



Saksfremlegg

Arkivreferanse: 2021/3695-25

Saksbehandler: Reidar Olsen

Planlagt behandling

Saksnummer	Møtedato	Utvalg
		Planutvalget
		Kommunestyret

Detaljregulering for Transfarelv bru - sluttbehandling

Administrasjonens innstilling

Med hjemmel i PBL § 12-12 samt Forskrift om konsekvensutredninger § 10 vedtas detaljregulering med tilhørende konsekvensutredning for Transfarelv bru, bestående av plankart og bestemmelser datert 24.01.24. Kommunestyret oppfordrer Statens vegvesen i perioden fremover til å jobbe for følgende:

- At hele prosjektet bygges ut i et trinn som et samlet byggetrinn, dvs. ikke splittes opp.
- At man sørger for at eventuelle overskuddsmasser fra prosjektet deponeres på godkjent massedeponi evt. anvendes til samfunnsnyttige formål i samråd med Alta kommune.

Saksutredning

Vedlegg

- 1 Plankart_regplan E6 Ny Transfarelv bru 25.01.24
- 2 Planbestemmelser 24.01.24
- 3 Planbeskrivelse 24.01.24
- 4 ROS-analyse Detaljregulering E6 Ny Transfarelv bru 27.03.2023
- 5 Illustrasjonshefte_05.05.2023_rev 24.01.2024
- 6 Konsekvensutredning naturmangfold
- 7 Fagrapport hydrologi
- 8 Fagrapport støy
- 9 Fagrapport geologi
- 10 Geoteknisk datarapport datert 08-11-23
- 11 Geoteknisk vurderingsrapport datert 08-11-23

Bakgrunn for saken

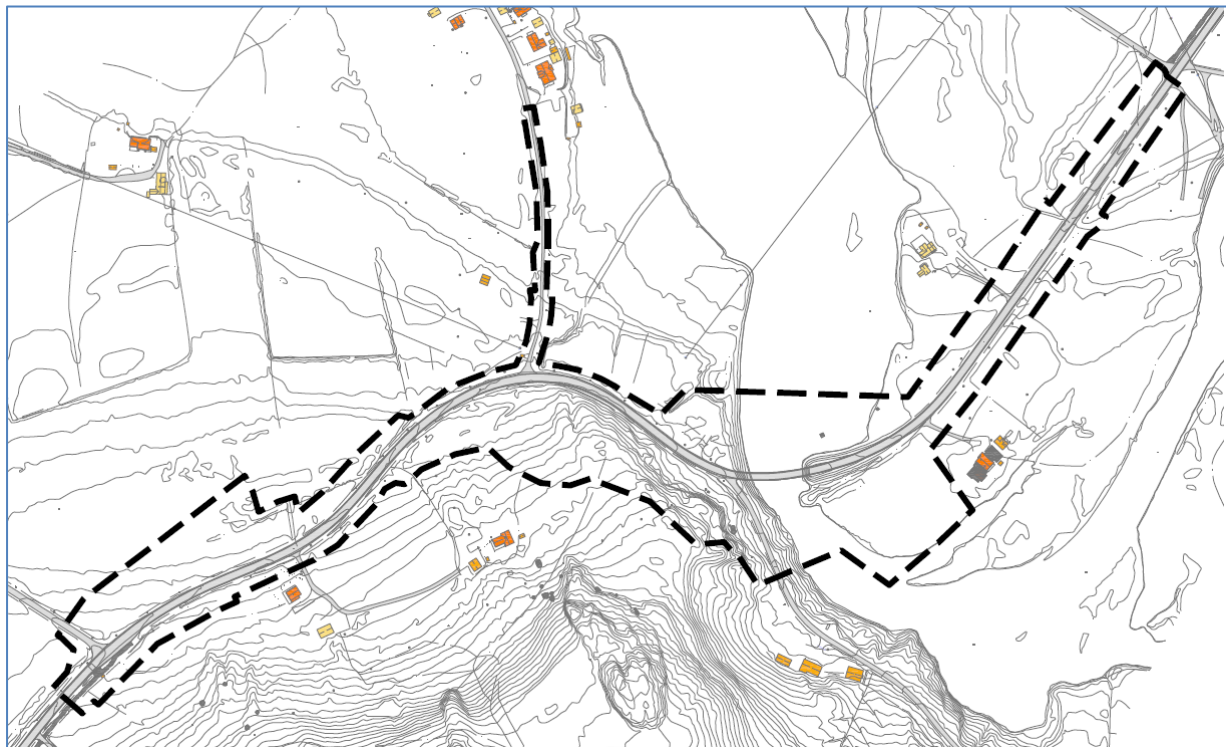
Eksisterende bro over Transfarelva på E6 har dårlig bæreevne, liten bredde, dårlig kurvatur og svært dårlig rekkverk. Bruas konstruksjon og tilstand gjør det ikke mulig å utbedre rekkverket til en sikker standard uten at det medfører uforholdsmessig høye kostnader. Statens vegvesen har konkludert med at den eneste forsvarlige løsningen er å erstatte dagens bru med en ny, og igangsatte derfor våren 2022 arbeidet med å lage en ny reguleringsplan for området. Vegvesenet la selv forslag til ny reguleringsplan ut til offentlig ettersyn i perioden mai - juni 23 og fremmer nå planforslaget til politisk sluttbehandling.

Planområdet

Planområdets lokalisering og avgrensning er angitt på kartutsnittene under.



Oversiktskart



Planområdets avgrensning

Kort om planforslaget

Planforslaget består av følgende dokumenter:

- Plankart datert 25.01.24 (vedlegg1)
- Planbestemmelser datert 24.01.24 (vedlegg2)
- Planbeskrivelse datert 24.01.24 (vedlegg 3)
- ROS-analyse datert 27.03.2023 (vedlegg 4)
- Illustrasjonshefte_05.05.2023_rev 24.01.2024 (vedlegg 5)
- Konsekvensutredning naturmangfold datert 21.02.23 (vedlegg 6)
- Fagrapport hydrologi datert 10.06.22 (vedlegg 7)
- Fagrapport støy datert 06.03.23 (Vedlegg 8)
- Fagrapport geologi datert 02.02.23 (vedlegg 9)
- Geoteknisk datarapport datert 08.11.23 (vedlegg 10)
- Geoteknisk vurderingsrapport datert 08.11.23 (vedlegg 11)

Planforslaget er av en slik karakter at det er vurdert å utløse krav til utarbeidelse av egen konsekvensutredning knyttet til temaet naturmangfold, se vedlegg 6.

Hensikten med planarbeidet er å tilrettelegge for etablering av ny bru på E6 over Transfarelva. For å sikre tilsvarende vegstandard på tilstøtende veger omfatter prosjektet også å tilrettelegge for oppgradering av tilstøtende vegsystem. I henhold til dagens standard må kurvatur på E6 rettes ut og legges i ny trasé og dermed omreguleres dagens E6 til gang-/sykkelveg på vestsiden av Transfarelva. Ny bru planlegges med gang- og sykkelveg som videreføres helt frem til Skogly Camping om lag 500 meter øst for brua.

Planen regulerer også for en ny kollektivholdeplass ved krysset mellom E6 og kommunal veg Latharimoen, samt hvileplass med møblering langs ny gang-/sykkelveg.



Illustrasjon av regulert kollektivholdeplass ved krysset mot kommunal veg Latharimoen, sett mot nord.

For å oppnå trafikale løsninger som ivaretar dagens krav til trafiksikkerhet er krysset mellom E6 og kommunal veg Seterdalen trukket litt vekk fra brua, og dette innebærer en ny bergskjæring langs den kommunale vegen. En del av E6 (ny trasé) er rettet ut og også lagt i bergskjæring, på vestsiden av

Transfarelva. Deler av elveløpet og kantsonen skal erosjonssikres og gammel bru, interimsbru og brufylling skal fjernes.



Illustrasjon som viser ny bru, bergskjæring samt ny avkjørsel mot kommunal veg Seterdalen.

Grunnboringer i forbindelse med vegprosjektet har vist ustabile masser (kvikkleire) i nærheten av elva og planen sikrer ivaretagelse av sikkerhet mot utglidning ved at det pålegges begrensninger på aktivitet nærme elva og utskiftning/fjerning av masser. Planen berører nærmest ikke fulldyrka jord permanent, og legger strenge føringer for bruk av landbruksjord til midlertidige tiltak. For nærmere beskrivelse vises det til vedlagte plandokumenter (1-10).

Økonomiske konsekvenser

Veianlegget forutsettes i sin helhet finansiert ved bruk av statlige midler og medfører således ikke utgifter for Alta kommune. Prosjektet innebærer en flytting av dagens veikryss samt omlegging av nordligste del av kommunal veg (Seterdalen). Sistnevnte innebærer også etablering av en mindre parkeringsplass samt tilrettelegging av et mindre friluftsområde/fiskeplass tilknyttet Transfarelva. Kostnadene ved dette inngår i prosjektet og Alta kommune vil overta disse delene av veianlegget vederlagsfritt etter ferdigstilling. Utover dette vil prosjektet utgjøre et relativt betydelig oppdrag som lokale maskinentreprenører vil kunne være med å konkurrere om og som vil kunne bidra til betydelig lokal sysselsetting i anleggsperioden.

Planprosess og høringsuttalelser:

Statens vegvesen la selv planforslaget ut til offentlig ettersyn i perioden mai - juni 2023. En oppsummering av innkomne høringsuttalelser (7 stk.) etterfulgt av forslagsstillers kommentarer er gjengitt i planbeskrivelsens kapittel 13 (vedlegg 3).

Ingen sektormyndigheter har varslet innsigelse til planforslaget. Statsforvalteren hadde flere merknader knyttet til flere ulike forhold som alle er imøtekommet og justert av Statens vegvesen, herunder bl.a.;

- Manglende bestemmelser for å ivareta den sårbare naturtypen strandeng
- Ønske om justert tidspunkt for anleggsarbeider i elva av hensyn til fiskevandring
- Ønske om justerte bestemmelser knyttet til revegetering og midlertidig bygg og anleggsområde #3

På det tidspunktet planforslaget ble lagt ut til offentlig ettersyn var ikke de geotekniske utredningene helt ferdigstilt, noe som ble påpekt av NVE. Oppdatert dokumentasjon ble i etterkant oversendt NVE som har bekreftet at de ikke har noen merknader til dette.

Eierne av eiendommen 38/118 (Mette Kleven og Jan Pettersen), som er den private eiendommen som blir mest direkte berørt har i sin høringsuttalelse stilt flere kritiske spørsmål knyttet til valg av løsninger som de hevder gir unødvendige inngrep og konsekvenser for deres eiendom. Statens vegvesen har vært i telefonisk kontakt med grunneier og har i eget brev forsøkt å svare ut spørsmålene som ble stilt. Planmyndighetene har også den 31.01 vært i telefonisk kontakt med Pettersen for å orientere omkring status i planprosessen, hvilke rettigheter/muligheter de har i den videre planprosessen samt tilbudt dem et møte dersom ønsket det. Eventuelle krav om erstatning eller kompensierende tiltak som følge av inngrepene på deres eiendom forutsettes avklart i samråd mellom partene i etterkant av at reguleringsplanen er vedtatt.

For øvrige innspill vises det til planbeskrivelsens kapittel 13 (vedlegg 3).

Endringer av planforslag etter offentlig ettersyn:

Med bakgrunn i innkomne høringsuttalelser i forbindelse med offentlig ettersyn har forslagstiller foreslått flere endringer/justeringer av planens dokumenter. Nedenfor gis en kort oppsummering av disse:

Plankart:

- En justering av skråningsutslag for stikkrenne ved profil 240 har gitt en liten utvidelse av areal for annen veggrunn o_AVG7.
- Tatt inn juridisk linjesymbol for Støttemur innenfor arealet o_AVG11 jf. Statsforvalterens merknad.
- Tatt inn plassering av brukar i plankartet.
- Tatt inn areal for Annen veggrunn tekniske anlegg på vertikalnivå 3

Planbestemmelser:

- Tatt inn nytt arealformål o_AVT som medfører en forskyvning i nummerering av bestemmelsene f.o.m 3.14.
- Punkt 3.1.5 er endret i tråd med Statsforvalterens merknad
- Punkt 3.3.1 er endret i tråd med Statsforvalterens merknad
- Punkt 4.1.1.10 er delvis endret i tråd med Statsforvalterens merknad
- Merk: 4.1.1.7 Bestemmelsen er ikke endret, og Statsforvalterens merknad er avvist
- Punkt 4.1.1.6 c) og 4.1.1.9 b): Formuleringen: *Kjøring med maskiner på strandeng i LNFR7 skal unngås* er endret til *Unødig kjøring innenfor området skal unngås*.

Planbeskrivelse:

- Kapittel 8.6 Landbruk er endret på følgende punkt på grunn av utvidelse av grøft ved stikkrenne omtalt under Plankart punkt 1: Jf. punkt 1. under Plankart er følgende tall i tabell 47 justert til:

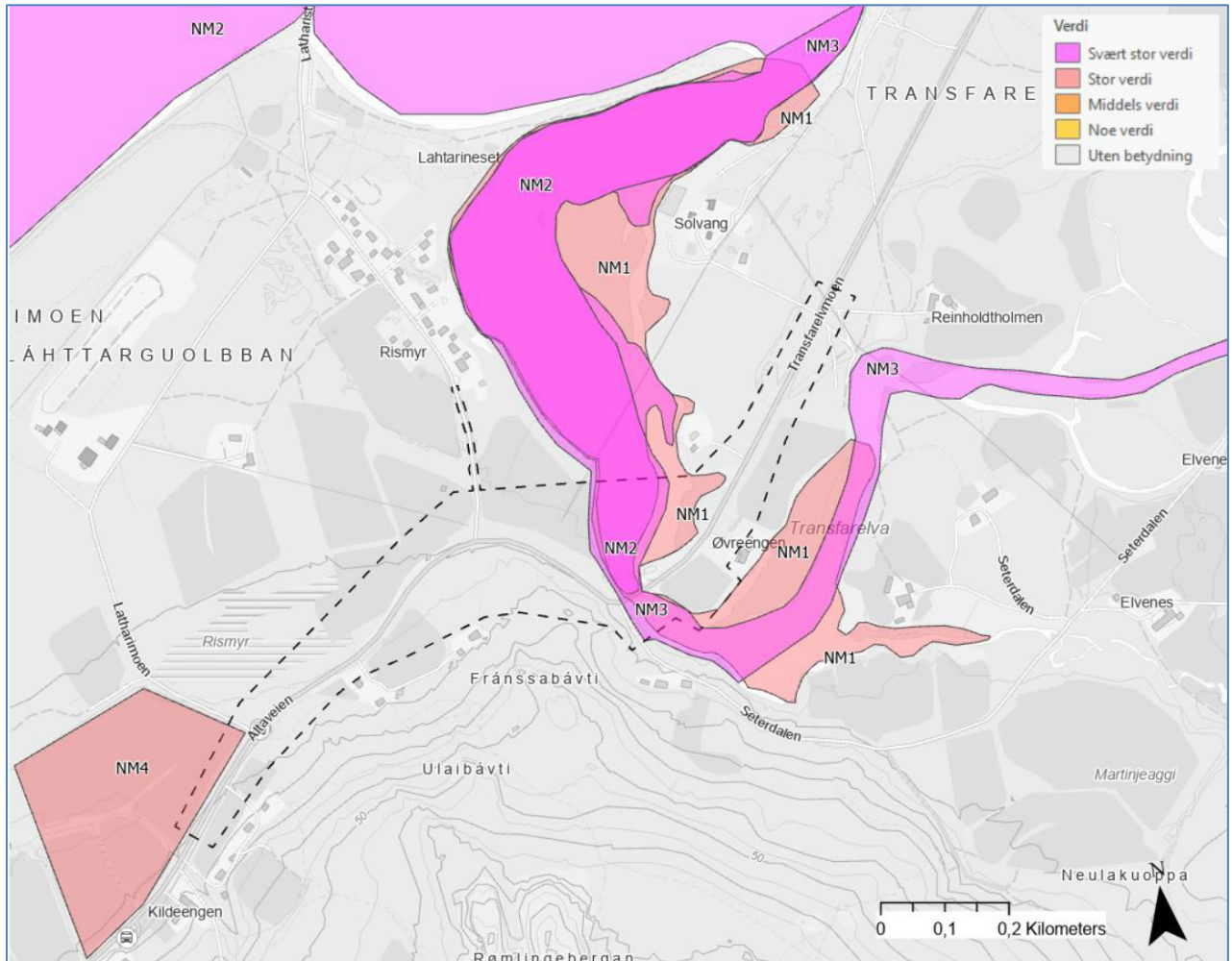
Permanent berørt fulldyrka jord 0,3 daa (341 m ²)
Permanent berørt dyrkbar jord 12,6 daa
Midlertidig berørt fulldyrka jord 3,3 daa
Midlertidig berørt dyrkbar jord 10 daa

- Kapittel 8.6 er endret på følgende punkter for å imøtekomme Statsforvalterens merknader knyttet til avbøtende tiltak/ mur i arealet o_AVG11 mot tilløpsfylling på elvas østside:
 - Øverst på side 46 står det 24 daa fulldyrka jord i teksten, endret til 6,7 daa. I teksten som følger etter figur 49, er 55 daa med fulldyrka jord strøket. 40 daa med dyrkbar jord endret til 24,6 daa. Totalt planareal endret fra 192 daa til 94 daa.
 - Figur 50 er endret da den viste tidligere plangrense.
 - Figur 45 er endret som følge av oppdatert skråningsutslag etter bestemmelse om bruk av mur i o_AVG11 mot strandeng i LNFR7.

- Merknadsbehandling etter høring og offentlig ettersyn er tatt inn som kapittel 13.

Konsekvensutredning - naturmangfold:

Planforslaget er av en slik karakter at Statsforvalteren valgte å stille krav til utarbeidelse av en egen konsekvensutredning knyttet til naturmangfold. Følgende forhold og delområder (NM1-4) har vært særskilt vurdert:



Figur hentet fra konsekvensutredningen: Delområder innenfor planområdet med tilhørende influensområde. Områdene NM1 (strandeng), NM2 (bløtbunnsområde) og NM3 (vassdrag) overlapper delvis. Plangrense vises med sort stiplede linje.

- Tiltaket berører regionalt viktig og rødlistet strandengkompleks (NM1) langs østre bredd av Transfarelva både oppstrøms og nedstrøms brua, med rødlistede planter og fuglearter.
- Tiltaket berører/ligger inntil del av nasjonalt viktig bløtbunnsområde i strandsonen (NM2), som strekker seg opp i nedre del av Transfarelva (flomsonen). Svært viktig for trekkende fugl, spesielt vade- og andefugl.
- Bru skal bygges over verna vassdrag Transfarelva med kantsone (NM3), med gytende anadrom fiskebestand og utløp i nasjonal laksefjord.
- I tillegg funksjonsområde for rødlistede fuglearter på trekk, knytta til innmark (NM4).
- Inngrep i annen natur, med fuglerik gråorskog på tidligere dyrka mark/beitemark.

Etter en samlet vurdering er tiltaket (alternativ) samlet sett vurdert å ha noe negativ konsekvens sammenlignet med 0-alternativet (dagens løsning), jfr. tabellen på neste side. Det er i konsekvensutredningen foreslått gjennomført en del avbøtende tiltak for å redusere de negative

konsekvensene og disse er forsøkt bakt inn i planens kart og bestemmelser. Statsforvalteren har i sin høringsuttalelse påpekt at konsekvensutredningen vurderes å være omfattende og av god kvalitet, men at enkelte av de skadereduserende tiltakene ikke var innarbeidet i planforslaget som ble lagt ut til offentlig ettersyn. Forslagsstiller vurderes å ha imøtekommet de aktuelle punktene og justert planens i tråd med Statsforvalterens ønsker.

Delområder	Alt. 0	Alt. 1
NM 1 Transfarelvosen	0	-
NM 2 Del av Rafsbotn bløtbunnsområde i	0	0
NM 3 Transfarelv med kantsone	0	0
NM 4 Latharimoen funksjonsområde fuql	0	0
Annet naturareal	0	-
Samlet vurdering for linjealternativ	0	-
Avveining	Uforandret, men ikke gjennomførbar på	Noe negativ konsekvens
Samlet vurdering	Best	Noe negativ
Rangering	1	2

Planmyndighetene vurderer at hensynet til naturmangfold er behandlet på en grundig og god måte og at det er foreslått avbøtende tiltak som sikrer disse interessene på en god måte. For en nærmere beskrivelse vises det til planbeskrivelsens kapittel 10 (vedlegg3) og selve konsekvensutredningen (vedlegg 6).

Vurdering

Generelt:

Det vurderes som svært positivt at dette samferdselsprosjektet nå blir realisert. Den aktuelle vegstrekningen har over flere år representert en flaskehals på E6 øst for Alta. At man i prosjektet tilrettelegger for etablering av sammenhengende gang- og sykkelvegforbindelse helt frem til Solvang camping på Transfarelvsetta vil gi en vesentlig bedring i trafikksikkerheten mellom Alta by og bebyggelsen på Transfarelvmoen, noe som vurderes som svært positivt.

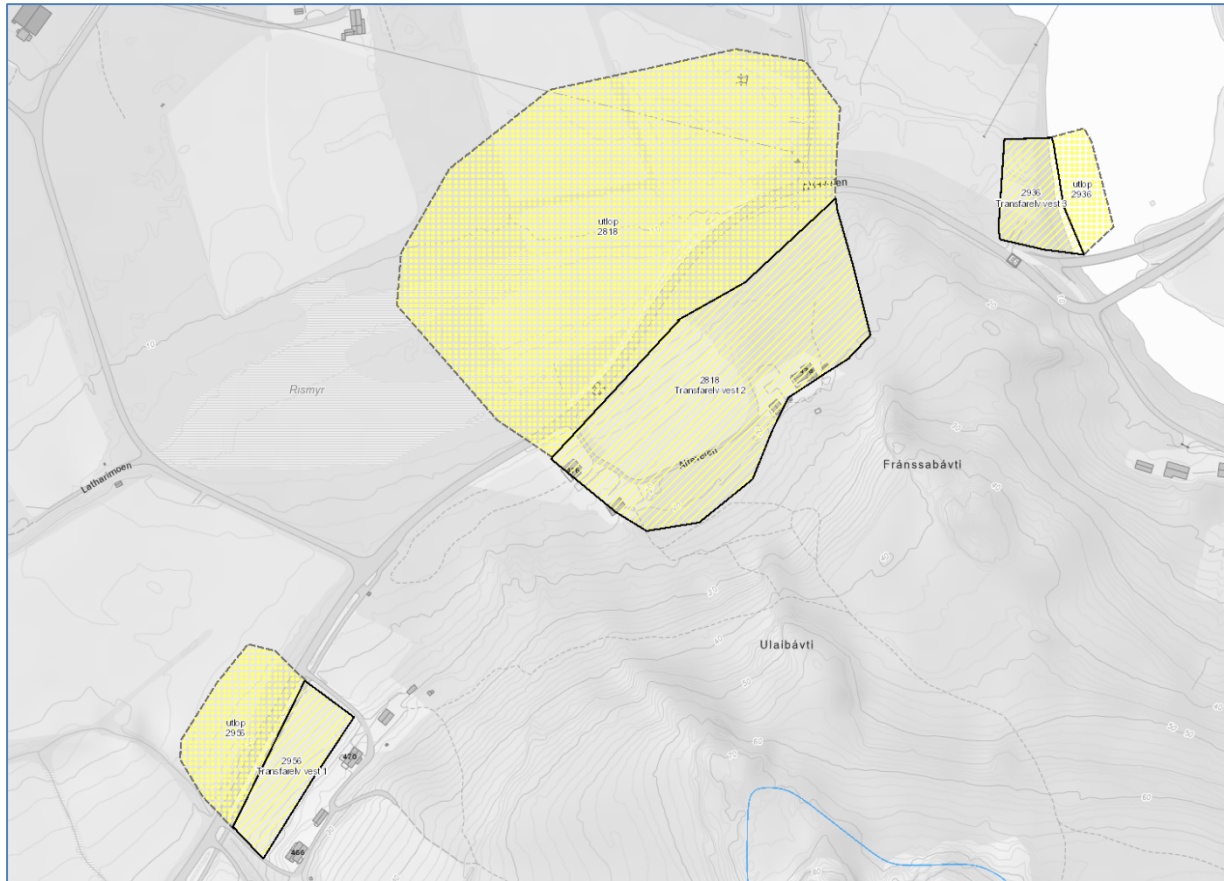
Utbyggingskostnader og utbyggingstrinn:

Prosjektet har ifølge Statens vegvesen ikke fått en fastsatt kostnadsramme ennå og det er derfor foreløpig ikke mulig å si noe sikkert om tidspunkt for gjennomføringen eller prioriteringen av de ulike tiltak innenfor planområdet. Arbeidet med å oppdatere anslag pågår nå, og Vegvesenet vil kunne si mer når dette er klart.

Det er i planens bestemmelser ikke stilt noen rekkefølgekrav om at hele vegprosjektet skal bygges ut samlet som et felles byggetrinn. Dette åpner potensielt for at man kan risikere at prosjektet blir splittet opp i flere deler, noe som av naturlige årsaker vurderes å være uheldig. Planadministrasjonen anbefaler med bakgrunn i dette Kommunestyret til å oppfordre Vegvesenet om å jobbe for at hele prosjektet blir fullfinansiert. For å tydeliggjøre dette foreslås dette lagt inn som et eget punkt i innstillingen.

Risiko og sårbarhet:

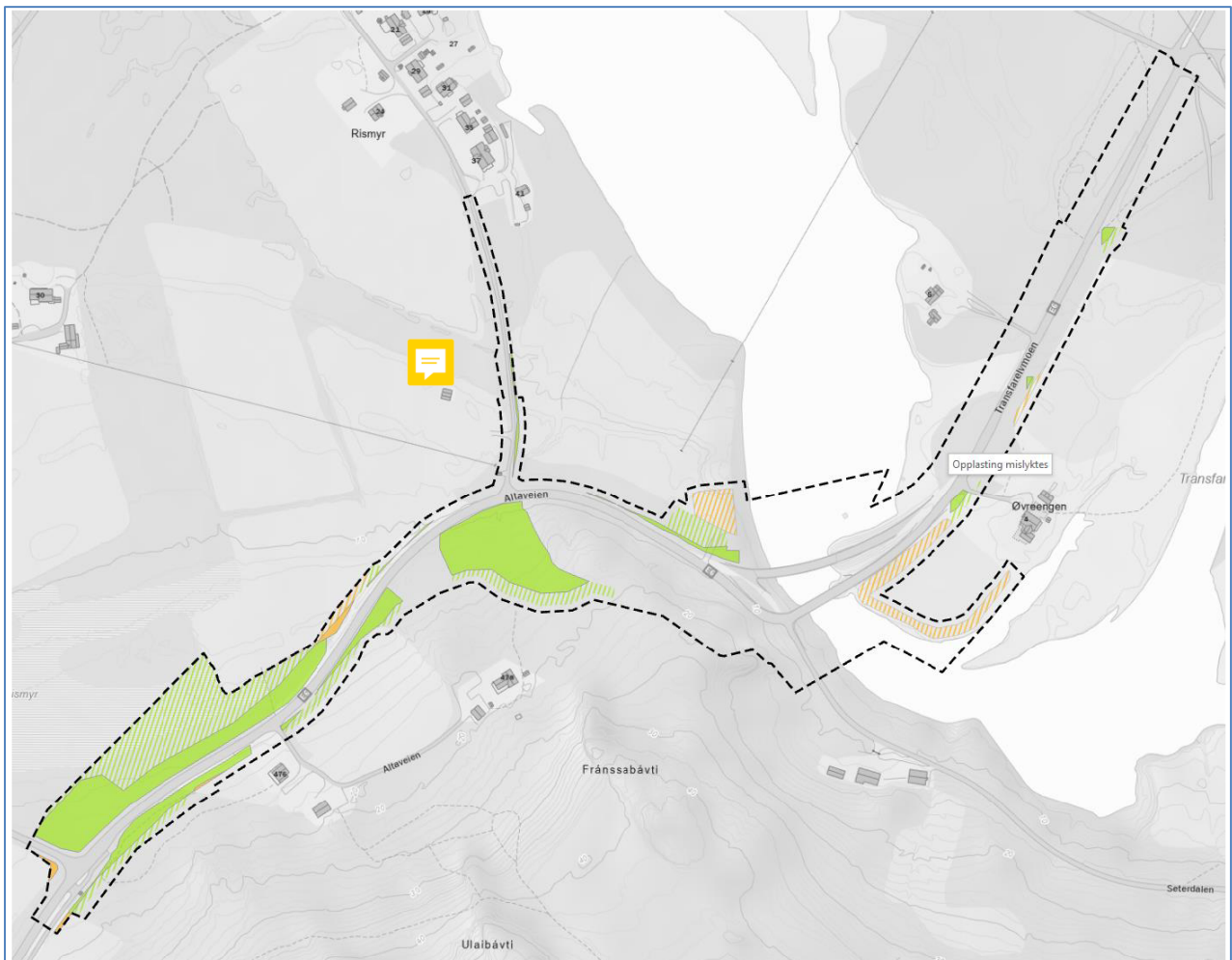
Det er som et ledd i planarbeidet utarbeidet et egen risiko- og sårbarhetsanalyse (vedlegg 4) for om mulig å avdekke potensielt uønskede hendelser samt identifisere tiltak for å redusere av disse skal kunne oppstå. Det har underveis i prosjektet blitt avdekket funn av kvikkleire innenfor planområdet som beskrevet i egne geotekniske rapporter (vedlegg 9-11). Med bakgrunn i dette er det gjort flere tilpasninger i planforslaget som skal ivareta sikkerheten mht. utglidningsfare. Rapportene er kvalitetssikret av 3. part nye kvikkleiresoner (3 stykker) er rapportert inn i NVE kvikkleiredatabase, se kartutsnitt neste side.



Kartutsnitt som viser nye kvikkleiresoner (kilde: NVE Atlas)

Landbruk:

Det er underveis i planprosessen gjort flere «grep» for å minimere negative konsekvenser for landbruket, som omtalt i planbeskrivelsens kapittel 8.6. I den innledende planfasen vurderte man ulike trasealternativer og valgte i den forbindelse bort en alternativ vegløsning/avkjørsel til kommunal veg Seterdalen, som ville medført et langt større inngrep på den aktive landbrukseiendommen like nord for brua, som vist på kartutsnitt neste side.



Figur 50: Kartutsnitt som viser permanent tap av fulldyrka jord (oransje), dyrkbar jord (grønn) og midlertidig tap av fulldyrka jord (oransje skravur) og dyrkbar jord (grønn skravur). Kilde: Kilden.no.

Forslag til øvrige avbøtende tiltak for å minimere negative konsekvenser for landbruket er omtalt i planbeskrivelsen kapittel 8.6.3.

Masseoverskudd:

Ifølge Statens vegvesen viser foreløpige massebalanseberegninger et masseoverskudd i prosjektet, mest av løsmasser, og man vil etterstrebe å benytte så mye som mulig av steinoverskuddet internt i prosjektet. Nærmere innsikt i hvilke fraksjoner vi disponerer vil komme på plass i løpet av byggeplanleggingen og være nærmere avklart før utlysning av konkurransegrunnlag.

Planadministrasjonen vil påpeke viktigheten av at eventuelle overskuddsmasser fra prosjektet blir deponert på godkjent deponi eventuelt anvendt i andre samfunnsnyttige formål i samråd med Alta kommune. For å synliggjøre viktigheten av dette foreslås denne oppfordringen lagt inn som et eget punkt i innstillingen.

Konklusjon:

Planmyndigheten vil etter en helhetlig vurdering anbefale at planforslaget godkjennes.

Alta 05.02.24

Oddvar Konst

kommunedirektør

Silje Ingebrigtsen

kommunalleder samfunnsutvikling

Veslemøy Grindvik

leder plan

Reidar Olsen

arealplanlegger

Dette dokumentet er elektronisk godkjent og derfor uten underskrift