet

Konsekvensene ved et tiltak framkommer ved å måle/sammenligne forventet tilstand etter at tiltaket er gjennomført, mot forventet tilstand uten at tiltaket realiseres.

0 – Alternativet

Alternativet som representerer videreføring av dagens status kalles «*0-alternativet*». Her skal man altså vurdere konsekvensene av at planlagt tiltak ikke blir gjennomført.

Alternativ 1

Alternativet representerer en videreføring langs dagens vegtrasé og tilrettelegging for myke trafikanter for å bedre fremkommeligheten og trafiksikkerheten.

Alternativ 1B

Alternativet representerer en videreføring langs dagens vegtrasé med tilrettelegging for myke trafikanter for å bedre fremkommeligheten og trafiksikkerheten, men med en mindre vegomlegging sørover fra Eiby sagbruk.

Alternativ 2

Alternativet representerer helt ny veg mellom dagens bebyggelse i Eiby og Eibyelva. Dagens veg forutsettes omklassifisert.

Alternativ 2/1B

Dette alternativet er kommet til etter første gangs høring av planprogrammet, som følge av innspill fra Statsforvalteren i Troms og Finnmark. Som overskrift tilsier, er det et kombinasjonsalternativ med alternativ 2 og 1B. Alternativet er vurdert i silingsrapporten.

Alternativ 3

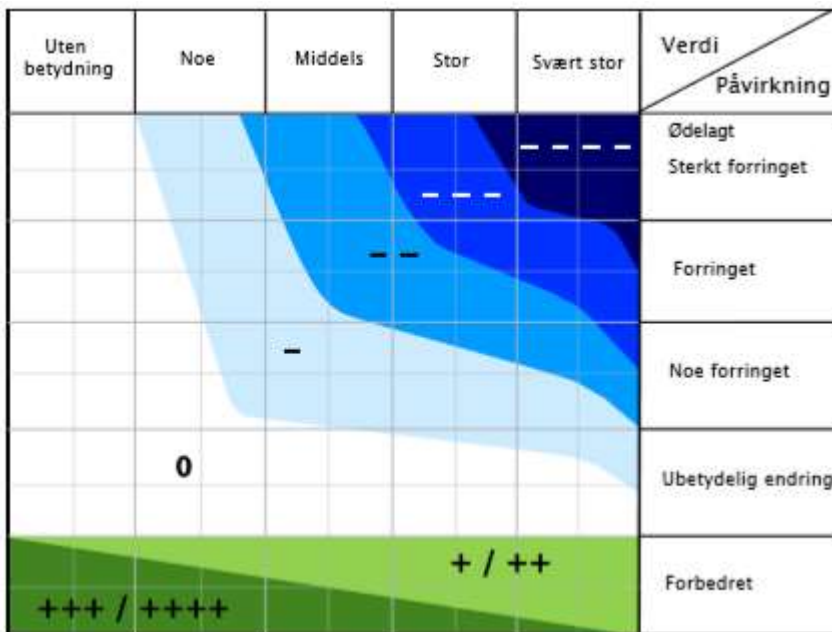
Alternativet representerer helt ny veg på østsiden av Eibyelva, med ny forbindelse til fv. 8008, Gargiavegen. Dette alternativet innebærer flere kryssinger av Eibyelva. Dagens veg forutsettes nedklassifisert.

5.2 Metode

Utredningen utføres med utgangspunkt i Forskrift for konsekvensutredning og Statens vegvesen håndbok V712 "*Konsekvensanalyser*".

Som utgangspunkt benyttes standard metode for konsekvensanalyse definert i Statens vegvesens håndbok V712.

Konsekvensgraden for hvert delområde fremkommer ved å sammenstille vurderingene av verdi og påvirkning, Dette gjøres etter konsekvensvifta i figuren på neste side. I denne matrisen utgjør verdiskalaen x-aksen, og vurdering av påvirkning finnes på y-aksen. Skalaen for konsekvens går fra minus 4 til 4 pluss. De negative konsekvensgradene er knyttet til en verdiforringelse av et delområde, mens de positive konsekvensgradene forutsetter en verdiøkning etter at tiltaket er realisert.



Samlet vurdering:

Sammenstilling. Til slutt sammenstilles alle konsekvenser i en samlet vurdering. Her vil også tema som bearbejdes i «Virkninger av planforslaget» inngå i helhetsvurderingen.

Figuren viser konsekvensvifta (kilde: Statens Vegvesen. Håndbok V712)

Skala	Konsekvensgrad	Forklaring
----	4 minus (----)	Den mest alvorlige miljøskaden som kan oppnås for delområdet. Gjelder kun for delområder med stor eller svært stor verdi.
---	3 minus (---)	Alvorlig miljøskade for delområdet.
--	2 minus (--)	Betydelig miljøskade for delområdet.
-	1 minus (-)	Noe miljøskade for delområdet.
0	Ingen/ubetydelig (0)	Ubetydelig miljøskade for delområdet.
+ / ++	1 pluss (+) 2 pluss (++)	Miljøgevinst for delområdet: Noe forbedring (+), betydelig miljøforbedring (++)
+++ / +++++	3 pluss (+++) 4 pluss (++++)	Benyttes i hovedsak der delområder med ubetydelig eller noe verdi får en svært stor verdiøkning som følge av tiltaket.

Tabellen viser skala og veiledning for konsekvensvurderinger av delområder (kilde: Statens Vegvesen. Håndbok V712)

5.3 Prissatte konsekvenser

Samfunnsøkonomisk nytte

De prissatte konsekvensene skal vurderes samlet i en nytte-/kostnadsanalyse. Nytte-/kostnadsanalyse er en beregning av den nytte og de kostnader, målt i kroner, som et tiltak gir opphav til. Det teoretiske grunnlaget for nytte-/kostnadsanalysen er beskrevet i handbok 140. I nytte-/kostnadsanalysen veies kostnader forbundet med tiltaket opp mot de nyttevirkinger det samme tiltaket gir.

Nytte-/kostnadsanalysen gjennomføres med bruk av beregningsprogrammet EFFEKT

Det skal utarbeides kostnadsoverslag for samtlige alternativ. Utarbeidelse og kvalitetssikring av kostnadsoverslag skal skje i henhold til «*håndbok R764: Anslagsmetoden, utarbeidelse av kostnadsoverslag*». Ved utarbeidelse av kostnadsoverslag vil det bli satt ned en kostnadsgruppe internt i Vegvesenet som skal bestå av flere personer med faglig kompetanse på de felt de ulike alternativene vil omfatte. Det er utviklet et eget dataprogram, ANSLAG, som verktøy for beregningene.

Kostnadsberegningen skal på detaljreguleringsplannivå ha en nøyaktighet på +/- 10 %. Følgende vil bli utredet:

Trafikant og transportbrukernytte

- Tidskostnader
- Kjøretøyavhengige kostnader
- Ulempekostnader i fergesamband
- Helsevirkning av økt gang- og sykkeltrafikk
- Utrygghetsfølelse for gående og syklende

Operatørnytte

- Kollektivselskaper
- Parkeringsselskaper
- Bompengeselskaper
- Andre private aktører

Budsjettvirkning for det offentlige

- Investeringskostnader
- Drifts- og vedlikeholdskostnader
- Overføringer
- Skatteinntekter
- Ulykkeskostnader
- Støy og luftforurensning

5.4 Ikke-prissatte konsekvenser

Naturmangfold

Temaet naturmangfold omhandler det biologiske mangfoldet av økosystem, naturtyper, arter og genetisk variasjon på landjorda, i ferskvann, i brakkvann og saltvann, samt spesielle geologiske elementer. Naturmangfold avgrenses i utgangspunktet til å omfatte naturens egenverdi, og ikke dens verdi og funksjon for mennesker (fra V712).

Antatte/mulige konsekvenser av tiltaket

- Skader på verna vassdrag (Eibyelva/Alta-Kautokeinovassdraget). Tiltaket kan gi negative konsekvenser for fisk og andre vannlevende organismer, både direkte (inngrep i habitat) og indirekte (avrenning, forurensning, erosjon).

- Ødeleggelse/forstyrrelse av spesielle naturtyper med tilhørende naturmangfold knyttet til vassdrag/bekker i området. Det er registrert både A-, B- og C-lokaliteter med flommark/ gråor/heggeskog, elvevør og nordvendt kystberg og blokkmark i planområdet. Det er også registrert arter av nasjonal forvaltningsinteresse, inkludert flere rødlistearter innenfor planområdet.
- Nærføring til Goskamark naturreservat i søndre del av planområde. Det er ikke planlagt tiltak som berører reservatet direkte, men forstyrrelser i anleggsfasen kan eksempelvis ha betydning for ev. rovfugllokaliteter.
- Potensiell spredning av fremmedarter i anleggsfasen. Både i tilknytning til vann/vassdrag og på land.

Datagrunnlag og kilder

Offentlige databaser fra Miljødirektoratet, Artsdatabanken, NIBIO med flere.

Forslag til kartlegginger/suppleringer av eksisterende kunnskap og metodikk

- Naturtypekartlegging av lokaliteter som blir direkte/indirekte berørt av tiltaket, med KU-metodikk fra SVV håndbok V712.
- Kartlegging av habitat og økologiske funksjonsområder for anadrom fisk. KU-metodikk fra SVV håndbok V712.
- Kartlegging av fremmedarter. Ikke KU, men må omtales i planbeskrivelse.

Naturressurser

Under de ikke-prissatte konsekvensene ser en på naturressurser ut fra samfunnets interesser og behov for å ha ressursgrunnlaget tilgjengelig for framtida. Det gjelder både som grunnlag for sysselsetting og verdiskaping og av hensyn til samfunnssikkerhet. Vurderingen omfatter både mengde og kvalitet av ressursen.

Med fornybare ressurser menes vann, fiskeressurser i sjø og ferskvann, og andre biologiske ressurser. Vannressurser er her avgrenset til ferskvann og gjelder drikkevannskilder, vann til næringsmiddelproduksjon, jordbruksvanning og prosessvann (fra V712).

Antatte/mulige konsekvenser av tiltaket

- Flere alternativer berører dyrka mark med klassifisering høy verdi, men kun små arealer. Det forventes at tiltaket får begrensede negative konsekvenser for jordressurser.
- Reindriftsnæringen har flyttled, beiteland og gjerdeanlegg vest for Eiby og delvis på Eibymoen. Næringa kan bli berørt. Det forventes liten grad av konsekvens i driftsfase, men potensielt negative konsekvenser i anleggsfasen i form av forstyrrelser.
- Store grusressurser i hele Eibymoen. Anlegget forventes å ha liten betydning for eventuell fremtidig utnytting av ressursen.

Datagrunnlag og kilder

- Data for jordsmonnskvalitet og -klassifisering er hentet fra NIBIOS nettside kilden.no.
- Data for reindrift er hentet fra NIBIOS nettside kilden.no.
- Kilde grusressurs er nettsiden til NGU, geo.ngu.no.

Forslag til kartlegginger/suppleringer av eksisterende kunnskap og metodikk

- Utarbeide arealregnskap som viser hvor mye dyrka mark/dyrkbar jord som berøres for de ulike alternativene.
- Usikkert behov for KU reindrift, dette må vurderes ut fra innspill/dialog med næringen og Fylkesmannen i Troms og Finnmark.

Nærmiljø og friluftsliv

Friluftsliv defineres som opphold og fysisk aktivitet i friluft i fritiden med sikte på miljøforandring og naturopplevelse. Begrepet by- og bygdeliv defineres her som opphold og fysisk aktivitet i byer og tettsteder (fra V712).

Antatte/mulige konsekvenser av tiltaket

Tiltaket kan påvirke Eibyelva negativt. Elvestrengen med tilhørende strandlinje/elveør er kartlagt og registrert som svært viktig friluftsområde av Alta kommune.

- Søndre del av planområdet berører Garrajokkmoen, Garrajohka og Nallovarre kartlagte friluftsområder. Tiltaket kan potensielt ha konsekvenser for bruken av områdene.

Datagrunnlag og kilder

Offentlig database fra Miljødirektoratet med kartlegging og verdsetting av friluftsområder. Kartlegging er gjort av Alta kommune på bakgrunn av veileder M98 fra Miljødirektoratet.

Forslag til kartlegginger/suppleringer av eksisterende kunnskap og metodikk

- Innspill fra relevante brukergrupper i planprosessen, eksempelvis jakt- og fiskeforening, elveeierlag, friluftsansjoner. Tas med i planbeskrivelse.
- Mulig KU for tema etter metodikk i SVV håndbok V712. Behov vurderes ut fra innspill fra brukere og offentlige myndigheter.

Landskapsbilde

Landskapsbilde er et uttrykk for et områdes visuelle særpreg eller karakter. Temaet tar for seg hvordan landskapet oppleves romlig, ut fra omgivelsene. Landskapsbilde omfatter alle omgivelsene, fra tette bylandskap til uberørte naturlandskap.

Eiby har en tydelig avgrensning visuelt med åsene, moreneryggen og fjellene som rammer inn dalen og vassdraget.

Landskapet består av spredt bebyggelse og jordbruksområder på vestsiden av E45 og nordvest mot fv. 8008. Belter av vegetasjon rammer inn noen av jordstykkene, mens det i andre deler er et mer åpent landskap. På den flate elvesletta i dalbunnen renner Eibyelva.

På østsiden og der bebyggelsen opphører på vestsiden av elva er det et sammenhengende naturpreget grøntområde som består av skog, åpne sidebekker, landbruksveger, mindre grusveger og turstier.

Utredningens innhold:

- Registrering av landskapet og dets elementer.
- Kartfesting og beskrivelse av landskapet. Befaringer og kartgrunnlag skal danne grunnlag for definisjon av influensområde for de ulike forslag.
- Beskrivelse av (del-)områdenes verdi (en vurdering av hvor verdifullt et område eller miljø er).
- Beskrivelse av omfang (en vurdering av hvilke endringer prosjektet antas å medføre for de ulike miljøene eller områdene, og graden av denne endringen).
- Beskrivelse av konsekvenser av tiltaket (en avveining mellom de fordeler og ulemper et definert prosjekt vil medføre i forhold til ikke å gjennomføre tiltak).
- Mulighet for avbøtende eller kompenserende tiltak skal også omtales.

5.5 Risiko og sårbarhetsanalyse

Risiko og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse) skal utarbeides som en del av reguleringsplanen.

5.6 Tema som skal behandles i planbeskrivelsen

I tillegg til de særskilte utredningstemaer som er beskrevet i kapittel 5.3 (prissatte konsekvenser) og 5.4 (ikke-prissatte konsekvenser) er det behov for en nærmere beskrivelse og vurdering av en rekke andre problemstillinger. Disse temaene vil ikke bli underlagt en konsekvensutredning, men drøftet og ivaretatt gjennom utarbeidelse av planbeskrivelsen i det videre reguleringsplanarbeidet. Aktuelle temaer er blant annet følgende:

- Framkommelighet og trafiksikkerhet
- Naboskap, berørt bebyggelse og eiendom
- Demografiske forhold
- Folkehelse
- Lokalklima
- Samiske interesser ved endret bruk av utmark
- Sosial infrastruktur
- Teknisk infrastruktur og trafikkforhold
- Universell utforming
- Støy
- By- og stedsutvikling
- Barn og unges interesser
- Anleggsgjennomføring/utbyggingsstrategi
- Grensesnitt med Fylkeskommunen
- Massedeponi

6 PLANPROSESS OG MEDVIRKNING

Planprosess

Planforslaget fremmes som en detaljregulering med tilhørende konsekvensutredning for tiltaket. Forslag til planprogram redegjør for hvilke forhold som vil bli utredet og belyst i planforslaget. Forslag til planprogram skal sendes på høring til berørte myndigheter og interesseorganisasjoner og legges ut til offentlig ettersyn. Dette gjøres samtidig som det varsles planoppstart. Frist for uttale til planprogram er normalt min. 6 uker. For revidert planprogram med tilhørende silingsrapport er det avklart med Statsforvalteren i Troms og Finnmark og Alta kommune at høringsfrist settes til min. 4 uker jf. forvaltningsloven.

Alta kommune fastsetter planprogrammet for planarbeidet.

Statens vegvesen utarbeider konsekvensutredning i tråd med fastsatt planprogram. Konsekvensutredningen skal være tilpasset plannivået og behov for det enkelte alternativ og være relevant i forhold til de beslutninger som skal tas. Planforslaget med konsekvensutredning skal beskrive virkninger av tiltaket for miljøet og samfunnet. Virkninger av planen som helhet skal også inngå i vurdering av konsekvensene.

Medvirkning

I henhold til plan- og bygningsloven § 5-1 skal man ved utarbeidelse av planforslag gjennom hele planarbeidet sørge for åpen, bred og tilgjengelig medvirkning. I denne bestemmelsen ligger det at man har en plikt til å iverksette aktive tiltak for å få til ønsket medvirkning.

Planprogrammet og regelverket for konsekvensutredninger sikrer at man i plansaker får en bred medvirkning i hele planprosessen. Gjennom høring av planprogrammet gis det anledning til å påvirke både hvilke spørsmål som er viktige og som bør utredes, og den videre saksgang hvor det endelige planforslaget med tilhørende konsekvensutredning skal behandles.

Det er gjennomført et åpent informasjonsmøte i forbindelse med varsel om oppstart av planarbeidet, og det vil bli gjennomført et tilsvarende informasjonsmøte i forbindelse med høring av revidert planprogram og silingsrapport. Vegvesenet vil også avholde åpne kontordager der de som måtte ønske det har mulighet til å treffe oss. Underveis i planprosessen gjennomføres det egne møter med de som blir særlig berørt og de som har særlige interesser i saken.

Når planforslaget er ferdig fra vegvesenets side, blir dokumentene sendt på høring og lagt ut til offentlig ettersyn i min. 6 uker. Også i denne fasen inviteres det til et åpent møte. Statens vegvesen og planmyndighetene har som målsetting å gi god informasjon om planarbeidet, slik at alle parter har god innsikt i planprosessen og i foreslåtte løsninger og konsekvenser av disse.

Informasjon om prosjektet og aktuelle dokumenter legges fortløpende ut på vegvesenet sin nettside [Vegprosjekter – vegvesen.no](http://Vegprosjekter-vegvesen.no). Informasjon om prosjektet ligger også på kommunen sine nettsider.

Statens vegvesen har som tiltakshaver hovedansvar for utarbeidelse av reguleringsplanen og vil sammen med kommunen stå som hovedansvarlig for informasjon om planarbeidet. Gjennom informasjonsarbeidet ønsker man å oppnå lokal medvirkning i planarbeidet. Det skal legges til rette for at også barn og unges interesser blir belyst og ivaretatt og løsningens virkninger og konsekvenser for barn og unge skal framgå av planbeskrivelsen.

7 SILINGSRAPPORT – VURDERINGER OG ANBEFALING

7.1 Vurderinger

Gjennom arbeidet med silingsrapporten (vedlegg 1) er det utført en mer detaljert vurdering av de traséalternativene/korridorene som ble fremlagt i planprogrammet for E45 Øvre Alta-Kløfta vinteren 2019/20. I sitt innspill til planprogrammet kom Statsforvalteren i Troms og Finnmark med et forslag om et kombinert alternativ mellom alternativ 2 og 1B som også er tatt med i silingsrapporten.

Vurderingene som er gjort i silingsrapporten har klare likhetstrekk med metodikken som ligger til grunn for Statens vegvesens håndbok V712 Konsekvensanalyser og med planprogrammets (dette dokumentet) kap. 5 Utredningstema og problemstillinger, men er ikke å anse som en full konsekvensutredning på dette nivået.

Kunnskapsgrunnet for vurderingene er i stor grad basert på kjent kunnskap fra ulike fagdatabaser og kartløsninger. Det er også gjennomført befaringer og grunnundersøkelser for å supplere eksisterende kunnskap. I arbeidet har det blitt vektlagt at kunnskap som fremskaffes skal være beslutningsrelevant for valg av alternativ.

I silingsrapporten er det for alle alternativene gjort beregninger av prissatte konsekvenser (kap. 3) og kartlegginger/vurderinger av ikke-prissatte konsekvenser (kap. 4). Det er også gjort vurderinger av andre temaer/problemstillinger som ikke faller inn under metodikken for prissatte og ikke-prissatte konsekvenser (kap. 5). Avslutningsvis er det gjort en sammenstilling av prissatte og ikke-prissatte konsekvenser og en samlet vurdering av måloppnåelse (effekt mål) for alternativene i prosjektet (kap. 6).

For utfyllende opplysninger knyttet til vurderingene, henvises det til silingsrapporten kap. 6 (vedlegg 1).

7.2. Anbefaling

Statens vegvesen anbefaler at ett alternativ til vegløsning for E45 Øvre Alta-Kløfta videreføres for utarbeidelse av reguleringsplan.

Med bakgrunn i en helhetlig vurdering sett opp mot målsettingene for prosjektet samt hensynet til miljø, samfunn og investeringskostnader, anbefaler Statens vegvesen at trasé for E45 alternativ 1 videreføres, alternativt i kombinasjon med alt. 1B.

Kjent kunnskap om alternativ 2 og 2/1B, tilsier at alternativene er konfliktfylte med store ulemper i forhold til verdiene langs Eibyelva. Alternativ 2/1B kan videreføres dersom det er grunnlag for dette etter høring av revidert planprogram.

Alternativ 3 anbefales ikke videreført. Det har høyere kostnader enn alternativ 2, uten å gi mer nytte for trafikantene, og uten å redusere konfliktene i forhold til Eibyelva og flomsone med tilhørende naturtyper.

8 VEDLEGG

Vedlegg 1 Silingsrapport (Statens vegvesen, juni 2022)

Vedlegg 2 Merknadshefte med kommentarer_varsel om oppstart 2020
(Statens vegvesen, juni 2020)



Statens vegvesen
Pb. 1010 Nordre Ål
2605 Lillehammer

Tlf: (+47) 22 07 30 00

firmapost@vegvesen.no

vegvesen.no

Tryggere, enklere og grønnere reisehverdag