



Statens vegvesen

DETALJREGULERING

Endelig plan



Statens vegvesen

## E6 Ny Transfarelv bru

Alta kommune

Drift og vedlikehold

24.01.2024

## Innholdsfortegnelse

1	Sammendrag .....	4
2	Innledning.....	4
3	Planområdet og eiendommer som omfattes .....	5
3.1	Planområdet .....	5
3.2	Eiendommer som omfattes av planen .....	6
4	Planstatus og overordnede føringer .....	6
4.1	Nasjonal transportplan.....	6
4.2	Målsetting med planarbeidet.....	7
4.3	Tiltakets forhold til forskrift om konsekvensutredning (KU).....	7
4.4	Planprosess og medvirkning.....	7
4.4.1	Prosjektgruppa .....	7
4.4.2	Planprosessen.....	8
4.5	Planstatus .....	10
4.5.1	Kommuneplanens arealdel 2021-2040 .....	10
4.5.2	Gjeldende reguleringsplan .....	11
5	Hovedutfordringer i planområdet.....	11
5.1	Bru .....	11
5.2	Tilstøtende vegsystem.....	11
5.3	Grunnforhold og erosjon .....	12
5.4	Landbruk.....	12
6	Mulighetsvurderinger.....	12
7	Beskrivelse av tiltaket.....	13
7.1	Veganlegget.....	13
7.2	Endrete adkomstforhold til private eiendommer .....	20
7.3	Utforming av ny bru .....	20
7.4	Gang- og sykkeltrafikk .....	22
7.5	Kollektivtrafikk.....	22
7.6	Valg av standard .....	23
7.7	Fravik fra vegnormalene.....	23
8	Beskrivelse av planområdet og planløsning, virkning av planforslaget, avbøtende tiltak og hva som ikke blir løst.....	23
8.1	Trafikkforhold .....	24
8.1.1	Eksisterende trafikkforhold .....	24
8.1.2	Fremtidige trafikkforhold .....	24

8.1.3	Virkning av planforslaget (framkommelighet for alle grupper) .....	25
8.1.4	Omklassifisering .....	25
8.2	Landskapsbilde .....	25
8.2.1	Eksisterende situasjon .....	25
8.2.2	Beskrivelse av planforslaget .....	29
8.2.3	Virkning av planforslaget .....	34
8.2.4	Avbøtende tiltak .....	34
8.3	Friluftsliv/by- og bygdeliv .....	34
8.3.1	Eksisterende situasjon .....	34
8.3.2	Beskrivelse av planforslaget .....	36
8.3.3	Virkning av planforslaget .....	36
8.4	Naturmangfold .....	37
8.4.1	Eksisterende situasjon .....	37
8.4.2	Beskrivelse av planforslaget .....	38
8.4.3	Virkning av planforslaget .....	40
8.4.4	Vurdering av kravene i naturmangfoldloven (nml) §§ 8 - 12 .....	42
8.4.5	Avbøtende tiltak .....	43
8.4.6	Hva som ikke blir løst .....	43
8.5	Kulturarv .....	44
8.5.1	Eksisterende situasjon .....	44
8.5.2	Virkning av planforslaget .....	45
8.6	Landbruk .....	45
8.6.1	Eksisterende situasjon .....	45
8.6.2	Virkning av planforslaget .....	47
8.6.3	Avbøtende tiltak .....	48
8.6.4	Hva som ikke blir løst .....	49
8.7	Geoteknikk .....	49
8.7.1	Eksisterende situasjon .....	49
8.7.2	Beskrivelse av planforslaget .....	49
8.7.3	Avbøtende tiltak .....	50
8.7.4	Hva som ikke blir løst .....	50
8.8	Ingeniørgeologi .....	50
8.8.1	Eksisterende situasjon .....	50
8.8.2	Beskrivelse av planforslaget .....	50
8.8.3	Avbøtende tiltak .....	51

8.8.4	Hva som ikke blir løst.....	51
8.9	Hydrologi .....	51
8.9.1	Eksisterende situasjon .....	51
8.9.2	Beskrivelse av planforslaget .....	52
8.9.3	Virkning av planforslaget.....	53
8.9.4	Avbøtende tiltak .....	53
8.9.5	Hva som ikke blir løst.....	54
8.10	Naboskap og eiendomsforhold .....	54
8.10.1	Eiendomsgrenser.....	54
8.10.2	Grunnerverv og erstatning .....	54
8.11	Støy.....	54
8.11.1	Eksisterende situasjon .....	55
8.11.2	Beskrivelse av planforslaget .....	55
8.11.3	Virkning av planforslaget.....	55
8.11.4	Avbøtende tiltak .....	55
8.12	Luft.....	55
8.13	Teknisk infrastruktur .....	56
8.13.1	Eksisterende situasjon .....	56
8.13.2	Virkning av planforslaget.....	56
8.14	Klimagassutslipp .....	56
9	Risiko, sårbarhet og sikkerhet – ROS analyse.....	56
10	Konsekvensutredning .....	58
10.1	Krav til konsekvensutredning (KU) .....	58
10.2	Viktige delområder og tiltakets påvirkning .....	58
10.3	Sammenstilling av konsekvens .....	59
11	Gjennomføring av forslag til plan .....	60
11.1	Ytre miljø .....	60
12	Merknadsbehandling etter varsel om oppstart av planarbeid .....	63
12.1	Merknader fra offentlige aktører .....	63
12.2	Merknader fra private aktører .....	71
13	Merknadsbehandling etter høring og offentlig ettersyn .....	73

## 1 Sammendrag

Statens vegvesen har i samråd med Alta kommune utarbeidet planforslag for detaljregulering for E6 Ny Transfarelv bru. Planområdet ligger nordøst for Alta og innenfor kommunens kjerneområde for landbruk.

Planen regulerer for etablering av ny bru over Transfarelva med sammenhengende gang-/sykkelveg gjennom hele planområdet. Ved start og slutt av planområdet kobles gang-/sykkelvegen mot eksisterende løsninger for myke trafikanter. Planen regulerer også for en ny kollektivholdeplass ved krysset mellom E6 og kommunal veg Latharimoen, samt hvileplass med møblering langs ny gang-/sykkelveg. 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. To steder skal arealer som i dag benyttes til veganlegg tilbakeføres til landbruks-, natur- og friluftsmål (LNFR).

Grunnboringer i forbindelse med vegprosjektet har vist ustabile masser 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.

## 2 Innledning

Med hjemmel i plan- og bygningsloven § 3-7 har Statens vegvesen i samarbeid med Alta kommune, utarbeidet detaljregulering for E6 Ny Transfarelv bru.

Hva er en detaljregulering?

En detaljregulering er et detaljert plankart med planbestemmelser og planbeskrivelse.

Detaljregulering skal følge opp og konkretisere overordnet arealdisponering i kommuneplanens arealdel, kommunedelplan eller områderegulering. Formålet med en detaljregulering er derfor å fastsette mer i detalj hvordan arealet innenfor planområdet skal utnyttes eller vernes.

Detaljreguleringen er også i mange tilfeller nødvendig rettsgrunnlag for gjennomføring av tiltak og utbygging, blant annet ved eventuell ekspropriasjon av grunn.

Planforslaget består av følgende deler:

- Plankart datert 18.01.2024
- Reguleringsbestemmelser 24.01.2024
- Planbeskrivelse datert 24.01.2024
- Risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS), datert 27.03.2023

Vedlegg til planbeskrivelsen:

- Illustrasjonshefte datert 24.01.2024
- Hydrologisk vurdering av ny Transfarelv bru, E6, datert 10.06.2022



- Konsekvensutredning for fagtema naturmangfold, Detaljregulering av E6 Transfarelv bru, datert 21.02.2023
- Fagrapport støy, E6 Ny Transfarelv bru, datert 06.03.2023
- Geologisk rapport til reguleringsplan E6 Transfarelv bru – C15015-GEOL-01, datert 02.03.2023
- Geoteknisk datarapport E6 Transfarelv bru, C15015-GEOT-01, datert 08.11.2023
- Geoteknisk vurderingsrapport E6 Transfarelv bru, C15015-GEOT-02, datert 08.11.2023

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. Det sikres plangrunnlag for etablering av gang-/sykkelveg langs E6 gjennom hele planområdet.

### 3 Planområdet og eiendommer som omfattes

#### 3.1 Planområdet

Planområdet ligger i Troms og Finnmark fylke, i Alta kommune, og strekker seg fra kryss mot kommunal veg Latharimoen i sørvest til avkjørsel til Solvang camping på Transfarelvmoen i nordøst. Området bærer preg av landbruk og naturlandskap med småvokst furuskog og lyng og vassdraget Transfarelva med kantsonevegetasjon. Langs planområdet ligger noen spredte bolighus. Planområdet ligger på begge sider av Transfarelva nordøst for Alta.

Planområdet ved planoppstart, oktober 2022, var relativt stort for sikre at man fanget opp aktuelle problemstillinger som skulle ivaretas i planen. Endelig plangrense er betydelig innskrenket i forhold til den som forelå ved oppstart.



Figur 1: Kartutsnitt med lokasjon for planområdet markert med sort sirkel. Kilde: Norgeskart.no



Figur 2: Planområdet ved oppstart markert med sort stiplet linje

### 3.2 Eiendommer som omfattes av planen

Gårdsnummer	Bruksnummer
38	1
38	114
38	118
38	125-126
38	232
38	378
38	786
39	1
39	6
39	7
39	9

## 4 Planstatus og overordnede føringer

### 4.1 Nasjonal transportplan

Nasjonal transportplan presenterer regjeringens transportpolitikk. Transportplanen legger grunnlaget for helhetlige politiske vurderinger, effektiv bruk av virkemidlene, samt styrker samspillet mellom veg, luft, sjø og bane. NTP 2018-2029 gir føringer for hvordan man skal arbeide for å nå målet om et transportsystem som er sikkert, fremmer verdiskaping og bidrar til lavutslipp i

samfunnet. Moderne infrastruktur med høy kvalitet og effektive og sikre transportløsninger skal bidra til å sikre gode velferdstjenester og konkurransekraft for næringslivet. Transportplanen har en satsing på myke trafikanter og kollektivtrafikk for å gi syklister, fotgjengere og kollektivpassasjerer bedre og flere tilbud. Det skal bli lettere å velge kollektivt, og de miljøskadelige virkningene av transport skal begrenses.

## 4.2 Målsetting med planarbeidet

Alle av Statens vegvesens vegprosjekter skal ha definerte samfunns mål og effektmål.

Samfunnsmålene skal ivareta samfunnsperspektivet (samfunnsøkonomisk lønnsomhet, utvikling o.l) og fastsettes politisk gjennom Nasjonal Transportplan (NTP). Samfunns målet for prosjektet E6 Ny Transfarelv bru er:

*Et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i 2050.*

Effektmålene ivaretar brukerperspektivet og omhandler tidsbesparelser, regularitet, ulykkesfrekvens o.l. For E6 Ny Transfarelv bru er det fastsatt følgende konkrete effektmål:

*Prosjektet skal bygge opp under NTP-målet Nullvisjon for drepte og hardt skadde. Utbedring av rekkverk, større vegbredde og bedre horisontalkurvatur skal gi bedre trafiksikkerhet for alle trafikantgrupper.*

*Prosjektet skal også bygge opp under NTP-målet Enklere reisehverdag og økt konkurransevne for næringslivet. Ny bru fjerner en flaskehals med nedsatt fartsgrense og redusert fremkommelighet.*

## 4.3 Tiltakets forhold til forskrift om konsekvensutredning (KU)

I forkant av oppstartsmøtet med Alta kommune foretok Statens vegvesen en vurdering av KU-plikt for reguleringsplanarbeidet jf. pbl § 4-2. Vurderingen ligger som vedlegg til denne planbeskrivelsen. Det ble konkludert med at tiltaket ikke utløser krav om KU jf. forskriften §§ 6 eller 8.

Til varsel om oppstart av planarbeidet kom innspill fra Statsforvalteren i Troms og Finnmark datert 21.10.2022 hvor Statsforvalteren var uenig i vurderingen av tiltakets omfang og potensielle virkninger for miljø, og fremholdt at KU-plikt for tema naturmangfold var utløst jf. forskriften § 8. Innspillet er tatt til følge og tema naturmangfold er utredet i tråd med forskriften § 17 og Miljødirektoratets veileder M-1941. Se vedlagt KU-rapport, samt konklusjoner fra denne oppsummert i kapittel 8.4.

## 4.4 Planprosess og medvirkning

### 4.4.1 Prosjektgruppa

Til å utarbeide planen har Statens vegvesen satt ned en prosjektgruppe bestående av prosjektleder, planleggingsleder, prosjekteringsleder og fagansvarlige for planarbeidets aktuelle problemstillinger. På vegne av Alta kommune har kommuneplanlegger vært bidragsyter i planarbeidet og kommunestyret i Alta kommune er vedtaksmyndighet.

Statens vegvesens prosjektgruppe:



Navn	Fagansvar
Knut Åsmund Hågensen	Prosjektledelse
Heidi Martens	Planleggingsledelse
Kristin Vasshaug	Prosjekteringsledelse
John Brinchmann Njarga	Vegplanlegging
Johan Kristofers	Geoteknikk
Martin Venås	Ingeniørgeologi
Gaute Brunstad Øyehaug	Hydrologi
Tom Eirik Malin	Grunnerverv
Jeanette Austad og Linn Yli-Maunula Jørgensen	Landskap og friluftsliv/ by- og bygdeliv
Mats Bjørnar Leirdal og Daniel Willassen	Konstruksjon
Per Otto Aursand	Vegteknologi
Renate Haug Lien	Elektro
Inger Kvam Gurvin	DAK/ Plankart
Frode Valnes	Naturmangfold og landbruk
Tom Andre Edvardsen	Kulturmiljø
Leif Gunnar Larsen	Vann, avløp og overvann
Linda Thørnquist	HMS

I tillegg har følgende eksterne ressurser bidratt:

Firma	Leveranse
Asplan Viak AS	Hydrologisk rapport
EFLA AS	Støyanalyse

#### 4.4.2 Planprosessen

Oppstart av planarbeidet ble i henhold til plan- og bygningsloven § 12-8 annonsert i Altaposten og på vegvesen.no 21.09.2022, og sendt ut til offentlige instanser samt grunneiere og andre berørte. Til varsel om oppstart kom det inn 12 innspill, hvorav ni fra offentlige etater og tre fra privatpersoner. Oppsummering og behandling av innspillene fremkommer av kapittel **Feil! Fant ikke referanseilden..**

Statens vegvesen har ansvaret for planarbeidet til og med merknadsbehandling etter høringsperioden. Deretter mottar Alta kommune planbeskrivelse, plankart og reguleringsbestemmelser til politisk sluttbehandling.

Tabellen under viser planprosessen med en skissert fremdrift for milepæler.

Aktivitet	Dato/ periode
Oppstartsmøte for planarbeidet med Alta kommune	24.05.2022
Annonsering av varsel om oppstart	21.09.2022
Innspillsperiode	19.09.-21.10.2022
Utarbeiding av planforslag	November 2022 – April 2023
Trafikksikkerhetsrevisjon	Mars 2023
Høring og offentlig ettersyn	Mai- Juni 2023
Merknadsbehandling	Juli 2023 – Januar 2024
Oversendelse til Alta kommune	Januar 2024
Vedtak i Alta kommunestyre	Februar 2024

Planforslaget ble sendt på høring og lagt ut til offentlig ettersyn i tiden 15.05.- 30.06.2023 på følgende steder:

- På prosjektets hjemmeside:  
<https://www.vegvesen.no/vegprosjekter/europaveg/e6transfarelvbru/>
- I servicetorget på rådhuset i Alta
- På kommunens hjemmeside: [www.alta.kommune.no/arealplaner/planer på høring](http://www.alta.kommune.no/arealplaner/planer_pa_horing)

Varsel om offentlig ettersyn ble kunngjort i Altaposten. Grunneiere og rettighetshavere fikk skriftlig melding om dette. Planforslaget ble samtidig sendt ut på høring til offentlige instanser.

Frist for innspill og merknader var 30.06.2023, og adresse:

Statens vegvesen, Postboks 1010 Nordre Ål, 2605 Lillehammer eller [firmapost@vegvesen.no](mailto:firmapost@vegvesen.no)

Og merkes tydelig med referanse: **20/228844**

Statens vegvesen har laget en oppsummering av innkomne merknader, og foretatt de nødvendige justeringer av planforslaget basert på disse før oversendelse av komplett planforslag til Alta kommune for politisk sluttbehandling.

Kommunens vedtak kan påklages til Kommunal- og moderniseringsdepartementet (KMD) iht. plan- og bygningsloven § 12-12. KMD har delegert myndigheten til å avgjøre klagesakene til Statsforvalteren. Kommunen behandler klagesaken før den oversendes Statsforvalteren.

Eventuell klage sendes til kommunen.

Kontaktperson i Alta kommune: Reidar Andre Olsen, tlf: 78 45 51 50

e-post: [reidar.olsen@alta.kommune.no](mailto:reidar.olsen@alta.kommune.no)

Kontaktperson i Statens vegvesen: Heidi Martens, tlf: 24 01 73 97

e-post: [heidi.martens@vegvesen.no](mailto:heidi.martens@vegvesen.no)

## 4.5 Planstatus

### 4.5.1 Kommuneplanens arealdel 2021-2040

Kommuneplanens arealdel for Alta kommune for perioden 2021-2040 trådte i kraft 15.02.2021.

Planområdet for detaljregulering for E6 Ny Transfarelv bru omfatter, i tillegg til samferdselsareal for E6 og kommunal veg, kun areal avsatt til landbruks-, natur- og friluftsmål samt reindrift (LNFR). Deler av LNFR-områdene er underlagt hensynssone jf. pbl § 11-8 c) *Sone med særlig hensyn til landbruk* og er definert som kjerneområde for landbruk.



Figur 3: Utsnitt fra NORKART/ kommunekart.com av kommuneplanens arealdel for Alta kommune med planområdet ved varsel om oppstart for detaljregulering E6 Ny Transfarelv bru markert i sort stiple linje

I kommuneplanens arealdel er et areal på Transfarelvmoen avsatt med hensynssone jf. pbl § 11-8 f) *Sone hvor gjeldende reguleringsplan fortsatt skal gjelde uendret*, markert i mørk vannrett skravur (nordøst i kartutsnittet i Figur 3). Planområdet for detaljreguleringen overlapper delvis denne hensynssonen.

Videre er planområdet for detaljreguleringen også omfattet av kommuneplanens bestemmelse 3.1.1 c) og vedlegg 5: *Nye veier i planen*, hvor det er angitt en fremtidig trase for gang-/sykkelveg langs E6 mellom Nerskogen og Transfarelvmoen.

Detaljreguleringen for E6 Ny Transfarelv bru er i tråd med kommuneplanens arealdel for Alta kommune 2021-2040, med behov for mindre tilpasninger da E6 delvis legges i ny trasé på vestsiden av Transfarelva.

Detaljreguleringen bidrar til å oppnå kommuneplanens bestemmelse 3.1.1. c) ved at det reguleres for sammenhengende gang-/sykkelveg mellom Nerskogen og Transfarelvmoen.

Hensynet til landbruk er veiet tungt i planarbeidet og inngrep i arealer med opparbeidet landsbruksjord eller dyrkbar jord er holdt til et absolutt minimum, se kapittel 8.6.

## 4.5.2 Gjeldende reguleringsplan

I nordøstre del av planområdet kommer detaljreguleringen i berøring med planområdet for gjeldende reguleringsplan Transfarelvmoen med plan-ID 19980073. Gjeldende reguleringsplan har til formål «å bevare furuskogen på Transfarelvmoen, som et spesielt landskapsområde og som klimavern». Planen er lite detaljert, men regulerer E6 i dagens trasé med tilhørende bestemmelse:

### § 3 TRAFIKKOMRÅDE. Hovedvei E6

*3.1 E6 skjærer gjennom planområdet i 1 km lengde. Nødvendig vedlikehold skal kunne utføres innen en bredde på 7,5m fra senterlinja.*

Ny plan overlapper gjeldende plan med så lite areal som mulig, og de deler av gjeldende plan som overlappes oppheves ved vedtak av ny plan. Innenfor planområdet for gjeldende regulering vil det i detaljreguleringen for E6 Ny Transfarelv bru sikres juridisk plangrunnlag for en oppdatering av E6 til dagens standard, grøfting og etablering av gang-sykkelveg langs E6 fram til avkjøring mot Solvang camping på Transfarelvmoen hvor det i dag er etablert gangforbindelse videre nord-/østover.



Figur 4: Utsnitt fra NORKART/kommunekart.com som viser planområdet for reguleringsplan for Transfarelvmoen i mørkeblått

## 5 Hovedutfordringer i planområdet

### 5.1 Bru

Eksisterende bru over Transfarelva på E6 nord for Alta, har dårlig bæreevne, liten bredde, dårlig kurvatur og svært dårlig rekkverk. På grunn av det dårlige rekkverket var fartsgrensen over brua satt ned til 30 km/t det siste året brua var i drift. Bruas konstruksjon og tilstand gjør det ikke mulig å utbedre rekkverket til en sikker standard, uten at det medfører uforholdsmessig høye kostnader. Den eneste forsvarlige løsningen er å erstatte dagens bru med en ny. Da tilstanden på dagens brurekkverk er kritisk dårlig, og ikke kunne utbedres på kort sikt, ble dagens bru på E6 stengt. Som en midlertidig løsning ble det etablert en interimsbru sør for dagens bru over Transfarelva. Trafikken på E6 kan da krysse elva på en trygg måte i påvente av at ny permanent bru kan bygges.

### 5.2 Tilstøtende vegsystem

Kryss mot kommunal veg Seterdalen ligger svært nær brua på elvas vestsida. Kryss så nær brua gir utfordringer med tanke på sikt, etablering av tilfredsstillende rekkverkløsning og akseptabel utforming av kryssløsningen. I tillegg har krysset en utilfredsstillende utforming. Det kreves en forskyvning av krysset mot vest/ vekk fra brua.

Ved etablering av ny bru vil det bli behov for ny geometri på vegen og dette innebærer at E6 må legges i ny trasé sør for eksisterende veg.

I tillegg skal planen tilrettelegge for gang-sykkelveg og en trafikksikker løsning for kollektiv (skolebuss). Det er også flere avkjørsler direkte ut på dagens E6 som skal hhv. ivaretas eller stenges som følge av planen.

### 5.3 Grunnforhold og erosjon

Området ligger i sin helhet under marin grense. Fra kvartærgeologisk kart avleses det berg og elve- og breelvavsetninger i tiltaksområdet. At det er elve- og breelvavsetninger stemmer stort sett for toppmassene i tiltaksområdet som i hovedsak består av sandige siltige masser. Under toppmassene (0-5 meter under terrengoverflaten) er det leire med sprøbruddegenskaper. Det vil si leire som er kvikk og nært kvikk.

Det er tydelige tegn til erosjon på østsiden av Transfarelva. På vestsiden hindres erosjon sør fra bruene på grunn av berg i dagen. Nord for bruene er det lagt erosjonssikring som ser ut til å fungere hensiktsmessig.

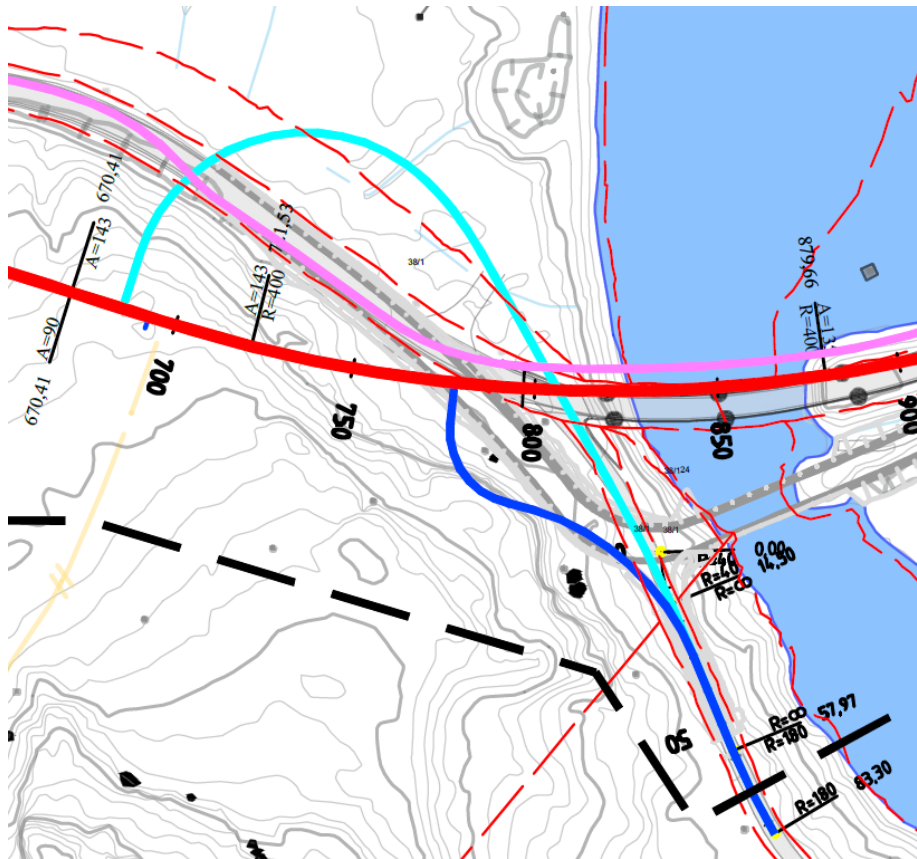
Ved dagens bru og interimbruene er elveløpet snevret inn. På grunn av innsnevringen har vannhastigheten økt og erosjonen blitt kraftigere, og gjort at elven er blitt dypere. Før og etter bruene er elvedybden inntil to meter ved lavvann, under bruene er elvedybden ca fire meter ved lavvann. Planen skal redusere fare for erosjon og isgang som kan skade veganlegget.

### 5.4 Landbruk

Planområdet ligger innenfor områder som i kommuneplanens arealdel er angitt som kjerneområde for landbruk. Planen skal tilrettelegge for så arealbesparende tiltak som mulig, samtidig som at krav til trafikksikkerhet ivaretas.



## 6 Mulighetsvurderinger



Figur 5: De to ulike linjealternativ for kommunal veg Seterdalen. Alternativ 1 i mørkeblå linje og alternativ 2 i lyseblå.

Det er vurdert flere ulike veglinjealternativ, hvorav to alternativ ble vurdert som så aktuelle at de begge ble beskrevet i varsel om planoppstart og det ble bedt om innspill til foretrukket løsning. Disse to alternativene fremgår av Figur 5.

Basert på silinga er det alternativ 1 med kryssløsning i plan på sørsiden av E6 som ligger til grunn for endelig planforslag. Dette alternativet medfører et mindre arealinngrep i landbruksområder og en enklere og mer kostnadseffektiv drift av veganlegget enn alternativ 2 som ville innebære at kommunal veg Seterdalveien skulle legges i kulvert under E6 og bli ført opp på nordsiden med kryss mot E6 fra nord.

## 7 Beskrivelse av tiltaket

### 7.1 Veganlegget

Planområdet er 1,2 km langt.

Det nye veganlegget er modellert i 3D i dataverktøyet Novapoint og de ulike tiltakene i veganlegget beskrives videre med illustrasjoner hentet fra modellen. Vegmodellene ligger til grunn for plankartet som er juridisk bindende for opparbeidingen av veganlegget og arealbruken i planområdet.



Figur 6: Oversiktsbilde av fremtidig situasjon for strekningen sett mot nord.

Prosjektstrekningen *starter* i sørvest, nærmest Alta og følger på og langs dagens E6 over Transfarelva. Strekningen *slutter* i nordøst ved avkjøring til Solvang camping på Transfarelvmoen. Ny E6 vil følge dagens vegtrasé fra start før kurvatur rettes ut og E6 går gjennom bergskjæring til ny bru over elva. Der vegen legges i ny trasé vil dagens E6 ombygges til gang-/sykkelveg. Ny bru vil legges der dagens bru ligger, med noen mindre justeringer. På østsiden av elva vil E6 følge dagens vegtrasé, og interimsvegen fjernes.



Figur 7: Nærbilde av regulert kollektivholdeplass ved kryss mot kommunal veg Latharimoen, sett mot nord.

Ved starten av prosjektstrekningen reguleres det for en justering av krysset mellom E6 og kommunal veg Lathari og etablering av trafikkøyr i den kommunale vegen. Det er etablert gang-/sykkelveg på sørsiden av E6 og planen regulerer for å beholde denne på samme side fram til den har passert krysset mot kommunal veg Latharimoen, før den skifter side av E6 og videre følger nordsiden langs resten av strekningen. Krysningspunktet skal ikke etableres med gangfelt, men med *tilrettelagt*



*kryssing*. Dagens gangfelt vest for krysset fjernes. På nordsiden av E6 i tilknytning til krysset reguleres det for en «ensidig toveis bussløsning» med kollektivholdeplass hvor den tillates etablert leskur. Planen regulerer for innkjøring fra vest og utkjøring fra øst, slik pilene i Figur 7 illustrerer. Ensidig-toveis bussløsning er tilrettelagt for å betjene trafikk i begge retninger. Behovet i området er avklart med Troms og Finnmark fylkeskommune ved avdeling Kollektiv Drift.



Figur 8: Nærbilde av veganlegget videre østover hvor fremtidig gang-/sykkelveg vil følge dagens vegtrasé, mens E6 vil følge en rettere vegtrasé og legges i bergskjæring (så vidt synlig i lyst grått til høyre i bildet). Bildet er sett mot nord.



Figur 9: Nærbilde som viser ny trasé for E6 gjennom tosidig bergskjæring til høyre og fremtidig gang-/sykkelveg i dagens vegtrasé til venstre.



Øst for krysset mot Latharimoen og regulert kollektivholdeplass reguleres det for en ny vegtrasé for E6 gjennom tosidig bergskjæring. Markavkjørsel til jorde på nordsiden av dagens E6 på eiendommen 38/786 vil stenges. Ny avkjørsel etableres fra kommunal gang-/sykkelveg Lathari.

Dagens E6 langs denne delstrekningen vil ombygges til gang-/sykkelveg. Kryss fra gang-/sykkelveg langs E6 mot kommunal gang-/sykkelveg Lathari vil strammes opp og her er det avsatt en rasteplass. Etter ønske fra Alta kommune regulerer planen kommunal gang-/sykkelveg slik den er opparbeidet nordover. Denne er regulert til kjørbær gang-/sykkelveg da markavkjørsler til jorder mot øst og vest er lagt til denne vegen. Det er også etablert trafostasjon som har adkomst fra kommunal gang/sykkelveg.



Figur 10: Utsnitt av plankartet som viser krysset mellom regulert gang-/sykkelveg langs E6 og etablert kommunal gang-/sykkelveg Lathari. Avkjørsler markert med sorte piler.



Figur 11: Veganlegget på vestsiden av Transfarelva, sett mot nord.





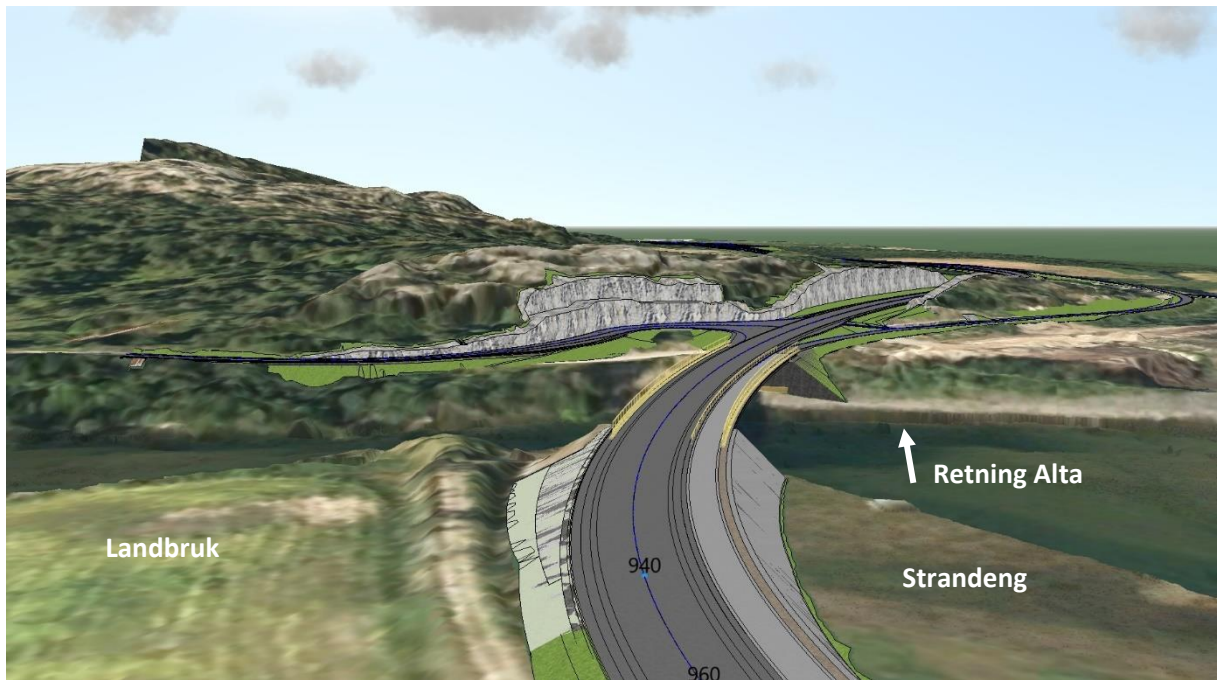
Figur 12: Det samme området som i figuren over, sett fra nord.

Når vegen nærmer seg Transfarelva kommer E6 ut av bergskjæring og trasé for E6 og gang-/sykkelveg samles igjen. På sørsiden av E6 reguleres kryss mot kommunal veg Seterdalen. Ny kryssløsning er forskjøvet mot vest og dette medfører bergskjæring også langs deler av kommunal veg Seterdalen. Fra gang-/sykkelveg etableres en forbindelse (sti) til E6 for å muliggjøre kryssing for myke trafikanter fra/til Seterdalen.



Figur 13: Oversiktsbilde av ny bru over Transfarelva. Kommunal veg Seterdalen til venstre.





Figur 14: Ny bru og veganlegget sett fra øst. Fylling for interimsbrua vist i kartgrunnlaget til venstre for ny vegfylling.

Ny bru er regulert der dagens bru ligger i dag, med noen mindre justeringer. Brua vil etableres i ett spenn slik at det ikke vil stå peler i elveløpet, og fundamenteres delvis direkte på berg og delvis på peler til berg. Interimsbrua og fylling for denne på østsiden av elva skal fjernes, og arealer som i dag er brukt til vegtrasé vil tilbakeføres til landbruksareal i tilknytning til jorde på eiendommen 39/6. Det skal etableres erosjonssikring i elveløpet og langs kantsonen. Fylling for E6 er prosjektert med så lite fotavtrykk som mulig for å begrense terrenginngrepet på landbruksjord oppstrøms brua og strandeng i flomsone nedstrøms brua.



Figur 15: Ny avkjørselsløsning for eiendommen 39/6.

På østsiden av Transfarelv ligger et jorde tilhørende eiendommen 39/6. Ved etablering av interimsbrua ble det sikret markavkjørsel til jordet direkte fra E6, men denne løsningen er ikke tilfredsstillende og heller ikke praktisk mulig å opprettholde på grunn av høydeforskjell mellom jordet og veg, samt rekkverk langs E6. Planen regulerer for én samlet avkjørsel fra E6, med en vegforbindelse til jordet fra denne inne på eiendommen som vist i Figur 15.



Figur 16: Siste del av prosjektstrekningen, helt i nordøst.

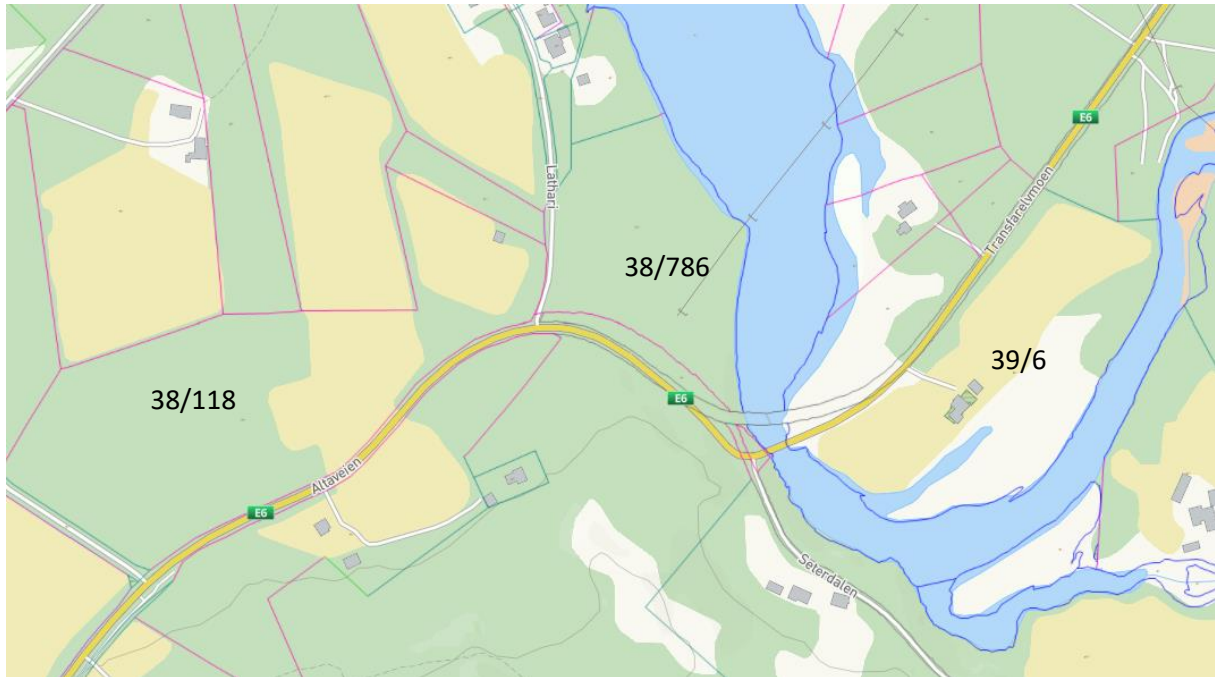


På østsiden av Transfarelv følger regulert gang-/sykkelveg trasé for E6 fram til prosjektstrekningens slutt ved avkjøring mot Solvang camping.

To etablerte avkjørsler fra E6 opprettholdes, i tillegg til samleavkjørsel omtalt i forrige avsnitt.

## 7.2 Endrete adkomstforhold til private eiendommer

Tre eiendommer får endrete adkomstforhold som følge av planen; 38/118, 38/786 og 39/6.



Figur 17: Grunnkart med påførte gårds- og bruksnumre for de eiendommene som får endrete adkomstforhold som følge av planen.

38/118 benytter i dag en markavkjørsel fra øst/ kommunal veg Lathari og en direkte fra E6. Planen opprettholder markavkjørsel fra kommunal veg Lathari uendret. Avkjørsel fra E6 er også opprettholdt og justert litt mot vest.

På eiendommen 38/786 ligger et nydyrket jorde og adkomst i dag er direkte fra E6 like vest for dagens bru. Plasseringen av denne adkomsten kan ikke opprettholdes av hensyn til trafiksikkerhet. Dagens E6 langs jorden omreguleres til gang-/sykkelveg og planen legger ikke til rette for kjøring med jordbruksmaskiner på gang-/sykkelveg. Ny markavkjørsel til eiendommen 38/786 er lagt til kommunal veg/ gang- og sykkelveg Lathari med avkjørsel i vest. Adkomsten til denne eiendommen blir som følge av planen lenger enn den er i dag, da man i stedet for å kjøre direkte av E6 må følge vegene Latharimoen og Lathari.

Eiendommen 39/6 får en samlet avkjørsel for adkomst til bolighuset og jorden mot elva, jf. Figur 15 og omtalt i kapittel 7.1.

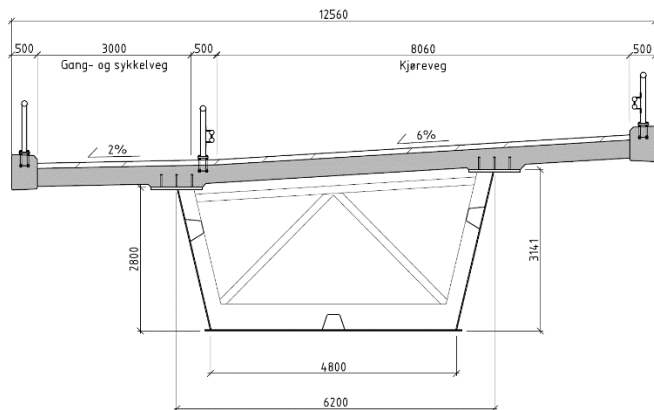
Planen regulerer for stenging av avkjørsler som ikke lenger skal benyttes angitt med stengesymbol i plankartet.

## 7.3 Utforming av ny bru

Det skal etableres ny bru over Transfarelva som ivaretar både kjørende og myke trafikanter. Dette innebærer en vegbru med adskilt gang- og sykkelveg.

Den nye brua er i hovedsak planlagt på samme sted som eksisterende bru, med noe forskyving mot nord. Eksisterende bru vil rives før bygging av ny bru starter.

Ny bru vil bli en stålkassebru i samvirke med en betongplate. Bredden på ny bru er ca. 12,5 meter hvorav ca. 8 meter til kjøreveg og 3 meter til gang- og sykkelveg. Det etableres innerrekkverk som skiller myke trafikanter og kjørende. Tverrsnitt av ny bru er vist i Figur 18.

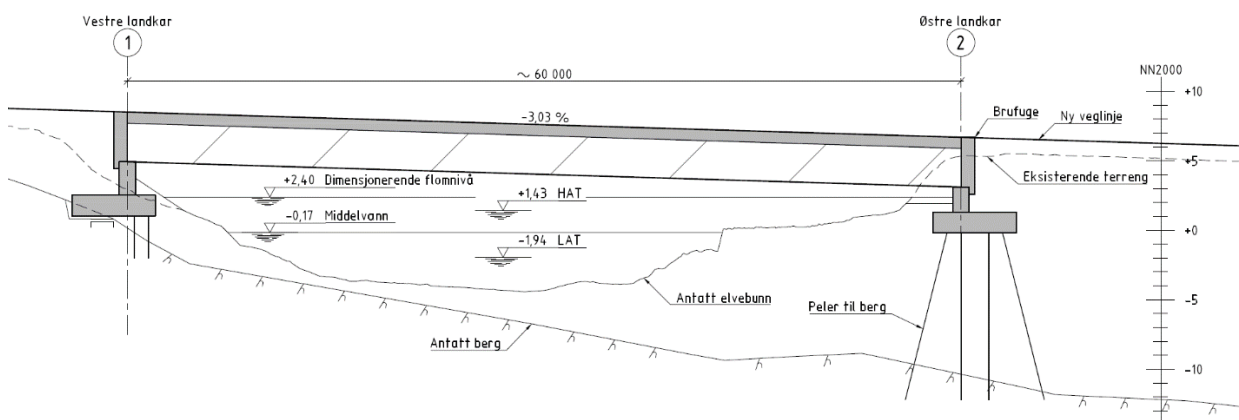


Figur 18: Skissert tverrsnitt av bruoverbygning (stålkasse og betongplate)

Brua bygges i ett spenn over Transfarelva med en spennvidde på ca. 60 meter mellom landkarene. Vegen ligger med fall på 3% mot øst slik at den vestre enden av bruene blir høyere enn den østre, se Figur 19.

Bruoverbygningen vil være opplagt på fastlagre i vestre landkar, og på glidelagre i østre landkar. Det etableres en brufuge i østre landkar. Vestre landkar antas fundamentert delvis direkte på berg og delvis på peler til berg, østre landkar antas fullstendig fundamentert på peler til berg.

Brua planlegges slik at bruoverbygningen vil ha klaring til Transfarelva ved 200-års flom i kombinasjon med høyvann. Strømningen ved brua er sterkt påvirket av flo og fjære, og isgang er også et kjent problem i området. Underkant bruoverbygning planlegges å ligge på ca. kote +3,0, denne kan som lavest ligge på kote +2,9 (med 0,5 m klaring over flomnivå ved 200-års flom). Det vises også til vedlagte rapport «Hydrologisk vurdering av ny Transfarelv bru, E6».



Figur 19 Skissert lengdesnitt av bru (stålkasse, betongplate og landkarsåle)

## 7.4 Gang- og sykkeltrafikk

Planen tilrettelegger for etablering av gang-/sykkelveg langs E6 i tråd med standardkrav jf. vegnormal N100 *Veg- og gateutforming* gjennom hele planområdet.

Kommunal veg Seterdalen vil ikke tilrettelegges for gående og syklende, men trafikken på denne vegen er svært begrenset da den kun leder til tre spredte gårdsbruk/boliger. Planen ivaretar en mulig kryssing av E6 for gående fra Seterdalen og til fremtidig gang-/sykkelveg. På grunn av den begrensede gangtrafikken er det ikke krav om tilrettelagt kryssing og nærheten til brua med rekkverk gjør det heller ikke mulig. Planen sikrer imidlertid en *mulighet* for å krysse her og komme seg til gang-/sykkelvegen på nordsiden av E6.



Figur 20: Nærbilde av kryss mot kommunal veg Seterdalen og sti ned til gang-/sykkelveg på nordsiden av E6

## 7.5 Kollektivtrafikk

I området Lathari/Latharimoen er det per i dag 15 skoleelever som fylkeskommunen har ansvar for skoleskyss til. Alta kommune har etter opplæringsloven § 7-1 vurdert strekningen fra dagens busstopp ved krysset mot kommunal veg Latharimoen og til etablert gang-/sykkelveg fra E6 mot Rismyr som «særlig farlig eller vanskelig». Siden dagens løsning dermed ikke er tilfredsstillende har elevene krav på særskilt skyss fra bopel til og fra skole.

Detaljreguleringen tilrettelegger for trafikksikker gang-/sykkelveg jf. vegnormal N100 *Veg- og gateutforming* fra gang-/sykkelveg Lathari og til ny kollektivholdeplass ved krysset mot kommunal veg Latharimoen. Ved etablering av den regulerte bussløsningen vil krav om særskilt skoleskyss bortfalle, jf. uttalelse fra Troms og Finnmark fylkeskommune avdeling for Kollektiv Drift datert 15.12.2022.



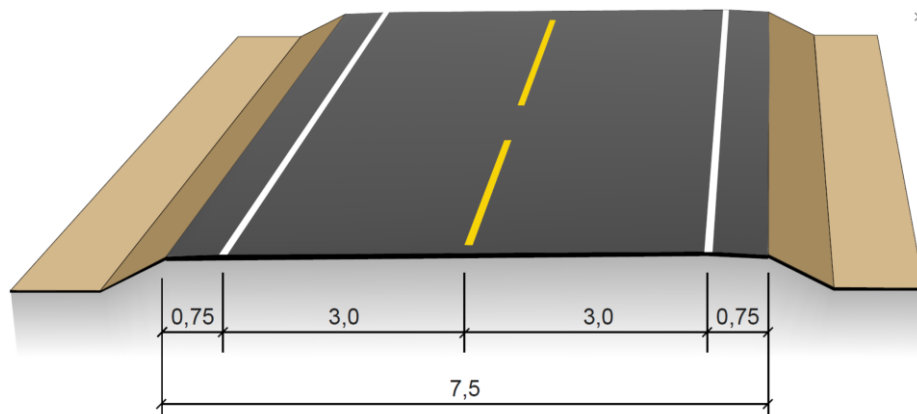
Figur 21: Utsnitt av plankart som viser regulert kollektivholdeplass

Nærmere beskrivelse av kollektivholdeplassen og regulert bussløsning finnes i kapittel 7.1.



## 7.6 Valg av standard

Detaljreguleringen for E6 Ny Transfarelv bru er basert på dimensjoneringsklasse Hø2 jf. vegnormal N100 med vegbredde 7,5 meter og fartsgrense 60 km/t. Hø2 skal benyttes for øvrige hovedveger og andre veger hvor arealdisponering og aktivitet inntil vegen gjør at fartsgrensen settes til 60 km/t.



Figur 22: Tverrprofil for dimensjoneringsklasse Hø2 jf. vegnormal N100

## 7.7 Fravik fra vegnormalene

Det er søkt om følgende fravik fra håndbok N100 for reguleringsplanen:

**3.3.5-17:** Kryss skal dimensjoneres for VT, der MVT ev. sikres fremkommelighet på overkjørbart areal.

**4.1.1.2-1:** I kryss med nasjonal hovedveg skal trafikkøy anlegges i sekundærvegen.

**4.2.1.2-1:** Horisontalkurveradius skal være  $\geq 40$  m. For å svinge gang- og/eller sykkelveg inn mot kryssning av veg (planskilt eller i plan), kan horisontalkurveradius  $\geq 20$  meter benyttes.

Det vises til fravikssøknad for hvert enkelt tilfelle, datert hhv 23.11.2022, 23.11.2022 og 07.02.2023. Samtlige søknader er behandlet og innvilget av Vegdirektoratet.

Det er også søkt to fravik fra håndbok N101 for reguleringsplanen:

**4.2.5-3:** Rekkverk skal ikke starte eller avsluttes i en kurve. (...)

Det vises til fravikssøknader datert 25.04.2023.

Det er gjennomført trafiksikkerhetsrevisjon for prosjektet.

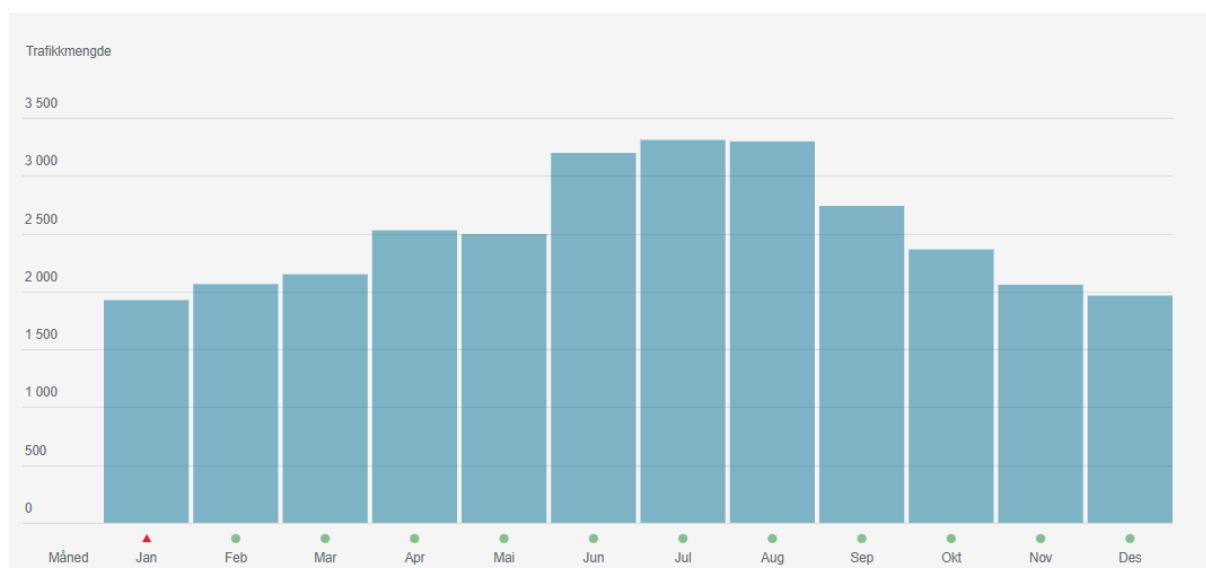
## 8 Beskrivelse av planområdet og planløsning, virkning av planforslaget, avbøtende tiltak og hva som ikke blir løst

## 8.1 Trafikkforhold

### 8.1.1 Eksisterende trafikkforhold

E6 over Transfarelva er hovedferdselsåren gjennom landsdelen og viktigste forbindelse nordover. Det er etablert gang-/sykkelveg sørfra (mot Alta) fram til kryss mot kommunal veg Latharimoen. Fra nordøst og fram til avkjørsel til Solvang camping på Transfarelvmoen har kommunen etablert ny vannledning parallelt med E6 og trasé for denne er gruset og utgjør en gangforbindelse nordover. E6 gjennom prosjektstrekningen er i dag uten tilrettelagt gang-/sykkelveg. I dag benyttes den gamle brua over Transfarelva delvis av myke trafikanter, selv om det ikke er tilrettelagt for slik løsning. Kjørende benytter interimsbrua. Planområdet for detaljreguleringen omfatter hele strekningen av E6 som i dag er uten gang-/sykkelveg.

Det er et kontinuerlig tellepunkt for kjøretøy på Transfarelvmoen. Tellepunktet har ikke vært i drift siden september 2022, trafikken i 2021 og 2020 var påvirket av koronasituasjonen. Det er derfor tatt utgangspunkt i trafikktall for 2019.



Figur 23: Månedsvariasjon i 2019

Årsdøgntrafikken (gjennomsnittstall for daglig trafikkmengde) var ca 2450 kjøretøy/døgn i 2019. For andel lange kjøretøy er det brukt kjøretøy lengre enn 7,5 meter. I 2019 var antall kjøretøy over 7,5 meter 235 kjøretøy/døgn.

### 8.1.2 Fremtidige trafikkforhold

For Finnmark er trafikkvekstprognosen på 0,4 % pr år for lette kjøretøy, og 1.8 % pr år for tunge kjøretøy.

Dette gir følgende fremskrevne trafikkprognose for området:

År	2019	2026	2046
Lette kjøretøy (<7,5 meter)	2200	2262	2450
Tunge kjøretøy (>7,5 meter)	250	283	405
Sum	2450	2546	2855

Biltrafikken fra dagens E6 på vestsiden av Transfarelva vil flyttes over til den nye vegtraséen og dagens E6 vil ombygges til gang-/sykkelveg. På østsiden av elva reguleres det for etablering av gang-/sykkelveg langs E6 fram til avkjøring til Solvang camping på Transfarelvmoen. Langs E6 videre nordover (etter prosjektstrekningens slutt) er det en gruset trasé for kommunal vannledning som benyttes som gang-/sykkelveg.

### 8.1.3 Virkning av planforslaget (framkommelighet for alle grupper)

Prosjektets hovedmålsetting er å tilrettelegge for etablering av ny bru over Transfarelva. Ulike tilknyttede problemstillinger som prosjektet løser er sett i sammenheng med hovedmålet. Planen sikrer etablering av ny bru over Transfarelva i tråd med dagens standard jf. vegnormal N400 *Bruprosjektering*. På sørsiden av Transfarelva tilrettelegger planen for å rette ut trasé for E6 slik at standardkrav jf. vegnormal N100 *Veg- og gateutforming* ivaretas.

For myke trafikanter tilrettelegger planen for en betydelig forbedring i form av økt framkommelighet og trafiksikkerhet, også etter krav jf. vegnormal N100.

### 8.1.4 Omklassifisering

De planlagte tiltakene vil ikke medføre noen endringer i status og funksjon for det eksisterende og tilstøtende vegnettet i planområdet.

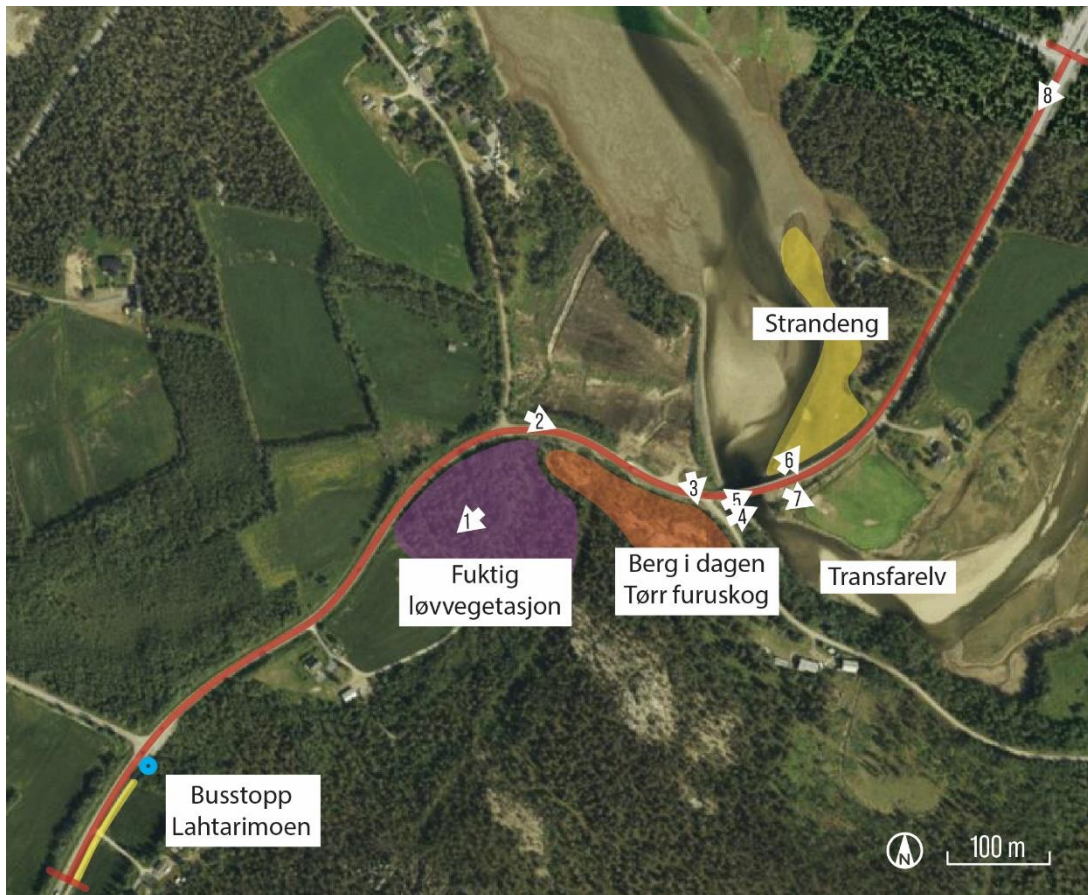
Dagens E6 som skal ombygges til gang-/sykkelveg vil være statlig og det er derfor ikke behov for omklassifisering av eksisterende vegnett.

## 8.2 Landskapsbilde

### 8.2.1 Eksisterende situasjon

Landskapsbildet i området er beskrevet i Natur i Norge (NiN). Planområdet tilhører landskapstypen *Skjermet indre kystslettelandskap*. Landskapstypen omfatter landskap på den indre delen av kystsletta, ofte på innsiden av større øyer eller i kystslette innover mot fjorder som i større grad er skjermet for bølge- og vindeksponering fra åpent hav. Landområdene har «innlandsegenskaper» i form av forekomst av vassdrag og økt arealintensitet. Områdene er tilnærmet flate, med liten terrenguro og med grunne havområder.





Figur 24: Oversiktskart over planområdet. Pilene viser hvor bildene i kapitlet er tatt fra. Bakgrunnskart: naturbasekart.no



Figur 25: Gråor-skog. Foto: Statens vegvesen.

Planområdet er videre beskrevet fra prosjektstrekningens start i sørvest til slutt i nordøst. Dagens E6 ligger i flatt terreng i et halvåpent landskapsrom med jordbruksarealer på begge sider av vegen. Videre ligger vegen lett i terrenget i et skifte mellom lukkede og halvåpne landskapsrom med jordbruksarealer. Lyktestolper av tre ligger inntil vegen. Stedvis randvegetasjon av fuktig skog, i hovedsak løvvegetasjon av blant annet gråorskog med storbregne og høgstauder langs vegen.



Vegen slynger seg etter hvert mot nordøst gjennom et område med berg i dagen og tørr furuskog på sørsiden av vegen. På berg og knauser i området vokser det vegetasjon i sprekker og på hyller. Der det ikke er vegetasjon er det berg i dagen.

*Figur 26: Berg i dagen og tørr furuskog. Foto: Statens vegvesen*



På deler av strekningen er det bergskjæring fra bygging av dagens veganlegg. I skjæringen er det kvartsitt og kvartssandstein med lag av siltstein og leirskifer.

*Figur 27: Vegetasjonsdekke av furu, bjørk og lyng på toppen av gammel bergskjæring. Foto: Statens vegvesen*



Den gamle Transfarelv bru og interimsbrua krysser elva tilnærmet parallelt.

*Figur 28: Foto fra den midlertidige brua. Foto: Statens vegvesen*





Interimsbrua er etablert på fylling på elvas østside. Fyllinga går ut i elva og delvis innsnevrer elveløpet.

Figur 29: Interimsbru står på fylling i elv. Foto: Statens vegvesen

Når man har krysset Transfarelva ligger et jordbruksområde og en gård på sørsiden av E6. På motsatt side av vegen ligger en vakker strandeng i et stort åpent landskapsrom.



Figur 31: Jordbruk sør for E6. Foto: Statens vegvesen



Figur 30: Strandeng nord for E6. Foto: Statens vegvesen

Videre ligger vegen flatt i terrenget med tett furuskog på begge sider av E6. Her er det ikke tilrettelagt for gående og syklende, men det går et tydelig tråkk langs E6. Fra avkjørselen til Solvang camping på Transfarelvmoen og nordover er det en gruset gangforbindelse oppå nedgravd kommunalt vannledning parallelt med E6.



Figur 32: Tett furuskog langs E6 hvor det med tiden har oppstått en sti. Bildet er sett fra nordøst mot sørvest. Foto: Statens vegvesen

## 8.2.2 Beskrivelse av planforslaget

### 8.2.2.1 Vegetasjon

Det stilles krav i planbestemmelsene om at vegens sideareal i hovedsak skal naturlig revegeteres. Det vil si at man skal revegetere med stedlig vegetasjonsdekke uten tilførsel av kommersielle frøblandinger og gjødsel dersom det er nok tilgang på revegeteringsmasser. Dette foregår ved at de øverste 20 - 30 cm av vegetasjonsdekket tas av og lagres i lave ranker med 1-2 meters høyde. Ved avtaking skal overgangen til urørt terreng være "sagtannet". Helst skal massene sidelagres, men de kan eventuelt kjøres til egnet deponi og mellomlagres der. Etter at nytt sideareal er opparbeidet skal massene legges ut igjen. Massene legges ut løst tilbake på samme avsnitt langs vegen som de ble tatt fra. Alle Statens vegvesens vegprosjekter har krav om en særskilt plan for ytre miljø (YM-plan) og rigg- og marksikringsplan hvor slike detaljerte føringer for ivaretagelse av miljø og landskap sikres. Rigg- og marksikringsplan er sikret gjennom rekkefølgekrav i planbestemmelsene.

### 8.2.2.2 Gang- og sykkelveg

Det reguleres for gang- og sykkelveg med belysning gjennom hele planområdet. I starten av planområdet (sørvest) vil gang- og sykkelvegen følge E6 på nordsiden før den etter hvert slynger seg nordover vekk fra E6 hvor den følger den gamle vegtraséen. Her vil kun halvparten av dagens vegbredde benyttes, og resten skal fjernes og det tidligere vegarealet skal revegeteres. Fra den nye brua vil gang- og sykkelvegen igjen følge E6 på nordsiden fram til planområdets slutt (nordøst).

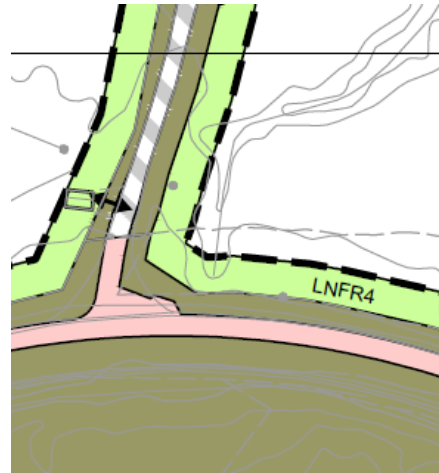


### 8.2.2.3 Hvileplass

Planen tilrettelegger for etablering av en hvileplass langs den nye gang- og sykkelvegen ved krysset til den kommunale gangvegen mot Lathari. Her er det prosjektert for en hvileplass med benk, bord og beplantning. Hvileplassen skal ha gode estetiske kvaliteter. Møbler og konstruksjoner skal være holdbare og tåle området klima.



Figur 33: Illustrasjon av mulig tilrettelegging på hvileplass



Figur 34: Utsnitt av plankartet hvor hvileplassen er regulert som en utvidelse av rosa gang-/sykkelveg



Figur 35: illustrasjon av hvileplass

### 8.2.2.4 Bussholdeplass

Ved krysset mot kommunal veg Latharimoen anlegges en ny kollektivholdeplass. Den nye holdeplassen ligger flatt i landskapet. Planen tilrettelegger for etablering av leskur, sykkel- og skiparkering, belysning og beplantning på holdeplassen. Bussholdeplassen skal ha gode estetiske kvaliteter. Møbler og konstruksjoner skal være holdbare og tåle området klima.

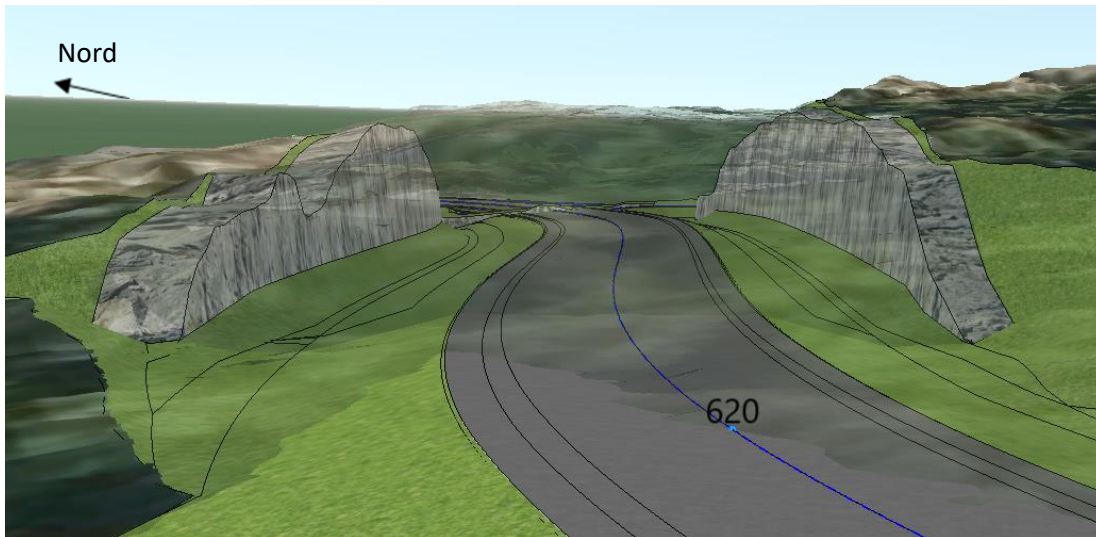
Dagens busstopp med leskur på sørsiden av E6 skal fjernes etter etablering av ny kollektivholdeplass.

### 8.2.2.5 Bergskjæringer

Bergskjæringene er hovedsakelig omtalt i kapittel 8.8 om ingeniørgeologi. Her omtales den landskapsmessige påvirkningen.

Det regulerte veganlegget vil medføre nye bergskjæringer.

Ny bergskjæring på sørsiden av E6 fra vegprofil 640 og 760 vil bli 120 meter lang og variere i høyde. På det høyeste vil den være ca. 7-8 meter høy målt fra tilbakefyllingen og opp. Bergskjæringen på nordsiden av E6 fra vegprofil 640 til 740 vil bli 100 meter lang og variere i høyde. På det høyeste vil den være ca. 7 meter høy. Deler av bergskjæringa skal sprenges bort for å redusere lengden av den. Etter terrengforming skal det tilføres masser og tilsås. Dersom man har tilgang på revegeteringsmasser (overflatemasser med naturlig vegetasjon) skal disse benyttes. Dette gjøres for å redusere lengden på den tosidige skjæringen.



Figur 36: Illustrasjon av bergskjæringer fra vegmodell. Utsnitt sett fra vest mot øst.



Figur 37: Oversiktsbilde av samme bergskjæring tatt i samme himmelretning som på nærbildet over.

Av bergskjæringen langs den kommunale vegen Seterdalen fra ca. vegprofil 110 til 150 vil den delen som skal trappes bli ca. 40 meter lang og en lav bergskjæring vil fortsette videre innover langs vegen (130 meter totalt). Det skal legges inn en permanent hylle i bergskjæringen med varierende høyde. Dybden på hyllen er ca. 5 meter. Hyllen skal ha svakt fall innover for å fange opp nedfall av is og



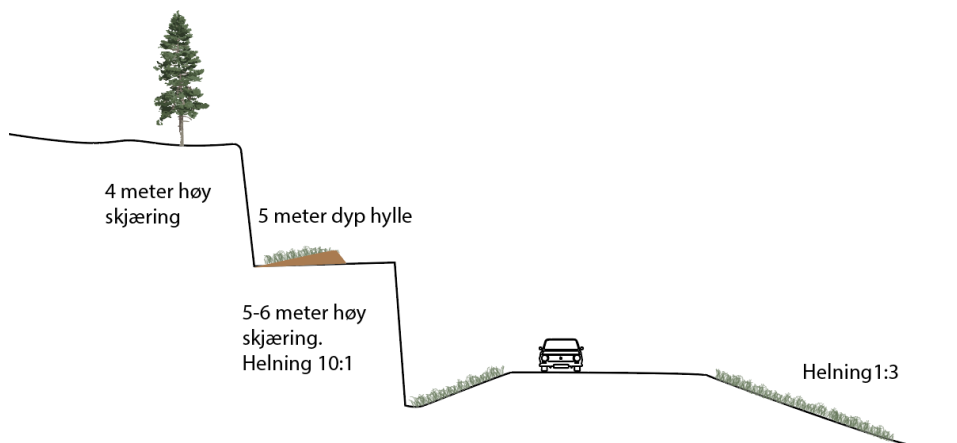
eventuelt steinsprang fra bergskjæringa. Stedlig jord fra avdekkingen skal legges tilbake på hyllen underveis i arbeidet. Total høyde på skjæringen er ca. 10 meter.



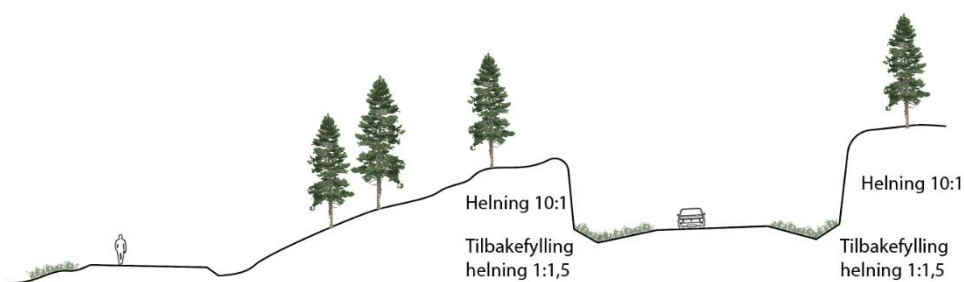
Figur 38: Illustrasjon fra vegmodell som viser berghylle med varierende høyde. Bildet er tatt inne fra kommunal veg Seterdalen, E6 opp i høyre hjørne.



Figur 39: Illustrasjon fra vegmodell som viser bergskjæring langs kommunal veg Seterdalen og deler av bergskjæring langs E6.



### Prinsipp for berghyller ved kommunal veg Seterdalen – profil 130

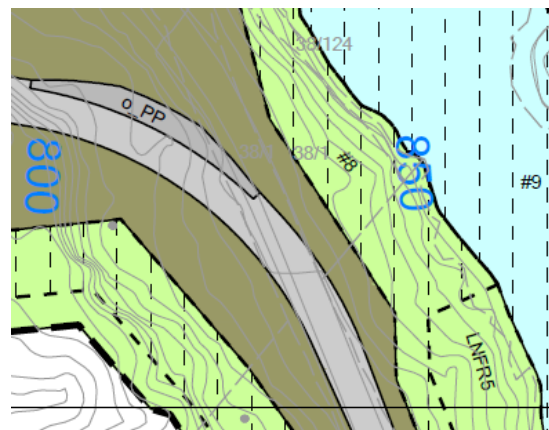


### Prinsipp for tosidig bergskjæring ved E6 – profil 700

#### 8.2.2.6 Oppholdsplass/bålplass ved elva

Alta kommune ønsker opprettholdt en enkel tilgang for ferdsel og rekreasjon/ fiske langs Transfarelv. Blant annet på grunn av rekkverkskrav langs E6 jf. vegnormal N101, Trafikksikkerhet sideterreng og vegsikringsutstyr, er det ikke avsatt stoppmuligheter langs E6 inntil elva/brua.

For å ivareta behovet for tilkomst til elva er det regulert for en offentlig parkeringsplass ved kommunal veg Seterdalen. I tilknytning til denne er det planlagt for å etablere en oppholdsplass/bålplass innenfor arealet som reguleres til LNFR5 jf. plankartet. Oppholdsplassen er tenkt opparbeidet inntil vestlig brukar for dagens interimsbru med benker og bålplass. Slik oppholdsplass er regnet som friluftslivstilrettelegging og i tråd med reguleringsformålet LNFR (landbruks-, natur- og friluftslivsmål samt reindrift) og nøyaktig plassering av oppholdsplassen er derfor ikke avsatt i plankartet.



Figur 40: Utsnitt av plankartet som viser parkeringsplass ved kommunal veg Seterdalen, o\_PP og området LNFR5 hvor oppholdsplassen er tenkt etablert.

#### 8.2.2.7 Sikring av vegfylling ved strandeng i LNFR7

Det skal etableres vegfylling på elvas østside, og langs området med strandeng i nordøst (ca. vegprofil 880–990). Denne skal tildekkes for å beskytte letttyllingen/XPS-platene. Det er avsatt areal



til relativt bratt fylling (i stedet for vanlig fylling) for å begrense inngrepet. Ved detaljprosjektering skal det vurderes mulighet for å sikre denne vegfyllingen med en mur i naturstein fra bergskjæringer i området.

### 8.2.3 Virkning av planforslaget

Det nye veganlegget vil medføre en del endringer i landskapsbildet lokalt.

Den nye gang- og sykkelvegen vil ikke påvirke landskapsbildet negativt. Langs store deler av strekningen medfører den ikke nye inngrep i landskapet da den ligger i dagens vegtrasé. På østsiden av brua vil gang- og sykkelvegen over en lengre strekning ligge der man i dag kan se tråkk i vegkanten. Den nye gang- og sykkelvegen vil forhindre nye skader i terrenget og stramme inn ferdsele i området.

Etablering av hvileplass langs gang-/sykkelvegen vil ha positiv innvirkning på planområdet da den tilfører området en estetisk og praktisk verdi.

Ny veglinje vil medføre nye, lengre og høyere bergskjæringer. Dette vil føre til noe større fjernvirkning i landskapet, men vil med de beskrevne avbøtende tiltakene (hulle, revegetering etc) ikke gi betydelige negative konsekvenser for landskapsbildet.

Den nye kollektivholdeplassen vil ikke påvirke landskapsbildet negativt. Området vil bli mer ryddig og oversiktlig.

### 8.2.4 Avbøtende tiltak

#### 8.2.4.1 Bergskjæringer

Løsmasser fylles fra grøfteskråning og opp mot dagens bergskjæring langs fremtidig gang- og sykkelveg for å dempe den visuelle høyden av eksisterende skjæring. Grøfteskråninger og fylling opp mot bergskjæring skal tilsås for å få de grønne.

Fremtidig bergskjæring langs den kommunale vegen Seterdalen skal trappes for å dempe fjernvirkningen av skjæringen og for å få den til å harmonere med omkringliggende landskap. Det skal unngås å danne en helt horisontal berghulle slik at skjæringen framstår mest mulig naturlig. Berghullen skal derfor sprenges med varierende høyde.

Det skal også tilbakefylles mot bergskjæringene langs ny trasé for E6. Det vil dempe den visuelle høyden av bergskjæringene og gjøre vegens sideterrang mykere.

#### 8.2.4.2 Rigg- og marksikringsplan

Før byggefase skal det utarbeides en rigg- og marksikringsplan. Rigg- og marksikringsplanen skal sørge for at inngrepene i planområdet beskytter kulturmiljø, naturmiljø og verdifullt landskap og vegetasjon best mulig. Det må blant annet vises hvordan matjord skal tas av, lagres og legges tilbake, hvordan elva skal beskyttes i anleggsfasen og hvordan øvrige midlertidige bygge- og anleggsområder som planen regulerer kan benyttes.

## 8.3 Friluftsliv/by- og bygdeliv

### 8.3.1 Eksisterende situasjon

Det er ett statlig sikra friluftslivsområde i nærheten av planområdet: Lathari. Lathari ligger ved utløpet av Transfarelva. Området består hovedsakelig av en lang, smal landtunge med elva på den ene siden og sjøen på den andre. Det er anlagt forbygning mot elva, mens det er en langgrunn

sandstrand på sjøsiden. Området er tilrettelagt med volleyballbaner, flere bål- og grillplasser, lekeapparater, avfallsdunker, toalett tilrettelagt for rullestolbrukere, informasjonstavle og inngjerding.

Lathari er mye besøkt både sommer og vinter. I området ligger også Perleturen VinterPERLE Lathari.



Figur 41: Illustrasjon over friluftslivsområder. Grunnlagskart fra Naturbase.no.

Det er flere registrerte friluftslivsområder i databasen Naturbase i nærheten av planområdet. Lathari og nærturterreng Lille Borras er karakterisert som «svært viktige». Latharimoen naturreservat og

tilgjengelig strandsone rundt Transfarelva er også viktige friluftsområder i nærområdet for lokalbefolkningen.

Elva er ei fiskeelv for både lokalbefolkningen og tilreisende. Hovedfisket er etter sjørørret. Det fiskes sommer og høst.

Det er usammenhengende forbindelseslinjer i planområdet mellom dagens busstopp ved Latharimoen og til avkjørsel til Solvang Camping på Transfarelvmoen. På deler av strekningen er det tråkk langs E6.

Fra avkjørselen til Solvang Camping på Transfarelvmoen og nordover er det opparbeida grussti oppå nedgravd kommunal vannledning.



Figur 42: Grusa sti fra planområdets slutt og nordover. Foto: Statens vegvesen

### 8.3.2 Beskrivelse av planforslaget

Med hensyn til friluftsliv tilrettelegger hovedsakelig planen for enklere og mer trafiksikker tilkomst til området for myke trafikanter, i form av belyst gang-/sykkelveg gjennom hele planområdet og kollektivholdeplass ved krysset til Latharimoen.

Det er tilrettelagt for parkering og oppholdsplass/bål plass ved vestlig landkar for dagens interimsbru.

Det tilrettelegges for etablering av en møblert hvileplass langs den nye gang-/sykkelvegen ved krysset mot gang-/sykkelveg Lathari.

### 8.3.3 Virkning av planforslaget

Gjennomgående gang-/ sykkelveg vil tilføre området en stor positiv verdi.

Ved å koble sammen etablert gang-/sykkelveg fram til krysset mot kommunal veg Latharimoen (sørvest i planområdet) og etablert gangveg nord for avkjørselen til Solvang Camping (nordøst) vil det skape trygghet og bedre trafiksikkerhet, og gi en positiv opplevelse for både myke og harde trafikanter. Tiltaket skaper gode forbindelser, og gir bedre tilgjengelighet for friluftslivet og bygdelivet blant annet ved å knytte sammen sti- og løypenettet i området.

Planen tilrettelegger for en samlet og oversiktlig kollektivløsning. Tar man buss hit vil man nå kunne spasere langs gang-/ sykkelvegen til krysset mot Lathari og bevege seg videre til friluftsområdet. Planlagt ski- og sykkelparkering på busstoppet vil tilføre verdi for de myke trafikantene.

Oppholdsplassen med benker og bål plass ved elva vil bli et positivt bidrag til nærmiljøet og opprettholde muligheten for fiske og ferdsel ved Transfarelva.

Hvileplassen ved regulert gang-/sykkelveg vil være et positivt bidrag til området, både for de som trenger å stoppe langs gang-/ sykkelvegen og for de som skal ned til Lathari eller Latharimoen naturreservat. Hvileplassen er planlagt med sykkelparkering som oppfordrer til sykkelbruk for de som skal til Lathari. Hvileplasser gir økt brukervennlighet og legger til rette for at flere går og/eller sykler.

## 8.4 Naturmangfold

Det vises til konsekvensutredning for fagtema naturmangfold, Detaljregulering av E6 Transfarelv bru, datert 21.02.2023

### 8.4.1 Eksisterende situasjon

#### 8.4.1.1 Berggrunn og naturtyper

De nedre delene av Transfarelva slynger seg over et større skog- og jordbruksområde med gammel elveslette.

Berggrunnen har noen mindre områder med kvartsitt, en svært tungforvitret bergart som i liten grad bidrar til å bedre overliggende jordsmonn for næringskrevende planter. Ellers er hele området overlatt av tykke lag med løsmasser, i form av elve- og bekkavsetninger. Tykkelsen er usikker, men antas å være omfattende ut fra manglende berggrunnskartlegging. På østsiden av Transfarelva er det hovedsakelig sand, silt og grus, med innslag av leire på større dyp. På sørvestsiden av brua er det breelvasavsetninger. Her er det også berg i dagen. Jordbruksland tyder på næringsrikt jordsmonn som følge av avsetningene.

Det er ikke registrert utvalgte naturtyper etter lov om naturmangfold eller kartlagt natur etter NiN-systemet innenfor planområdet. Langs elva fra utløp og et stykke innenfor E6, er det registrert spesielt viktig naturtype strandeng, med verdi viktig (B-verdi/regionalt viktig). Verdien er begrunnet med at lokaliteten består av et relativt stort strandengkompleks med god sonering og mange ulike strandengsamfunn. Her finnes også en del interessante artsforekomster. Strandeng er rødlistet med status sårbar-VU.

Plan- og influensområdet ligger i utkanten av spesielt viktig naturtype bløtbunnsområder i strandsonen. Området fra dagens bru og videre ut i sjøen inngår i lokaliteten. Lokaliteten, som totalt er på over 6,5 km<sup>2</sup>, strekker seg fra Elvebakken og rundt hele Rafsbotn. Lokaliteten har status svært viktig (A-verdi/nasjonal verdi) på grunn av sin størrelse.

Ellers ligger det mindre områder med lauvskog, gjengrodd beitemark og tørr, grunnlendt furuskog, innenfor planområdet. Ingen av disse områdene har spesielt viktige naturverdier.



#### 8.4.1.2 Vassdrag og vannkvalitet

Transfarelva har gytebestand av sjøørret (*Salmo trutta*), og også forekomster av sjørøye (*Salvelinus alpinus*) og laks (*Salmo salar*). Elvestrekningen innenfor plan-/influensområde benyttes ikke som gyteområde, men er viktig som passasje videre oppover i elva.

Tiltaksområdet berører vannforekomst Transfarelva nedre, med vannforekomst ID 212-563-R. Lengden på delstrekningen er oppgitt til 8,1 km. Vanntype er oppgitt til middels til stor, kalkfattig og klar. Nåværende økologisk tilstand er oppgitt som god, mens kjemisk tilstand står som udefinert. Vassdraget er i liten grad påvirket av diffus avrenning fra beite og eng, husdyrhold/husdyrgjødsel, lakselus eller rømt oppdrettsfisk.

Transfarelva renner ut i nasjonal laksefjord, Altafjorden. De indre delene av fjorden, inkludert utløpsområdene for elva i sjøen, er lokalt viktig gytefelt for kysttorsk.

#### 8.4.1.3 Røddlistearter, fremmedarter og økologiske funksjonsområder

Det er registrert minst 22 rødlistede fuglearter i vassdrags- og sjøområdene som ligger inntil planområdet, av disse kan nevnes storspove, brushane, begge med rødlistestatus EN-sterkt truet, og svartand, sjørørre og bergand, alle med rødlistestatus VU-sårbar. Ellers er det både vadefugler, andefugl og spurvefugler på lista.

På strandeng nedstrøms Transfarelva bru er det bestander av de rødlistede planteartene finnmarksnøkleblom (sterkt truet-EN) og eskimomure (nær truet-NT).

Det er en mindre gytebestand av atlanterhavslaks (nær truet-NT) i Transfarelva.

Planområdet ligger i utkanten av et stort forvaltningsområde for gaupe (sterkt truet-EN), men berører ikke viktige funksjonsområder for arten.

Det er ikke registrert fremmede, uønskede arter innenfor planområdet.

Tiltaksområdet ligger i kanten av viktig funksjonsområde for elg (*Alces alces*), beiteområde Tverrelvdalen-Transfarelva. Området er angitt som viktig helårsbeite.

Utløpet til Transfarelva er del av elvedeltaområde Altaosen-Rafsbotn. Dette er et viktig funksjonsområde for vade-, ande- og måkefugl generelt og laksand spesielt. Området brukes i mytetiden, da fuglene skifter vingefjær. Her er det registrert flere rødlistede fuglearter.

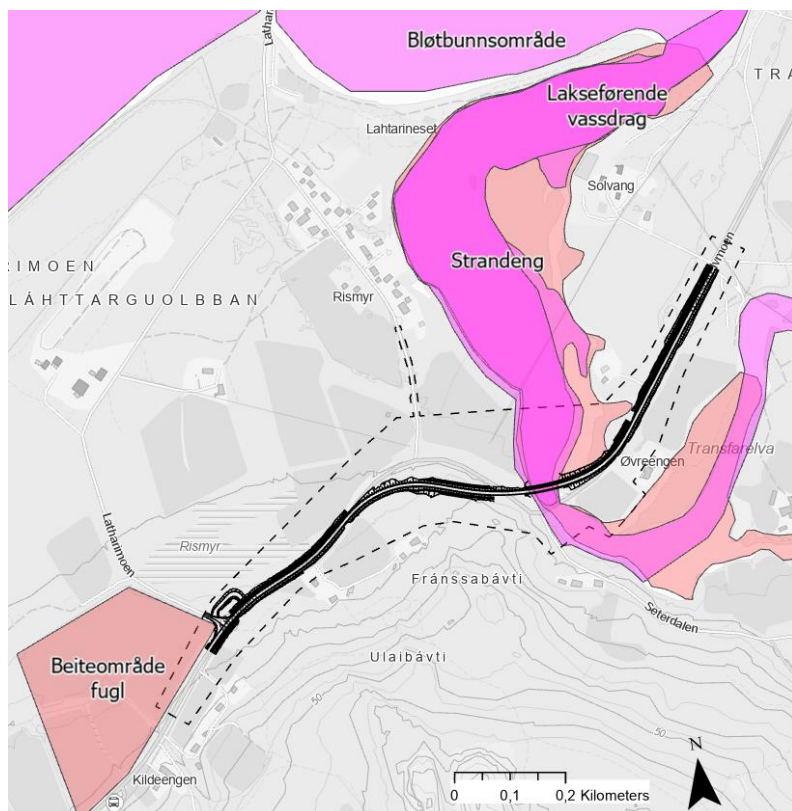
Lengst vest i planområdet, på dyrka mark vest for avkjøring til Latharimoen, er det viktig funksjonsområde for artene tundrasædgås, vipe og brushane. Området brukes som beite under trekk.

#### 8.4.1.4 Landskapsøkologiske funksjonsområder

Planområdet ligger i utkanten av større sammenhengende beiteområder for elg, forvaltningsområde for gaupe og i influensområdet for store bløtbunnsområder som er tilgjengelig for migrerende fugl. Tiltaket berører i liten grad disse områdene.

### 8.4.2 Beskrivelse av planforslaget

Planområdet med regulert veglinje, skråningsutslag og delområder med de viktigste naturverdiene innenfor planområdet og planens influensområde, er vist i Figur 43.



Figur 43: Kartutsnitt som viser de viktigste naturområdene i tilknytning til planområdet. Områdene knyttet til Transfarelv overlapper i stor grad. Plangrense er vist med sort stiplede linje, prosjektert veglinje med sort. Fargene på naturområdene angir verdsettelseskategori i konsekvensutredning. Se denne for detaljer. Kilde: naturbase.no/artsdatabanken.no

Planforslaget legger opp til flere tiltak som vil ha permanent betydning for naturverdier tilknyttet planområdet.

Bygging av ny bru medfører fylling på østsiden av elva, på område med naturtype strandeng. Det er fokus på å begrense inngrepet i naturtypen så mye som mulig ved at denne prosjekteres med mur/bratt fylling.

Det skal foretas erosjonssikring langs strandeng og muligens også i elvebunn under brua, bl.a. for å sikre brufundamenter.

Ved fjerning av interimsbrua, så skal fylling som innsnevrer elveløpet under østre brufeste fjernes.

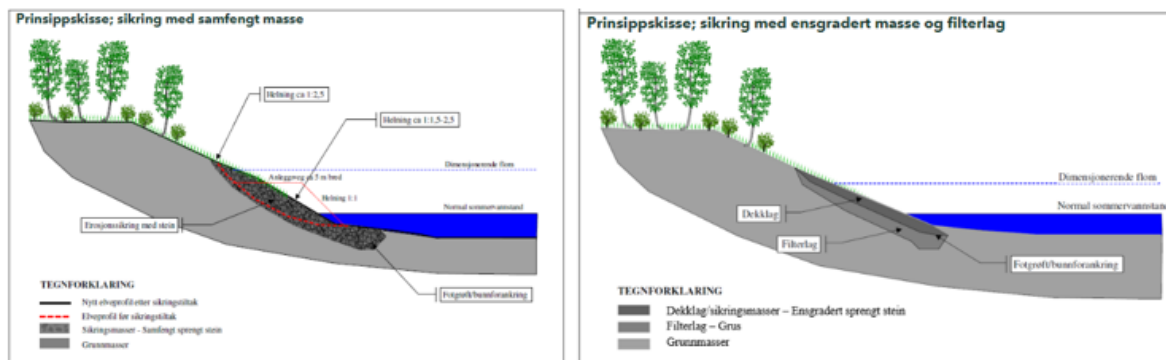
Utbedring av kryss Latharimoen/E6, med tilhørende kollektivholdeplass ligger inntil dyrka mark som er økologisk funksjonsområde for rødlistede trekkfugl.

Regulert tosidig bergskjæring gjennom fjellparti langs E6 på vestsiden av Transfarelva, med høyde på mellom 5 og 10 meter, vil gå gjennom områder med relativt rik gråorskog på tidligere dyrka mark.

Det skal også utføres arbeid i anleggsperioden som vil ha midlertidig betydning for naturverdier.

Dagens Transfarelv bru må fjernes og det skal anlegges nye brufundament på begge sider av elva. Dette medfører byggegrop på vestsiden av elva. På østsiden kan det bli snakk om å etablere midlertidig fylling ut mot og delvis i elva.

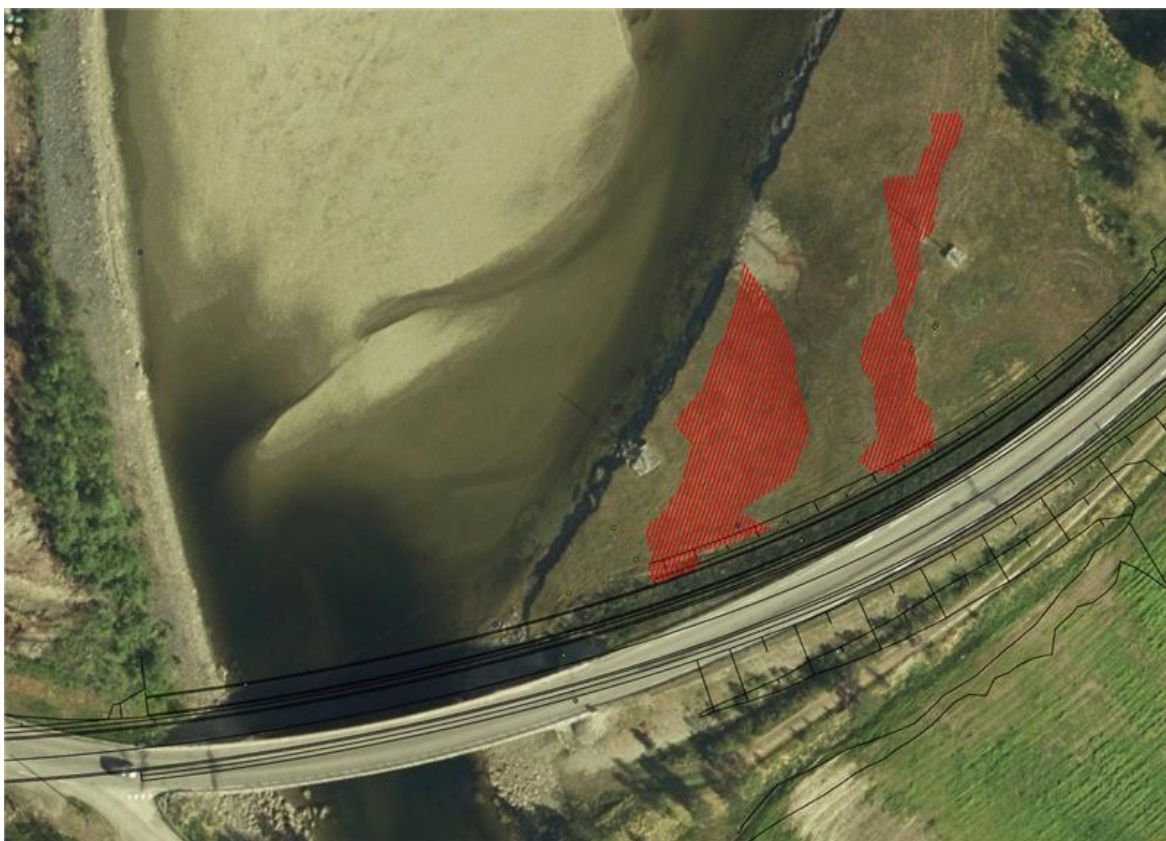
Hydrologisk rapport anbefaler sikringslag med slake skråninger som følger eksisterende terreng og plasseres i flukt med eksisterende elvebunn. Se prinsippskisse i Figur 44 for to litt ulike forslag til løsninger. Flere detaljer finnes i hydrologisk rapport.



Figur 44: Prinsippskisse fra hydrologisk rapport som viser to mulige måter å legge erosjonssikring langs elvebredden. Begge fordrer slake skråninger. Kilde: Kalnes, H.M. og Løvås, M. S. 2023. Hydrologisk vurdering av ny Transfarelv bru, E6. Asplan Viak.

### 8.4.3 Virkning av planforslaget

Ny Transfarelv bru flyttes litt mot nord i forhold til dagens plassering. Eksisterende nordøstre fyllingsfot må flyttes noe lenger inn på strandenga. Et areal på ca. 250 m<sup>2</sup>, hvor det er påvist finnmarksnøkleblom og eskimomure, vil gå tapt (se Figur 45 under). Tiltaket kan følgelig redusere utbredelsen av finnmarksnøkleblom og eskimomure noe.



Figur 45: Ortofoto med maksimalt skråningutslag ut mot strandeng. Røde arealer er områder hvor det ved hjelp av håndholdt GPS, ble påvist større ansamlinger av finnmarksnøkleblom og eskimomure, sommeren 2022. Sorte linjer angir ny veglinje og bru, med skråningsutslag. Kilde: Statens vegvesen.

Tiltaket vil ikke berøre påviste hekkelokaliteter for storspove direkte, de er påvist i områder lenger ut mot sjøen. Erosjonssikring av kant strandeng forventes ikke å påvirke den økologiske situasjonen på strandenga, men den vil stabilisere området, slik at mindre av strandenga vaskes ut. Det forutsettes at sikringen ikke medfører endringer i vannstand eller gjennomstrømming i strandenga. Det forventes ingen merkbar økning i permanent forstyrrelse av fugl på grunn av støy i områdene rundt brua.

Ny bru skal ikke ha fundament eller pilarer ute i elva. Konstruksjonen forventes ikke å påvirke strømforhold eller andre miljøforhold som kan ha negativ påvirkning på bløtbunnsområdene nedstrøms brua. Det skal utføres sikring av elvekant i området på østsiden av brua, for å hindre utvasking i flomperiodene. Tiltaket forventes ikke å endre strømningsforholdene eller på annen måte gi negativ påvirkning på fugl eller andre naturverdier i tilknytning til bløtbunnsområder nedstrøms brua.

Byggegrep for fundamentering av bru på vestre elvebredd skal i utgangspunktet ikke berøre vannstrengen. Oppføring av ny bru vil ikke påvirke vassdraget direkte, men erosjonssikring medfører plastring med stein. Erosjonssikring kan påvirke strømforholdene og dermed oppgangsforholdene for fisk i elva. Tiltaket skal utføres slik at forholdene for fiskevandring i elva ikke endres i negativ retning. Metodikk skal beskrives i mer detalj i ytre miljøplan for prosjekteringsfasen. Noe kantsonevegetasjon vil bli berørt som følge av plastringen.

Utbedring av krysset Latharimoen/E6 vil i liten grad berøre økologisk funksjonsområde for rødlistede fuglearter på innmark like ved.



Gråorskog på gjengrodd dyrka mark blir redusert på grunn av omlegging av veg, og ny skjæring. Skjæringen kan påvirke dreneringsforholdene innenfor gjenværende områder. Inngrepet vil forringe lokalitetens egenskaper som fuglebiotop.

#### 8.4.4 Vurdering av kravene i naturmangfoldloven (nml) §§ 8 - 12

I det følgende vurderes om planforslaget oppfyller de miljørettslige prinsipper i naturmangfoldloven §§ 8 - 12.

##### **Kunnskapsgrunnlaget (§ 8)**

*“Offentlige beslutninger som berører naturmangfoldet skal så langt det er rimelig bygge på vitenskapelig kunnskap om arters bestandssituasjon, naturtypers utbredelse og økologiske tilstand, samt effekten av påvirkninger. Kravet til kunnskapsgrunnlaget skal stå i et rimelig forhold til sakens karakter og risiko for skade på naturmangfoldet.”*

Det foreligger naturtyperegistreringer etter metodikk i DN-håndbok 13 og 19, av de viktigste naturverdiene knytta til vassdraget og tilhørende landareal, sammen med mange artsregistreringer for planområdet og tilstøtende områder. Det er i tillegg gjennomført befaringer og enkel kartlegging innenfor hele planområdet, med tanke på å påvise ev. hensynskrevende arter. Kunnskapsgrunnlaget om naturverdiene anses som godt nok.

Selv om ikke alle detaljer knytta til utførelse av bru og erosjonssikring er fastlagt, så foreligger det god nok kunnskap også om hvilke potensielle effekter tiltaket kan ha på naturverdier innenfor de gitte rammer.

For tiltakets midlertidige påvirkning, er det satt som en forutsetning fra Statsforvalteren i Troms og Finnmark, at det må utføres kartlegging av fiskens vandring og gyting i elva, samt rødlistede fuglearters bruk av områdene langs vassdraget, dersom det skal utføres anleggsarbeid i eller i tilknytning til vassdraget i perioden 1. april til 30. september.

##### **Føre-var prinsippet (§ 9)**

*“Når det treffes en beslutning uten at det foreligger tilstrekkelig kunnskap om hvilke virkninger den kan ha for naturmiljøet, skal det tas sikte på å unngå mulig vesentlig skade på naturmangfoldet. Foreligger en risiko for alvorlig eller irreversibel skade på naturmangfoldet, skal ikke mangel på kunnskap brukes som begrunnelse for å utsette eller unnlate å treffe forvaltningstiltak”.*

Det foreligger god nok kunnskap om den kartlagte naturen i planområdet og om tiltaket og mulige konsekvenser av dette på områdets naturverdier. Føre-var-prinsippet kommer derfor ikke til anvendelse her.

##### **Økosystemtilnærming og samlet belastning (§ 10)**

*“En påvirkning av et økosystem skal vurderes ut fra den samlede belastning som økosystemet er eller vil bli utsatt for”.*

Tiltaksområdet har fra før relativt lite press på naturarealer. Det er boligområde og glattkjøringsbane på Latharimoen. Det er ikke andre vedtatte reguleringsplaner/planforslag for områdene i nærheten av tiltaket, det meste av arealene har formål LNFR i kommuneplanens arealdel. Tiltaket med ny bru over Transfarelva vurderes ikke å gi vesentlig økt samlet belastning for naturverdiene i området, forutsatt at anbefalte avbøtende tiltak følges.

## **Kostnader (§ 11)**

*“Tiltakshaveren skal dekke kostnadene ved å hindre eller begrense skade på naturmangfoldet som tiltaket volder, dersom dette ikke er urimelig ut fra tiltakets og skadens karakter”.*

Alle kostnader med avbøtende tiltak som eksempelvis tilbakeføring av anleggsområder til naturlig tilstand, samt eventuelle rensetiltak i vassdrag, vil bli dekket av tiltakshaver. En total oversikt over nødvendige tiltak vil gå fram av ytre miljøplan, som utarbeides i prosjekteringsfasen. Forslag til tiltak i ytre miljøplan inngår som eget delkapittel i reguleringsplanens planbeskrivelse.

## **Miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder (§ 12)**

*“For å unngå eller begrense skader på naturmangfoldet skal det tas utgangspunkt i slike driftsmetoder og slik teknikk og lokalisering som, ut fra en samlet vurdering av tidligere, nåværende og fremtidig bruk av mangfoldet og økonomiske forhold, gir de beste samfunnsmessige resultater”.*

Ved arbeid i og ved vassdrag, er det viktig å bruke driftsmetoder som i minst mulig grad medfører skade eller fare for skade på vannmiljø og dets biologiske mangfold. Det vil bli utarbeidet ytre miljøplan for tiltaket, som beskriver avbøtende tiltak og driftsmetoder eller rammer for slike, basert på prosjektets utfordringer knytta til miljøpåvirkning. NVE sine veiledere for erosjonssikring vil bli lagt til grunn.

### **8.4.5 Avbøtende tiltak**

Utfylling på strandeng kan reduseres gjennom bruk av mur. Tiltaket vil være mulig å gjennomføre på en slik måte at permanent inngrep i strandeng blir på samme nivå som i dag.

Det bør benyttes flåte eller maskin som kan stå på grunne i elva i forbindelse med bygging av erosjonssikring langs strandeng nedstrøms bru, for å spare strandengarealene i størst mulig grad. Dersom det må kjøres på strandeng, så må det benyttes geomatter eller annen beskyttelse som sikrer at strandeng ikke ødelegges. Hvis ikke kan det oppstå permanente skader. Dette er sikret gjennom planbestemmelsene og vil detaljeres ytterligere i YM-plan.

Planbestemmelsene sikrer at alt anleggsarbeid i vassdrag gjennomføres i perioden 1.oktober til 31. mars, for å hindre konflikt med anadrom fisk på gytevandring. Denne perioden er også optimal for å redusere støy og andre forstyrrelser av hekkende eller beitende fugl innenfor strandengkompleks Transfarelvosen.

### **8.4.6 Hva som ikke blir løst**

Bergskjæring langs E6 er nødvendig for å redusere inngrep i de vassdragsnære områdene mest mulig. Det vil derfor totalt sett være en fordel med skjæring, selv om den vil ha noe negativ effekt på lokalt biologisk mangfold.

Tiltaket vil ellers medføre liten grad av negativ effekt på naturverdier, forutsatt at avbøtende tiltak gjennomføres som beskrevet i kapittel 11.1 om ytre miljø-tiltak.

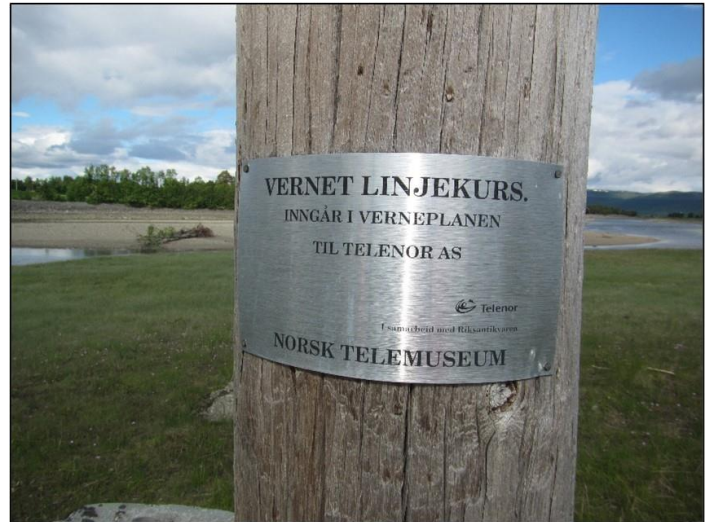
## 8.5 Kulturarv

### 8.5.1 Eksisterende situasjon

Det er ikke kjente automatisk fredete kulturminner i eller i umiddelbar nærhet til planområdet. Kunnskapsgrunnlaget for slike kulturminner i området er imidlertid begrenset, og regional kulturminneforvaltning ved Troms og Finnmark fylkeskommune har derfor varslet behov for registreringer etter kulturminneloven §9. Registreringene vil bli gjort i barmarksesongen 2023.

En telelinje som går gjennom planområdet er listeført i verneplanen til Telenor AS. Linjekursen Alta-Skaidi ble anlagt i 1947 og er en typisk rikskurs. Det var den første kursen som ble permanent anlagt etter den annen verdenskrig på strekningen Alta-Hammerfest. Kursen ble satt i stand og rustet opp i 1998.

Telelinja går gjennom planområdet i sørvest-nordøstlig retning. To av stolpene er fundamentert med tørrmurer av stein.



Figur 46: Noen av stolpene på den vernede linjekursen er merket med plaketter fra Norsk Telemuseum. Foto: Statens vegvesen.



Figur 47: Ortofoto som viser telefonstolper på den vernede linjekursen. Stolpene er markert med røde sirkler. To røde piler markerer stolper med skadede fundamenter. Foto: Statens vegvesen.

To stolper har skadede fundament: En er plassert nær elva og er i ferd med å rase ut grunnet utvasking av elvebredden. Den andre står i en skråning ved krysset på E6 rett vest for eksisterende sørlig bruhode.



Figur 48: Stolper med skadet fundament. Bildet til venstre viser stolpe i skråning. Bildet til høyre viser stolpefundament som har rast ut i elva. Foto: Statens vegvesen.

Ved Reinholdtholmen, ca. 630 meter nordøst for planområdet, ligger en automatisk fredet samisk hustuft.

På Latharimoen, ca. 700 meter nordvest for planområdet, ble det i 1920 funnet en halsring av sølv, datert til vikingtid. På Latharineset, ca. 750 meter nordvest for planområdet, ble det i 2021 gjort fire løsfunn av engelske middelaldermynter og to løsfunn av smykker av uviss datering.

### 8.5.2 Virkning av planforslaget

Planforslaget kommer ikke i konflikt med kjente automatisk fredete kulturminner. Det kan bli funnet hittil ukjente kulturminner under fylkeskommunens registreringer. For eventuelle kulturminner i konflikt med tiltaket må det søkes om dispensasjon fra kulturminneloven.

Planforslaget berører linjekurs listeført i verneplanen til Telenor AS. Minst tre av mastene langs linja må fjernes/flyttes når ny bru og veg skal bygges.

Siden telelinja ikke er fredet sendte Troms og Finnmark fylkeskommune anmodning til Telenor som linjeeier om å uttale seg til høringssaken, men det kom ingen merknader derfra. Telelinja behandles dermed videre som en ordinær telelinje i forbindelse med detaljprosjektering av veganlegget.

## 8.6 Landbruk

Dyrka mark er en viktig og begrenset ressurs. Det er nasjonalt mål å i størst mulig grad unngå å bygge ned arealer med matjord. Både fulldyrka mark og innmarksbeite inngår i nasjonalt jordvernmål. Det langsiktige målet er at årlig omdisponering av dyrka mark ikke skal overstige 2000 daa på landsbasis (Hurdalsplattformen 2021).

NIBIO utarbeidet i 2017 en rapport for verdisetting og vurdering av påvirkning på jordbruksareal. Rapporten er vedlegg til Statens Vegvesen sin håndbok V712 (konsekvensanalyser), men kan også brukes til vurdering av verdi og påvirkning i prosjekter hvor KU ikke er nødvendig. Metodikken tar normalt utgangspunkt i jordsmonnkart.

### 8.6.1 Eksisterende situasjon

Det er fem landbrukseiendommer som berøres av planforslaget. Alle er del av melkebruk. Berørte jordteiger brukes til produksjon av husdyrfor. Den største teigen er nydyrket og drives av bruk på gnr.



38/786. De fire andre teigene, gnr. 38/114, gnr. 38/118, gnr. 38/232 og gnr. 39/6, er bortleid til aktive bønder i Alta.

Det er ikke utarbeidet jordsmonnkart for planområdet. Verdi av jordbruksareal er derfor basert på data fra AR5 og digitalt markslagskart (DMK). Jorda verdsettes da etter enklere kriterier, med kun tre verdikategorier:

**Stor verdi:** Fulldyrka jord som er jorddekt og ikke tungbrukt.

**Middels verdi:** Fulldyrka organisk jord, fulldyrka tungbrukt jord, samt innmarksbeite og overflatedyrka jord som er jorddekt.

**Noe verdi:** Innmarksbeite og overflatedyrka jord som er grunnlendt eller har organiske jordlag.

DMK er ikke ajourført etter 2008, men inneholder informasjon om jordforhold, driftsforhold på jordbruksareal og dyrkbar jord, som ikke finnes i AR5. Data fra DMK er derfor tatt med der slike data finnes.

I tillegg skal dyrkbar jord vurderes. Dyrkbar jord er definert som areal som potensielt kan dyrkes opp til fulldyrka jord, og som samtidig oppfyller krav til klima og jordkvalitet for plantedyrking. Det kan være overflatedyrka jord eller innmarksbeite, tidligere dyrka mark som er grodd igjen med skog, eller åpen fastmark og myr.

Dyrkbar jord skal verdiklassifiseres som følger, ut fra tilgjengelige egenskaper i AR5, DMK og datasettet «dyrkbar jord»:

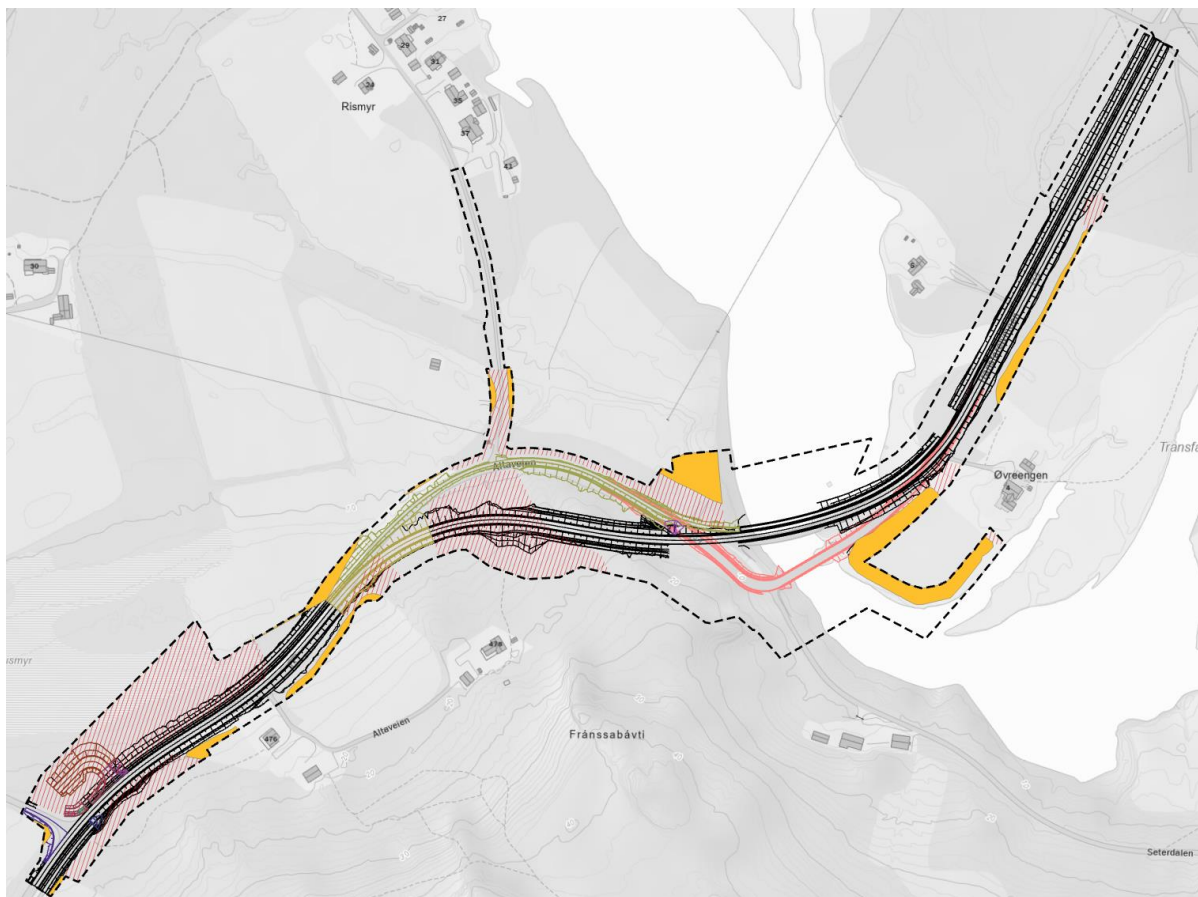
**Middels verdi:** Dyrkbar jord som er selvdrenert og ikke blokkrik, og tidligere jordbruksareal som kan dyrkes opp igjen.

**Noe verdi:** Annen dyrkbar jord

Kart i Figur 49 angir områder og verdiklasse med dyrka mark som ligger innenfor planområdet. Det er dyrka mark inntil E6 på begge sider av Transfarelv bru, både på Latharimoen og Transfarelvmoen. Til sammen er det 6,7 daa fulldyrka jordbruksareal innenfor planområdet.

Av totalt areal på 94 daa innenfor planområdet, er det 24,6 daa hovedsakelig skogbevokst areal med dyrkbar jord. Det er ikke registrert overflatedyrka jord eller innmarksbeite innenfor planområdet.

En del av arealet med dyrkbar jord er sannsynligvis tidligere innmarksbeite, basert på vegetasjon.



Figur 49: Kartutsnitt med dyrka mark inntil E6 i planområdet. Oransje farge angir fulldyrka jord med stor til middels verdi. Rød skravur er områder med dyrkbar mark, hovedsakelig skogbevokste arealer samt noe myr. Kilde: AR5/Statens kartverk.

### 8.6.2 Virkning av planforslaget

Ved framføring av ny veglinje er det bevisst forsøkt å unngå jordbruksland. Fulldyrka jord blir i liten/ingen grad permanent berørt av planlagte vegtiltak. Det er snakk om at noen svært små arealer med fulldyrka jord, i tilknytning til kryss på Latharimoen og ved fylling til ny bru, blir permanent berørt. I overkant av 6 daa dyrkbart areal bygges ned, som resultat at omlegging av veg vest for brua, samt kollektivholdeplass ved krysset på Latharimoen. Dette er områder som i dag er skogbevokst.

På østsiden av Transfarelv må det gjennomføres plastring av elvbreidd som erosjonssikringstiltak langs fulldyrka jord oppstrøms brua. Langs samme jordeteig skal det fjernes fylling og midlertidig veg. Inngrepene her er av midlertidig karakter og omfatter i all hovedsak kjøring med maskiner i jordets kantsone mot elv og E6. Slik kjøring kan føre til komprimering av matjord og undergrunnsmassene, samt skade på ev. drenering som er lagt ned under området. Dette kan igjen føre til langvarig avlingsreduksjon, på grunn av blant annet redusert rotvekst hos plantene, dårligere utveksling av luft og at jorda får nedsatt evne til å ta opp vann. Inngrepet medfører ikke dårligere tilgjengelighet eller større kjøreavstand. Når fylling er fjernet, kan frigjort areal potensielt dyrkes som del av berørt teig.

På Latharimoen blir dyrkbar, skogbevokst mark berørt flere steder, både i forbindelse med etablering av kollektivstoppeplass og skjæring inn mot brua. Ved kollektivholdeplassen er det også satt av område til midlertidig lagring av masser. Det finnes få andre alternative områder for mellomlagring av masser i nærhet til brua. Fordelene ved å bruke områdene med dyrkbar jord vurderes som større

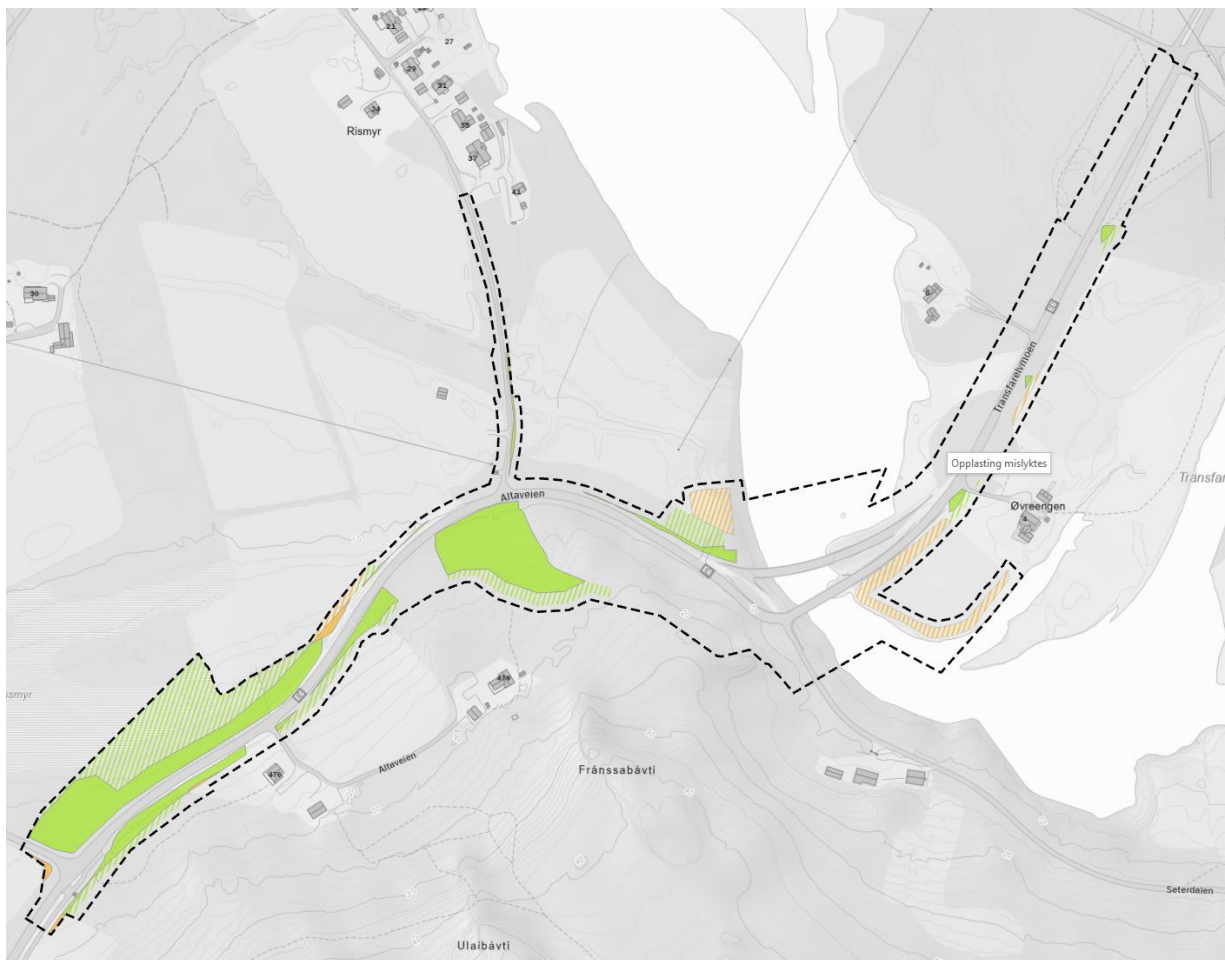
enn ulempene, da området kan brukes både til rigg, midlertidig lagring av masser og maskinparkering. Det vil redusere tiltakets klimautslipp og korte ned tiden for anleggsperioden. Det forutsettes at arealet istandsettes med vegetasjonsdekke for å muliggjøre naturlig revegetering.

Jordbruksareal som går permanent tapt og areal som blir midlertidig brukt som anleggsområde er vist i tabell under.

Tabell 1: Tabellen viser fordeling av fulldyrka jord og dyrkbar jord innenfor planområdet, som enten blir permanent bygget ned eller berørt midlertidig i anleggsfasen. Kilde: NIBIO

	Areal som går tapt permanent	Anleggsområde (midlertidig)
Fulldyrka jord	0,3 daa	3,3 daa
Dyrkbar jord	12,6 daa	10 daa

Kart i Figur 50 viser plassering av jordbruksland som bygges ned permanent, eller blir midlertidig tatt i bruk i anleggsfasen. Resterende jordbruksland innenfor planområdet reguleres til LNFR-område og blir ikke berørt av utbyggingen.



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.

### 8.6.3 Avbøtende tiltak

Permanent berørt areal med dyrka mark blir i svært liten grad berørt. Avbøtende tiltak vil være å mellomlagre matjordlaget for gjenbruk etter at anlegget er avsluttet. Matjordlaget er normalt 20-30

cm tykt. Matjordlaget bør gjenbrukes på dyrka mark etter at anlegget er ferdig bygget, helst i samme område som den er tatt ut, for å hindre spredning av fremmedarter, ugressarter eller plantesykdommer.

For midlertidig berørt areal skal matjordlaget mellomlagres og legges tilbake etter endt anleggsperiode. Det bør også vurderes om rotsonelaget skal tas av og lagres i anleggsperioden.

Kjøring med maskiner på midlertidig berørt dyrka mark bør skje kun der det er absolutt nødvendig. For å fjerne matjord og eventuelt rotsonelag, må det benyttes maskiner med lavest mulig marktrykk (totalvekt < 3,5 tonn). Maskiner bør ha lavest mulig vekt, og størst mulig kontaktflate mot underlaget. Det skal vurderes om det er behov for utlegging av kjøreunderlag for å ivareta dyrka mark best mulig.

Før tilbakelegging av matjord, skal drenering sjekkes og eventuelt utbedres dersom det er oppstått pakkeskader eller skader på rør eller liknende.

Det bør settes opp fysiske inngrepsgrenser der hvor tiltaket medfører anleggsarbeid på eller ved dyrka mark.

#### **8.6.4 Hva som ikke blir løst**

Med foreslått veglinje vil det ikke være mulig å unngå alle områder med dyrkbar jord.

Utgangspunktet er at dette er bedre enn at veglinja skal legges over fulldyrka jord. Det er også en avveining i forhold til større inngrep i naturverdier, som anses å være viktigere enn dyrkbar jord i dette tilfellet. Totalt sett vurderes inngrepet i landbruksareal å være begrenset, og redusert så mye som det lar seg gjøre i avveiningen mot en best mulig vegløsning.

Punkter som skal ivaretas gjennom rigg- og marksikringsplan følger av kapittelet over om avbøtende tiltak. Dette detaljeres i prosjekteringsfasen.

## **8.7 Geoteknikk**

### **8.7.1 Eksisterende situasjon**

På vestsiden av Transfarelva ligger dagens veg på en relativt beskjedne fylling på løsmasser.

Nærmere elva går vegen over til det som er antatt å være utskiftede masser før vegen går over brua. På østsiden om elva går vegen på en ca 4 meter høy tilløpsfylling som ikke tilfredsstiller dagens krav om sikkerhet mot utglidning. Derfra og fram til prosjektstrekningens slutt i nordøst går vegen på en relativt lav (ca 1 meter høy) fylling i tilnærmet flatt landskap.

### **8.7.2 Beskrivelse av planforslaget**

Fylling for regulert kollektivholdeplass i starten av planområdet (lengst mot Alta) vil være omtrent 2 meter høy. Det vil bli en beskjedne skjæring/fylling der det legges ny E6 i jomfruelig terreng. Etter at ny E6 har gått gjennom bergskjæringen (nærmere omtalt i kapittel 8.8) vil vegen gå på masseutskiftet grunn, før den går over ny bru.

På østsiden av elva vil E6 gå på en ca 4,5 meter høy fylling. Det er en fylling som eksisterer i dag, men denne må utvides for at det skal bli plass til parallell gang-/ sykkelveg. For å ikke berøre strandengen, på nordsiden av fyllingen mer enn nødvendig, og for å få tilstrekkelig sikkerhet mot utglidning og setninger, vil fyllingen delvis bestå av EPS-blokker. Dette er en lett fyllingstype som kan sammenlignes med isopor. EPS-blokkene vil ha en bratt front på siden mot strandengen i form av steinmur, armert jord eller annen frontkledning som beskytter EPS-blokkene tilstrekkelig.



Bruen vil fundamenteres på peler til berg på østsiden. På vestsiden vil den delvis fundamenteres på peler og delvis direkte på berg (nærmere omtalt i kapittel 7.3)

### 8.7.3 Avbøtende tiltak

For å oppnå tilstrekkelig sikkerhet mot skred skal skråningene for skjæring/fylling, der vegen går i jomfruelig terreng, ikke være brattere enn 1:3. På vestsiden av elva vil løsmasser langs vegstrekningen skiftes ut for at høy nok sikkerhet mot skred skal oppnås når fundamenteringsarbeidet for ny bru utføres.

Det vil være behov for å senke noe av terrenget på toppen av skråningen mot Transfarelva på vestsiden. Det er sikret areal for dette i plankartet. Tilløpsfyllingen på østsiden av elva skal delvis bestå av lette fyllmasser (EPS-blokker) for å få høy nok sikkerhet mot utglidning.

Erosjonssikring av elven vil være viktig for å forbedre sikkerheten mot skred og det er satt begrensninger til hvordan arbeidet skal utføres, fremfor alt på skråningstopper. Det er satt begrensninger for lagring og mellomlagring av masser og utstyr gjennom planbestemmelsene.

Det kan bli krav knyttet til sprengningsarbeidet, for å ikke påvirke kvikkleiren negativt.

### 8.7.4 Hva som ikke blir løst

På plannivå er alle geotekniske tiltak ivaretatt ved at det er avsatt tilstrekkelig areal for slake fyllinger/ skjæringer og lagt begrensninger på mellomlagring og bruk av midlertidige bygge- og anleggsområder i og nær områder med ustabile masser.

Følgende punkter skal hensyntas i forbindelse med detaljert byggeplan for prosjektet:

- Detaljplanlegging/beregninger av peler og fundament.
- Detaljplanlegging av byggegrop for fundamentet på vestsiden av elven.
- Detaljplanlegging av EPS-fylling.
- Detaljplanlegging av elveutvidelse.
- Setningsberegninger for forbelastning av terreng.
- Nedmontering av interimsbru.
- Vurdere metoder for å få brukassen over elven.
- Krav knyttet til sprengningsarbeidet.

## 8.8 Ingeniørgeologi

Det vises til fagrapport: Geologisk rapport til reguleringsplan E6 Transfarelv bru – C15015-GEOL-01, datert 02.03.2023

### 8.8.1 Eksisterende situasjon

Bergskjæringene skal etableres i området med skog (furu og bjørk), fjellknauser og tynn eller ingen løsmasseoverdekning. Unntaket er vestlig ende, før den planlagte bergskjæringen begynner og vegen vil ligge på løsmasser. Det er skarpe overganger fra områder med bart berg og generelt tynt løsmassedekke til dype løsmasseavsetninger.

### 8.8.2 Beskrivelse av planforslaget

Totalt planlegges det 235 meter veg med bergskjæring, med gjennomsnittshøyde på 5 meter og høyeste punkt på 10 meter. Langs en del av E6 er det planlagt tosidig bergskjæring, men det er regulert slik at det kan være mulig å sprengne ned skjæringen til helning <1:1,5 av landskapsmessige

hensyn. Ved nytt kryss for den kommunale vegen Seterdalen inn på E6 er den midtre del av skjæringen planlagt med fjellhulle for å ivareta landskapsmessige hensyn. Etablering av fjellhulle ventes å være gjennomførbart, men dette vil stille krav til sprengningsopplegg for å oppnå ønsket effekt.

Verdiene fra prøvetaking tilsier at bergmassen er svært sterk og godt egnet til vegbyggingsformål.

### 8.8.3 Avbøtende tiltak

Bergmassekvaliteten vurderes som generelt god. Ved etablering av bergskjæringen kan sprekkesett i berget avskjære blokker og steiner og skape dårlig stabilitet lokalt. Lokalstabilitet må ivaretas med punktsikring med bolter, bergbånd eller nett. Varierende sprekketetthet kan gi varierende lokalstabilitet over korte avstander. Det vurderes ikke behov for isnett. Det vurderes ikke behov for tiltak for totalstabilitet, men det er viktig at totalstabiliteten også vurderes under byggingen.

Det er krav til begrensning av vibrasjoner av hensynet til leire, bebyggelse innenfor 100 meter og vernede telefonstolper. Rystelseskrav og måleprogram blir beskrevet i egen rapport utført av 3. part i en senere fase.

På grunn av leire med sprøbruddsegenskaper, kan risikoreduserende tiltak bli nødvendig under etablering av bergskjæringene. Reduserte salvestørrelser, begrensninger i mellomlagring av masser m.m. er eksempler på risikoreduserende tiltak. Det er viktig at krav og anbefalinger fra den geotekniske rapporten følges.

### 8.8.4 Hva som ikke blir løst

Det behøves grenseverdier og måleprogram for sprengning av skjæringer ved Transfarelv spesielt mhp nærhet til kvikkleire, bebyggelse og vernet telelinje. Befaring av bebyggelse vil gjennomføres så nært som mulig anleggsstart.

## 8.9 Hydrologi

Det vises til fagrapport: Hydrologisk vurdering av ny Transfarelv bru, E6, datert 10.06.2022

Transfarelv nedbørsfelt strekker seg østover fra utløpet i Rafsbotn til vannskillet mot Stabbursdalen. Feltet er definert som stort med mye snaufjell, lite skog og liten effektiv sjøprosent og beskjedent relieff. Store nedbørfelt i Norge, som Transfarelv-feltet, responderer generelt sakte på nedbør og det er snøsmelting om våren som skaper de største flommene. Feltet er naturlig og uregulert. Nedover mot Transfarelv bru flater terrenget ut, og elva meandrerer gjennom et område med betydelige flomsletter og elveterrasser. Ved brua snevres elveløpet inn og støter mot berget i yttersvingen mot sør-vest.

Asplan Viak har gjennomført flomberegning, hydraulisk analyse og erosjonsberegning for å gi dimensjoneringsforutsetninger for høyder på brua og erosjonssikring, jf. vedlagte "Rapport – Hydrologisk vurdering av ny Transfarelv bru, E6".

### 8.9.1 Eksisterende situasjon

En kan se at dimensjonerende flom samtidig som høyvann i dag fører til betydelige oversvømmelser langs det meandrerende elveløpet, og flommen brer seg langt utover elveslettene. E6 oversvømmes noen hundre meter nord-øst for Transfarelv bru, men vanndybden og -mengdene som strømmer over vegen her er nokså beskjedne (maksimalt 5 cm og 0.1 m<sup>3</sup> /s). Flere av de omkringliggende gårdene ligger i flomsonen.

Den oppstuvende effekten fra havet fører til at vannhastighetene stort sett reduseres jo nærmere utløpet en kommer. Dette fører til at strømningshastighetene rundt Transfarelv bru er nokså beskjedne under en høyvannssituasjon

Også ved middelflom samtidig som ispropp og høyvann vil elva gå over sine bredder, men graden av oversvømmelser er ikke like omfattende som en dimensjonerende flom med høyvann lengre opp i vassdraget. Ved Transfarelv bru og nedstrøms, er flomvannstanden og graden av oversvømmelse nokså lik. Også i denne situasjonen går vannet tett opp mot lavpunktet på E6 nordøst for Transfarelv bru, men i dette tilfellet forblir selve veien tørr.

Resultater for dimensjonerende flom samtidig som lavvann viser at flo og fjære påvirker flomsituasjonen ganske langt opp i vassdraget, flere hundre meter oppstrøms brua. Innenfor påvirkningssonen til flo og fjære gir en lavvannstandssituasjon større vannhastigheter og lavere vannstand enn en høyvannssituasjon. Oppstrøms dette er strømningssituasjonen lik. Ved selve brua, er vannhastighetene størst ved innsnevringen i elveløpet rett oppstrøms – her kommer vannhastighetene opp i 3.2 m/s. Ved den eksisterende brua er hastighetene noe redusert (til maksimalt rundt 2.0 m/s).

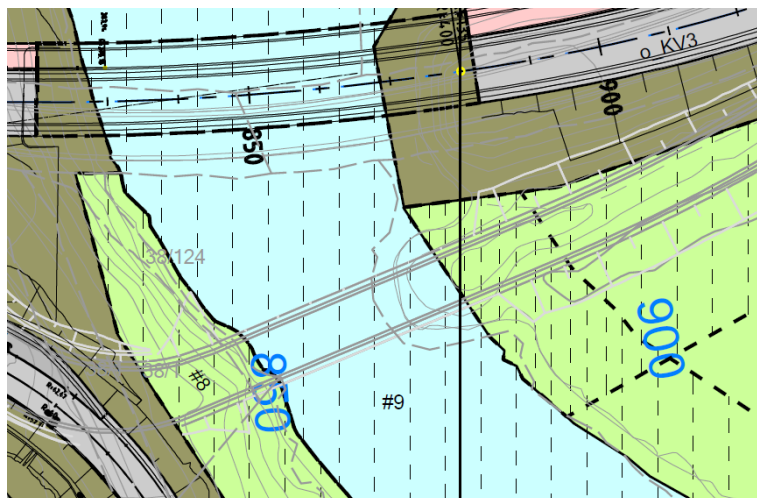
### 8.9.2 Beskrivelse av planforslaget

I plankartet er det avsatt et bestemmelsesområde (#9) i Transfarelv og langs kantsonen med tilhørende bestemmelser som styrer bruken av området. Av hensyn til gytevandring er tiltaksperioden i elva begrenset til høst og vinter og de eneste tiltak som tillates i elveløpet er erosjonssikringstiltak og evt midlertidig fylling for etablering av ny bru. Brua er prosjektert uten peler i elveløpet.



Figur 51: Utsnitt av plankartet som viser utbredelsen av bestemmelsesområdet #9 for erosjonssikring i og langs elva i sort stiplede vertikale skravur.

For etablering av dagens interimsbru ble det bygget en fylling som delvis innsnevrer elveløpet og planen tilrettelegger for at denne nå skal fjernes og slik vil man øke gjennomstrømmingen i elva og bl.a. redusere risiko for isgang.



Figur 52: Utsnitt av plankart med underliggende geometri. Dagens brufylling ut i elveløpet er markert med rød stiplet sirkel. Planen tilrettelegger for at denne skal fjernes.

### 8.9.3 Virkning av planforslaget

Endringene på vannstand (200-årsflom med høyvann) og erosjon (200-årsflom med lavvann) som virkning av fremtidig/prosjektert situasjon er neglisjerbare.

En kan se at flomsituasjonen er tilnærmet lik den som opptrer ved eksisterende/naturlig situasjon. Dette er både på grunn av at endringene i terrenget er nokså små, og at stormflo har en såpass stor innvirkning så vannstanden forblir omtrentlig den samme. Den største endringen skjer i området bak fyllingen; det at denne fjernes fører til en liten vannstandsøkning (+1.5 cm). Det er også mindre endringer ved lavpunktet på E6 nordøst for Transfarelv bru – ny veg ligger noe høyere og blir derfor ikke oversvømt. Dette gir en svært liten vannstandsøkning (+0.5 cm) ved oppstrøms side av veggen. Totalt sett, ansees endringene som neglisjerbare.

Flomsituasjonen er stort sett den samme som for eksisterende/naturlig situasjon, da vannivået i elven er såpass lavt ved lavvann at tiltakene stort sett ikke berører flomsonen. Den største endringen skjer i området ved lavpunktet på E6 nordøst for Transfarelv bru – siden den nye veggen er noe høyere, tar fyllingen opp noe av plassen til flomsletten. Dette fører til at vannet strømmer litt annerledes, og får liten hastighetsøkning (maks. +0.1 m/s) enkelte steder, og reduksjon andre (maks. -0.1 m/s). Ved selve brua av vannhastighetene noe endret på den østlige siden; under brua, og litt oppstrøms, er vannhastighetene noe redusert (maks. -0.05 m/s) som følge av fjerning av midlertidig fylling og at den nye brua er noe bredere. På nedstrøms side, er vannhastighetene noe økt (maks. +0.05 m/s) som følge av at den nye vegfyllingen strekker seg litt lengre nord enn den gamle. Totalt sett, ansees endringene som neglisjerbare.

### 8.9.4 Avbøtende tiltak

Selv om mengde erosjon kun vil ha neglisjerbar endring, vil det være viktig å sikre de tre områder som peker seg ut som spesielt utsatt for erosjon, basert på modellerte vannhastigheter og



grunnforhold. Området som er mest utsatt er i innsnevringen av elveløpet, ved den midlertidige brua. De to øvrige områdene ligger oppstrøms og nedstrøms ny bru, på den østlige siden av elven. Beregninger av stabile steinstørrelser, viser at det er et behov for å erosjonssikre disse områdene. Landkarene tilhørende ny bro må også erosjonssikres, for å hindre undergraving av brofundament.

#### **8.9.5 Hva som ikke blir løst**

Erosjonssikringen skal detaljprosjekteres innenfor områder avsatt til midlertidig bygge- og anleggsområde # 9 i plankartet.

### **8.10 Naboskap og eiendomsforhold**

Ingen bygg blir berørt av denne planen i den grad at de må innløses/ rives.

Ingen boliger blir berørt av tiltaket i den grad at det må etableres støyskjermingstiltak.

Private vannbrønner er kartlagt i forbindelse med planarbeidet og det er registrert en brønn på eiendom 38/1 som ikke benyttes til drikkevann. Dersom brønnen skades i forbindelse med vegtiltaket vil den ikke erstattes da eiendommen er tilknyttet kommunal vannledning. Det er også registrert en brønn på eiendom 38/125-126. Denne eiendommen har ikke tilknytning til kommunal vannledning. Begge brønner vil besiktiges før sprenging.

#### **8.10.1 Eiendomsgrenser**

Uforutsette forhold som for eksempel grunnforhold eller mangler i kartgrunnlaget, kan føre til at areal som skal disponeres til vegformål etter anlegget avviker noe fra vedtatt formålsgrænse. Matrikelloven åpner for at nye eiendomsgrenser kan avvike noe fra tillatelse/planens formålsgrænse for å oppnå en tjenlig grænse ut ifra forholdene i terrenget, men at avviket ikke bør overskride matrikellovens skranker for grænsejustering.

Det er kommunen som lokal matrikelmyndighet som avgjør om avviket er i henhold til matrikellovens bestemmelser, eller om det må søkes om delingstillatelse for å få matrikkelført ny eiendomsgrense. Det er også kommunen som avgjør om slike mindre avvik kan foretas uten noen endring av planen eller om det er nødvendig med en mindre endring av reguleringsplanen etter pbl § 12-14 andre ledd.

#### **8.10.2 Grunnerverv og erstatning**

Reguleringsplanen legger til rette for en varig og midlertidig omdisponering av arealene innenfor planområdet. Det er i planarbeidet gjort en grundig og tverrfaglig interesseavveining mellom arealbehovet for etablering av veganlegget og konsekvensene av dette, og planen oppfyller vilkårene i oreigningslova § 2.

Berørte grunneiere kontaktes og grunnerverv og erstatningsutmåling starter etter at reguleringsplanen er vedtatt.

### **8.11 Støy**

Det vises til Fagrapport støy, E6 Ny Transfarelv bru, datert 06.03.2023.

Det er beregnet vegtrafikkstøy i forbindelse med detaljregulering av ny Transfarelv bru på E6 i Alta kommune.

Støyberegninger følger Miljødirektoratets retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442/2021).

### 8.11.1 Eksisterende situasjon

Det er gjort støyberegninger av eksisterende situasjon med nåværende og fremskrevet trafikk (0-alternativ). Med nåværende trafikk vil en bolig, Altaveien 476, ligge i gul støysone. Med fremskrevet trafikk til år 2046 vil også Transfarelvmoen 4 ligge i gul støysone.

### 8.11.2 Beskrivelse av planforslaget

Planforslaget omfatter 60 meter bru, samt omtrent 1400 meter med vegutbedringer og ny gang/sykel-veg. Ny Transfarelv bru innebærer justeringer og kurveutbedringer av dagens vei. Man betrakter derfor prosjektet som «utbedring av eksisterende anlegg» og ikke et nytt samferdselsanlegg. I henhold til T-1442 er det dermed økningen i støynivå som bestemmer hvorvidt støyfølsom bebyggelse har krav på avbøtende tiltak.

### 8.11.3 Virkning av planforslaget

Vest for ny bru forskyves vegtraséen slik at den ligger litt lenger mot sør. Dette medfører at Altaveien 478 får en økning i 2 dB sammenlignet med 0-alternativ. Denne boligen ligger imidlertid under grenseverdien for gul støysone og vil derfor ikke kvalifisere til støytiltak.

Øvrige boliger får ingen eller kun minimal endring som følge av ny bru og utbedret veitrasé.

### 8.11.4 Avbøtende tiltak

Ettersom planforslaget ikke medfører økning i støynivå for boliger i gul støysone, vil det ikke vurderes avbøtende støytiltak.

## 8.12 Luft

Vurdering av luftkvalitet er gjort i henhold til Miljødirektoratets «Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging (T-1520)». For å vurdere behov for utredning av luftkvalitet er veilederen Interne råd for bruk av retningslinje T-1520 i Staten vegvesen benyttet. Sjekklisten i retningslinjens kapittel 2 benyttes for å vurdere behovet for nærmere utredning av fagpersonell innen luftkvalitet. Luftforurensning kan være et problem dersom man kan svare «ja» på ett av følgende punkt:

- Minst to av punktene 1–4.
- Punkt 5 og luftsonekartet viser rød eller gul sone for det aktuelle området.

Tabell 2: Utfylt sjekklister jf. T-1520 for E6 Ny Transfarelv bru

Sjekkliste: Er det behov for utredning av luftkvaliteten?			JA	NEI
Utslippskilder	1)	Er det stor trafikkbelastning i området? (ÅDT over 8000)		X
	2)	Er det andre kilder enn vegtrafikk som forårsaker luftforurensning?		X
Eksponering	3)	Er utbyggingen i et by- eller tettstedsområde?		X
	4)	Er området regulert, eller planlagt regulert til bruk som omfatter utendørsopphold, barnehager, skoler, helseinstitusjoner eller lekeplasser?		X
Luftsonekart	5)	Er det laget luftsonekart i henhold til T-1520 for kommunen?		X
Summering		Potensielt problem med luftforurensning?		X

Ingen av punktene er oppfylt og dermed behøves ingen nærmere vurdering av temaet.

## 8.13 Teknisk infrastruktur

### 8.13.1 Eksisterende situasjon

Dagens E6 forbi Transfarelva er belyst fra vest og frem til brua. Lysarmaturene er montert i trestolper og har fellesføring med Alta kommune, Telenor og Alta kraftlag. Eier av belyningsanlegget er Statens vegvesen. Ledningene for Telenor fortsetter videre nordøst forbi brua. Alta kraftlag og Telenor har også kabler i bakken langs strekningen.

### 8.13.2 Virkning av planforslaget

Jf. Håndbok N100 er det krav om belysning og langs hele strekningen skal det etableres nytt belyningsanlegg. Der gang-/sykkelveg ligger i egen trasé blir det både vegbelysning og belysning på gang-/sykkelvegen. Det gamle belyningsanlegget tas ned og erstattes med nye master og armaturer. Mulighet for tilknytning til strømmettet finnes i nærheten av området. Vurdering av omlegging av kabeltraseer gjøres i prosjekteringsfasen i samråd med den enkelte kabeletat.

## 8.14 Klimagassutslipp

VegLCA er et livssyklusanalyseverktøy for beregning av klimapåvirkning fra bygging, drift og vedlikehold av vegprosjekter. Ordinær vegtrafikk som ikke er tilknyttet bygging av veggen er ikke inkludert. VegLCA er utarbeidet for bruk i prosjekterings- og kontraktsfasen og vil benyttes til å utarbeide klimagassregnskap for prosjektet når mengdebeskrivelser foreligger.

## 9 Risiko, sårbarhet og sikkerhet – ROS analyse

Oppsummering av risiko- og sårbarhetsforhold med anbefalte tiltak		I hvilken fase tiltak er anbefalt gjennomført. skriv «og» «eller» hvis tiltak bør gjennomføres i flere faser eller valgfritt en av dem			
ID - Risiko- og sårbarhetsforhold	Tiltak:	Reguleringsplan	Byggeplan	Anleggsfase	Driftsfase
ID 7 Ustabil grunn/Fare for utglidning av vegbanen.	<p>Det forutsettes masseavtaking i særskilte deler av tiltaksområdet</p> <p>Det sikres særskilte begrensninger gjennom planbestemmelsene (angående lagring og bruk av tunge kjøretøy og mellomlagring av masser) på bruk av midlertidige bygge- og anleggsområder nærmest elva hvor det finnes ustabile masser.</p>	Reguleringsplan	Og byggeplan	Og anleggsfase	

<p><i>ID 10 Flom i elv/vassdrag</i></p>	<p>Hydrologisk rapport <i>Hydrologisk vurdering av ny Transfarelv bru, E6</i> er utarbeidet og ligger til grunn for dimensjonering av bru og erosjonssikring samt øvrig veganlegg.</p> <p>Erosjonssikringstiltak i elveløpet og langs kantsonen skal detaljprosjekteres i byggeplan.</p>	<p>Reguleringsplan</p>	<p>Og byggeplan</p>		
<p><i>ID 13 Isgang</i></p>	<p>Ny bru i ett spenn vil gi elveløpet fritt leide, redusere risiko for at isgang medfører skade på brukonstruksjon og -fundament.</p> <p>Fjerning av eksisterende brufylling oppstrøms for dagens bru på elvebreddens østside vil utvide elveløpet og redusere «proppeffekt».</p> <p>Erosjonssikring i elveløpet kan redusere konsekvens av eventuell isgang.</p>	<p>Reguleringsplan</p>		<p>Og anleggsfase</p>	
<p><i>ID 15 Stormflo</i></p>	<p>Økt høyde under ny bru sammenlignet med dagens bru.</p> <p>Bru i ett spenn vil gi elva friere leide slik at vannmasser forflyttes raskere.</p> <p>Fjerning av eksisterende fyllinger oppstrøms for dagens bru på elvebreddens østside vil utvide elveløpet og gi elva friere leide slik at vannmasser forflyttes raskere.</p> <p>Erosjonssikring i elveløpet og av brufundamenter.</p>	<p>Reguleringsplan</p>		<p>Og anleggsfase</p>	
<p><i>ID 18 Store nedbørmengder, intens nedbør (som fører til overvann)</i></p>	<p>Dimensjonering av overvannsgrøfter og kulverter i planen er beregnet for fremskrevne nedbørmengder</p>	<p>Reguleringsplan</p>	<p>Og byggeplan</p>		
<p><i>ID 19 Isnedfall (Primært relatert til skjæringer, tunnelportaler og under broer)</i></p>	<p>Det er planlagt for fjellhulle i bergskjæring som faller innover mot bergvegg og denne utgjør fanggrøft for isnedfall fra skjæringstopp.</p> <p>Forming/avrunding av tosidig langsgående bergskjæring reduserer risiko for isnedfall.</p> <p>Langsgående grøftesystem øker avstand fra skjæringsfot til vegskulder.</p> <p>Risiko for isnedfall fra bru er innenfor akseptabelt nivå da det anses som lite aktuelt å ferdes under brua vinterstid – Ingen tiltak er derfor tilknyttet dette risikoforholdet</p>		<p>Byggeplan</p>		
<p><i>ID 20 Ustabil vegskjæring, nedfall fra skjæring. Høye skjæringer over 10 m.</i></p>	<p>Rensk av bergskjæring etter sprenging.</p> <p>Fjellhulle i bergskjæring utgjør fanggrøft for nedfall fra skjæringstopp.</p> <p>Langsgående grøftesystem øker avstand fra skjæringsfot til vegskulder.</p>			<p>Anleggsfase</p>	<p>Og driftsfase</p>
<p><i>ID 30 Vannforsyning (drikkevannskilder- og ledninger)</i></p>	<p>Private og kommunal vannledning er kartlagt i forbindelse med reguleringsarbeidet og oversikt skal formidles til entreprenør før graving</p>			<p>Anleggsfase</p>	
<p><i>ID 32 Kraftforsyning, og datakommunikasjon (f.eks. kabel i bakken luftspenn eller trafostasjoner)</i></p>	<p>Krav om kabelpåvisning for entreprenør før graving skal sikres i konkurransegrunnlaget</p>			<p>Anleggsfase</p>	



## 10 Konsekvensutredning

For reguleringsplaner som kan få vesentlige virkninger for miljø og samfunn, skal planbeskrivelsen gi en særskilt vurdering og beskrivelse – konsekvensutredning – av planens virkninger for miljø og samfunn pbl § 4-2.

### 10.1 Krav til konsekvensutredning (KU)

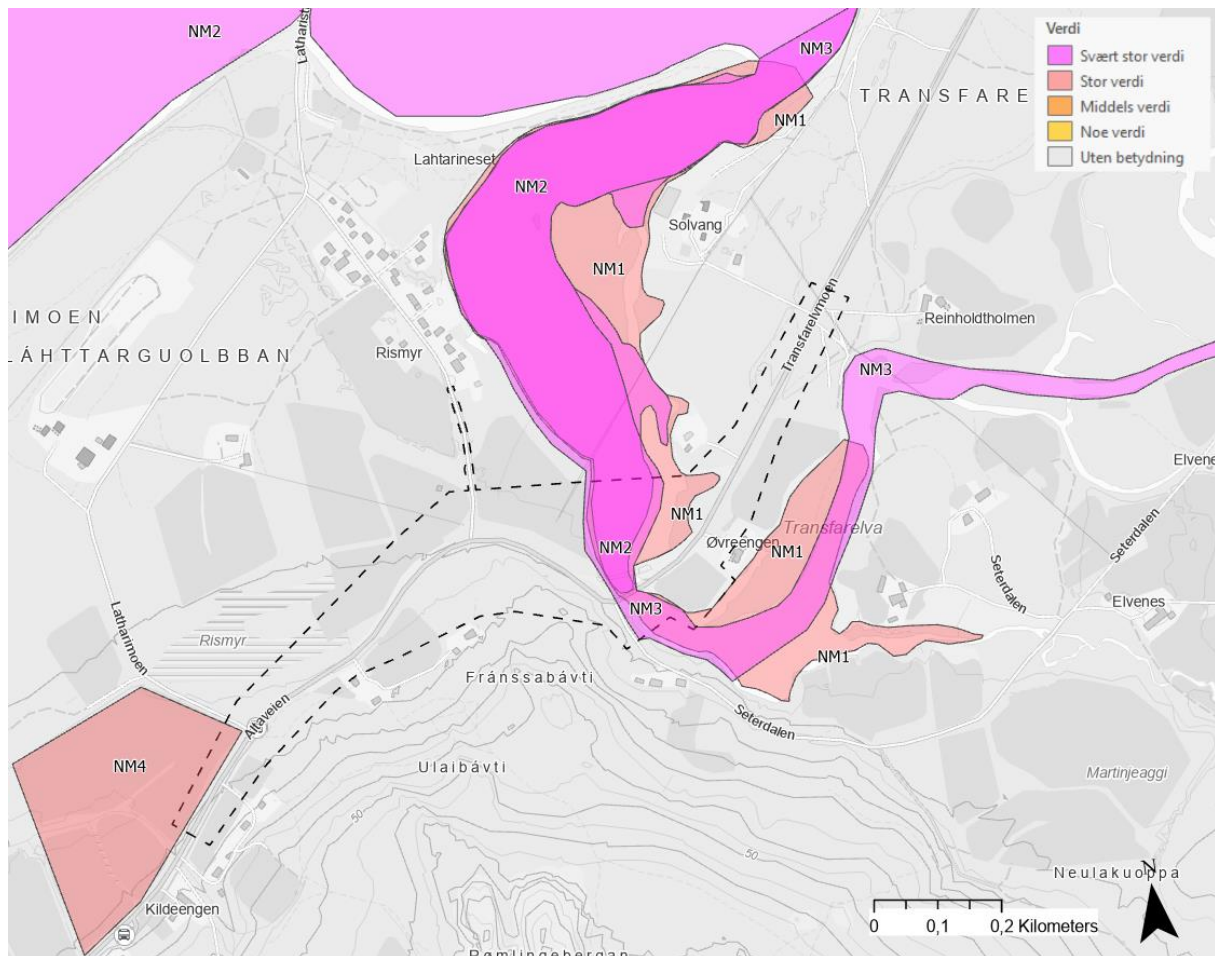
Krav til en konsekvensutredning omtales i *forskrift om konsekvensutredninger*. Det er ikke krav om planprogram for planleggingen av E6 Ny Transfarelv bru. Planprosjektet faller inn under vedlegg II i forskriften. Kravet er da at KU skal utarbeides dersom tiltaket kan få vesentlige virkninger for miljø eller samfunn. De vesentlige virkninger er som følger:

- 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 (flosonen). 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.

På bakgrunn av nevnte forhold, er det utarbeidet KU for ikke-prissatt deltema naturmangfold. Under følger et ikke-teknisk sammendrag av de utredede konsekvensene. De vesentligste virkningene for tema naturmangfold er vist med konsekvensgradering og tekstlige vurderinger for verdi, påvirkning og konsekvens. Da det ikke foreligger flere utredede tema og kun ett utredningsalternativ, er utredet tema naturmangfold kun sammenliknet med 0-alternativet, det vil si dagens vegløsning.

### 10.2 Viktige delområder og tiltakets påvirkning

Viktige naturverdier som blir/kan bli berørt av prosjektet (NM1 til og med NM4), er i all hovedsak knyttet til vassdraget Transfarelva, med tilhørende naturtyper. Kartutsnitt i Figur 53 viser de fire delområdene som er konsekvensvurdert. I tillegg er det gjort en vurdering av verdien på annet naturareal innenfor planområdet.



Figur 53: Delområder innenfor planområdet med tilhørende influensområde. Områdene NM1 (strandeng), NM2 (bløtbunnsområde) og NM3 (vassdrag) overlapper delvis. Plangrense vises med sort stiptet linje. Kilde: naturbase.no/artsdatabanken.no.

Det er utvidet fylling i forbindelse med ny bru, samt behovet for sprengning av skjæring gjennom en fjellformasjon vest for Transfarelv, som utgjør de største forskjellene i påvirkning mellom dagens veg (alternativ 0) og ny veglinje med bru (alternativ 1).

Fylling vil potensielt medføre et tap av strandeng (område NM1) i størrelsesorden 750 m<sup>2</sup>, noe av dette arealet er bevokst med rødlistede arter finnmarksnøkleblom (EN) og eskimomure (VU). Dette er et relativt lite areal av den totale strandenga, konsekvens er derfor satt til *noe negativ (-)*.

Omlagging av veg, med tilhørende skjæring vil gi inngrep i annen natur, område med relativt rik gråorskog på tidligere dyrka mark/innmarksbeite. Det vil gi konsekvens *noe negativ (-)* for naturlokaliteten, og spurvefugl som bruker området til hekking og næringssøk i barmarkssesongen.

### 10.3 Sammenstilling av konsekvens

Tabell 3 viser konsekvenser for de ulike delområdene, og samlet vurdering av konsekvenser for hele alternativ 1. Tabellen viser at planlagt veglinje totalt sett vil gi noe negativ konsekvens for tema naturmangfold. Den relative forskjellen mellom 0-alternativet og alternativ 1 er liten, da også alternativ 0 krever ny bru, med tilhørende erosjonssikring. Alternativ 1 vil potensielt medføre noe mer negativ konsekvens for naturmangfold på grunn av endret linjeføring.

Tabell 3 Sammenstilling av konsekvens for alle utbyggingsalternativer, tema naturmangfold.

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 fugl	0	0
Annet naturareal	0	-
Samlet vurdering for linjealternativ	0	-
Avveining	Uforandret, men ikke gjennomførbar på grunn av	Noe negativ konsekvens
Samlet vurdering	Best	Noe negativ
Rangering	1	2

I konsekvensvurderingen er det lagt til grunn at midlertidige tiltak i anleggsfase ikke medfører permanent skade på naturmangfold innenfor plan- eller influensområdet. Det forutsetter at utførelse og utforming av tiltakene gjøres i tråd med miljøfaglige anbefalinger. Ellers vil negativ konsekvens som beskrevet i Tabell 3, kunne bli større enn forutsatt. Nok detaljering i prosjekteringsfase vil derfor være viktig, inkludert beskrivelser av avbøtende tiltak i ytre miljøplan.

For detaljer om konsekvensutredningen, se vedlagte rapport.

## 11 Gjennomføring av forslag til plan

### 11.1 Ytre miljø

Statens vegvesen benytter Miljørisken-metodikk for sammenstilling av ytre miljøtemaer. Sammenstillingen omfatter både oppsummering av hovedpunkt for miljøtemaene i kapittel 8 og andre oppfølgingspunkt i det videre arbeidet med gjennomføring.

I tillegg er hensikten å synliggjøre

- hva som er ivaretatt i reguleringsplanen
- hva som ikke blir løst gjennom reguleringsplanen, men må løses i byggefasen (konkurransgrunnlag/bygging) og følges opp gjennom ytre miljøplan for byggefasen
- Hva som ikke løses

Denne avgrensingen mellom hva som løses i planen og hva som må løses i det videre arbeidet beskrives i kolonnen for Merknad i Tabell 4.

Det skal utarbeides en plan for ytre miljø (YM-plan) for prosjektet. Formålet med en ytre miljøplan er å beskrive prosjektets utfordringer knyttet til ytre miljø og hvordan disse skal håndteres, spesielt med tanke på anleggsfasen.

Særskilte miljøutfordringer for planområdet er:

- Nærføring til og inngrep i rødlistet (sårbar-VU) naturtype strandeng, med regionalt viktig verdi (B-verdi, jf. DN-håndbok 13) og habitat/funksjonsområder for flere rødlistede plante- og fuglearter.
- Bygging av bru over, og erosjonssikring i Transfarelva med tilhørende kantvegetasjon. Elva er verna vassdrag, med anadrom fiskebestand.
- Nærføring til naturtype bløtbunnsområde i strandsone, nasjonal viktig verdi (A-verdi, jf. DN-håndbok 19).
- Bruk av fulldyrka mark vest for brua til midlertidig rigg og anleggsområde. Kan medføre permanente skader og redusert produksjonspotensiale dersom det ikke utføres skånsomt.

I YM-planen vil det bli utarbeidet og beskrevet konkrete skadeforebyggende/ avbøtende tiltak for anleggsfasen. Tema som skal tas med videre til arbeidet med YM-planen er opplistet i Tabell 4 under.

Tabell 4: Sammenstilling av temaer for ytre miljø fra Miljørisiken

Fagtema	Problemstilling	Miljøkrav *	Uønsket hendelse	Tiltak
Forurensning av jord og vann	Anleggsarbeid/etablering av rigg/anleggsområde nært vassdrag. Gjelder spesielt bygging av bru og erosjonssikring.	Transfarelvas økologiske og kjemiske vannkvalitet skal opprettholdes.	Akutt eller diffus avrenning av olje/drivstoff/avløp svann/vaskevann fra anleggsmaskiner eller rigg-/anleggsområde, spesielt i områder nært Transfarelv. Kan medføre forurenset jord eller vann.	Lagring av maskiner, drivstoff eller annet anleggsutstyr, samt midlertidig lagring av masser skal ikke gjøres nærmere vassdrag enn 25 meter. Entreprenøren skal ha planer for å begrense skadevirkningene ved akutt forurensning. Ekstra kontroll av maskiner som benyttes langs vassdrag, og beredskap i tilfelle en oljelekkasje. Alle anleggsmaskiner skal ha lett tilgjengelige absorbenter. Det skal etableres faste drivstoffyllplasser.
Forurensning av jord og vann	Bruk av betong nært vassdrag	Det skal ikke komme flytende betong ut i vassdraget.	Avrenning av betongmasser til vassdrag.	Sikring av arbeidssted, utstyr for oppsamling tilgjengelig i tilknytning til anlegg. Eventuelt andre tiltak, avhengig av arbeidsmetode.
Forurensning av jord og vann	Mellomlagring av masser	Partikkelutslipp eller annen avrenning fra mellomlagrede masser til jord eller vann, skal unngås.	Spredning av plast (noneslanger), finstoff og/eller nitrogen fra sprengstein til vannkilde. Kan medføre nedslamming og skade på akvatiske organismer og økosystemer. Støv og støv fra anleggsarbeid kan påvirke negativt mennesker, kantsonevegetasjon og beitende dyr.	Det skal sikres tilstrekkelig buffersone til vassdrag fra masselager. Vurder behov for avskjærings- og oppsamlingsgrøfter eller annen form for rensing i tilknytning til berørte vannforekomster/resipienter. Tiltak mot støv/støy skal vurderes i prosjekteringsfase.
Forurensning av jord og vann	Bruk av sprengstein til erosjonssikring.	Utlegging av massene skal ikke medføre skade på livet i elva.	Utslipp av finstoff, rester av sprengstoff eller plast fører til skade på vannlevende organismer.	Det skal brukes mest mulig rene masser. Nedvasking av steinmasser og manuell fjerning av plast dersom påkrevet for å oppnå kravet.
Naturmangfold	Brubygging, med permanent utfylling og midlertidige inngrep i strandeng	Tiltaket skal prosjekteres for minst mulig inngrep i strandeng.	Permanent eller midlertidig skade på strandeng og rødlistede plante- eller fuglearter.	Det skal vurderes bruk av lettfylling og mur i stedet for utfylling mot strandeng. Det skal brukes geomatter eller tilsvarende ved kjøring på strandeng i anleggsfasen. Eventuell midlertidig utfylling i elv i forbindelse med brubygging, skal fjernes etter endt anleggsarbeid.



Naturmangfold	Erosjonssikring i Transfarelva	Unngå skade på anadrom fisk, samt fiskens leveområder. Gjelder også strandeng og bløtbunnsområder.	Tiltak i elv hindrer eller forverrer oppgangsforholdene for sjøørret, laks og sjørøye. Strandeng bygges ned eller får varige kjøreskader, med negativ effekt for tilhørende plante- og fuglehabitat. Skade på kantsonevegetasjonen.	Elveforebygging skal utføres i henhold til anbefalinger i NVE sine veiledere, samt anbefalinger i prosjektets hydrologiske rapport. Dersom det skal plastres i elvebunn, så skal det tilrettelegges for fiskevandring. Byggearbeider skal gjennomføres i perioden 1.oktober -31.mars, for å unngå konflikt med vandrende fisk, og trekkfugler. Kantsoneområder skal tilrettelegges for naturlig revegetering der det er mulig.
Naturmangfold	Bygging av ny veg med skjæring	Redusere naturinngrep.	Skogsområder ødelegges i anleggsfasen.	Permanente inngrep og bruk av midlertidig anleggsareal skal minimeres. Mest mulig arbeid i sideterrang bør utføres fra veglinja. Det skal brukes fysisk eller digital inngrepsgrense.
Landskapsbilde	Bergskjæringer	Vegens omgivelser skal formes slik at de framstår som naturlige elementer i landskapet.	Utforming av bergskjæring harmonerer ikke med omgivelsene.	Bruke tiltak beskrevet i landskapskapittelet i planbeskrivelsen.
Landskapsbilde	Fyllinger/løsmasseskjæringer	Vegens omgivelser skal formes slik at de framstår som naturlige elementer i landskapet.	Lite vekstmasser som fører til dårlig revegetering av fyllinger.	God logistikk og plan for mellomlagring og håndtering av vegetasjonsdekke. Regulere inn områder til mellomlagring av vekstmasser.
Landskapsbilde	Vegutstyr, møbler og konstruksjoner.	Vegutstyr, møbler og konstruksjoner skal ha god kvalitet og et formspråk tilpasset området.	Estetisk utforming som skjemmer landskapsbildet.	Estetikk premieres i konkurransefasen.
Landskapsbilde	Vegetasjon	Mest mulig vegetasjon skal tas vare på.	Unødvendig tap av vegetasjon.	Rigg- og marksikringsplan skal sikre at ønsket vegetasjon bevares.
Friluftsliv, by og bygdelig	Ferdse under anleggsarbeid	Anleggsarbeidet skal gjennomføres på en slik måte at all ferdsel til fots, med sykkel og for personer	Anleggsaktivitet hindrer myke trafikanter fra å benytte traseer og krysningspunkter.	Det skal til enhver tid finnes en trygg passasje for gående og syklende i anleggsperioden.

		med nedsatt funksjonsevne skal kunne foregå trygt i tilknytning til anleggsområdet		Der ferdselsårer blir berørt i anleggsfasen skal alternative ruter markeres i RM-planen.
Naturressurser	Midlertidig bruk av landbruksareal til rigg- og anleggsområde	Unngå permanente skader på produksjonsareal som benyttes midlertidig til rigg- og anleggsformål.	Permanent reduksjon i produksjonsgrunnlag som følge av jordpakking, skade på drenering eller andre vekstfaktorer som påvirkes negativt av foreslått bruk.	<p>Det totale inngrepet i dyrka mark skal reduseres så mye som mulig gjennom tilpasninger i anleggsfase.</p> <p>Topplag med matjord mellomagres og legges tilbake i skråninger mot dyrka mark, eventuelt benyttes på dyrka mark i nærområdet.</p> <p>Det skal benyttes naturlig revegetering i skråningene. Anleggsgrenser mot dyrka mark merkes fysisk i terrenget.</p> <p>Midlertidig rigg- og anleggsområde på dyrka mark skal anlegges i samsvar med anbefalinger i NIBIO-rapport nr. 108, verdisetting og påvirkning av jordbruksareal ved konsekvensanalyser. Matjord og rotsonelag tas av og mellomagres separat for gjenbruk. Det skal brukes anleggsmaskiner med lavest mulig totalvekt og marktrykk til fjerning og mellomlagring av matjord og rotsonelag. Eventuelle skader på drenering skal repareres.</p>

\*Med miljøkrav menes samsvarsforpliktelser – Lovfestet krav som en organisasjon skal oppfylle eller andre krav som en organisasjon skal oppfylle eller velger å oppfylle (ISO4001)

## 12 Merknadsbehandling etter varsel om oppstart av planarbeid

### 12.1 Merknader fra offentlige aktører

#### Direktoratet for mineralforvaltning

Dato: 06.10.2022

Planområdet berører sand- og grusforekomsten Transfarelvmoen. Planbeskrivelsen bør inneholde en vurdering av hvordan tiltak i planen påvirker grusforekomsten ytterligere ut over allerede etablerte tiltak i forbindelse med vegen. Det bør også vurderes om eventuelle ressurser som tas ut eller flyttes i forbindelse med utbyggingen kan benyttes som byggeråstoff før de blir gjort utilgjengelig av de planlagte tiltakene.

DMF kan ellers ikke se at den foreslåtte planen berører bergrettigheter eller masseuttak i drift. Vi kan heller ikke se ut fra forelagt informasjon, at planen vil omfatte uttak av masse som vil omfattes av

mineralloven. Vi har derfor ingen ytterligere merknader til oppstart av reguleringsplan for E6 Transfarelv bru.

#### Kommentar fra Statens vegvesen

Det vises til geologisk rapport for detaljreguleringen, C15015-GEOL-01

#### **Mattilsynet**

Dato: 07.10.2022

Mattilsynet har ikke registrert noen vannverk i det aktuelle området, men ser av kartet at det både er boliger og campingplass i nærheten – som helt sikkert har innlagt vann. Statens vegvesen bør derfor undersøke hva slags drikkevannskilder som finnes i området og hvor de er, slik at det kan tas nødvendige hensyn.

#### Kommentar fra Statens vegvesen

Private vannbrønner og private/ kommunale vannledninger er kartlagt og vil ivaretas.

#### **Alta kommune v/ Avdeling for samfunnsutvikling**

Dato: 18.10.2022

Merknadsstiller fraråder alternativ 2 av hensyn til fulldyrket jord på eiendom gnr. 38/ bnr. 786 og viser til regjeringens jordvernlov *Ta vare på matjorda*. For bonden som driver arealet er dette svært verdifullt da han eier det selv, i motsetning til andre arealer han leier som er forbundet med mye større usikkerhet. Alternativ 1 foretrekkes. Man unngår også ved å velge alternativ 2 å etablere en stor kulvert som må få plass til melkebil etc.

#### Kommentar fra Statens vegvesen

Innspillet er tatt til følge. Ut ifra en sammenstilling av alternativvurderingene, hvor landbruk inngikk som et tema, er det konkludert med at alternativ 1 har minst negative konsekvenser. Planforslaget som legges ut på høring er basert på alternativ 1.

#### **Alta kommune v/Barn og unges representant**

Dato: 21.10.2022

Det er positivt at plangrunnlag for gang-/sykkelveg tas med. Det er veldig viktig for barn og unge å kunne komme seg trygt til skole og fritidsaktiviteter.

#### Kommentar fra Statens vegvesen

Innspillet tas til orientering.

## Alta kommune v/ Kommuneoverlegen

Dato: 18.11.2022

- a) Generelt vises det til forskrift om miljørettet helsevern som har til formål å fremme folkehelse og bidra til gode miljømessige forhold samt å sikre befolkningen mot faktorer i miljøet som kan ha negativ innvirkning på helsen. Det er spesielt viktig å påse at kravene i § 7 om overordnet krav, § 8 om beliggenhet, § 9 om helsemessige ulemper som virksomhet eller eiendom påfører omgivelsene blir ivaretatt.
- b) Ved etablering av ny bru anses det som viktig at sikkerheten for både kjørende og myke trafikanter (gående, syklende) blir ivaretatt på en god måte. Det må være tydelig skille mellom trase for bilvei og trase for myke trafikanter. Det bør legges til rette med belysning.
- c) Merknadsstiller mener det er svært viktig at trase for gang- og sykkelvei fra der den avsluttes per i dag forlenges til ny Transfarelv bru, over selve brua samt videre utover Transfarelv hvor det er bebyggelse. Dette er viktig for å få en helhetlig linje, samt at trafikksikkerhet også for de som ferdes til/fra Transfarelv mot Saga og videre mot Alta sentrum blir ivaretatt på en god måte
- d) I reguleringsplanen må det gis bestemmelser av bygge- og anleggsstøy. Dette er spesielt aktuelt om bygge- og anleggsfasen:
  - Medfører særlig støyende arbeid
  - Krever anleggsvirksomhet utenom ordinær arbeidstid (kl 07-17)
  - Varer mer enn to uker
- e) Retningslinje for behandling av støy i arealplanleggingen, T-1442/2021 må legges til grunn i planleggingen.

### *Kommentar fra Statens vegvesen*

- a) Innspillet tas til orientering.
- b) Innspillet er tatt til følge. Planforslaget sikrer separat løsning for kjøretøy og gående/syklende da dagens E6 skal ombygges til gang-/sykkelveg.
- c) Innspillet tas til orientering.
- d) Innspillet er tatt til følge og hensynet er sikret i planens fellesbestemmelser.
- e) Retningslinje T-1442/2021 ligger til grunn for alle Statens vegvesens vegprosjekter. Det er utarbeidet støyanalyse etter metodikk jf. veilederen for detaljreguleringen. Analysen ligger vedlagt planforslaget ved høring og offentlig ettersyn.

## Sametinget

Dato: 11.10.2022

Sametinget har ingen spesielle kulturminnefaglige merknader til planen, men minner om den generelle aktsomhetsplikten. Denne bør fremkomme av planbestemmelsene i form av følgende tekst:



*Skulle det under bygge- og anleggsarbeid komme fram gjenstander eller andre spor som viser eldre aktivitet i området, må arbeidet stanses.*

*Melding sendes Sametinget og fylkeskommunen omgående, jf. lov 9. juni 1978 nr. 50 om kulturminner (kml.) § 8 annet ledd. Vi forutsetter at dette formidles videre til de som skal utføre arbeidet i marken.*

Troms og Finnmark fylkeskommune avgir egen uttalelse til planarbeidet.

*Kommentar fra Statens vegvesen*

Innspillet er tatt til følge. Forslag til bestemmelse er innarbeidet i planens fellesbestemmelser som gjelder for hele planområdet.

### **Norges vassdrags- og energidirektorat**

Dato: 20.10.2022

Det omsøkte planområdet ligger under marin grense. Statens vegvesen har kartlagt et kvikkleireområde vest for brua. Det foreligger også flere rapporter/geotekniske notat som omhandler grunnforholdene innenfor planområdet. Det er påvist kvikkleire både øst og vest for eksisterende bru over Transfarelva. I det videre planarbeidet er det derfor viktig at Statens vegvesen sørger for at sikkerheten for områdeskred er ivaretatt. For utredning av risiko for områdeskred henvises til NVEs veileder 1/2019 – Sikkerhet mot kvikkleireskred.

Transfarelva er et verna vassdrag. Planen må derfor ivareta verneverdiene knyttet til vassdraget. NVE vil understreke betydningen av at det blir gjort minst mulig tiltak i kantsonen langs vassdraget. Tiltak i kantsonen vil også kunne påvirke risikoen for erosjon.

Området øst for eksisterende bru ligger innenfor aktsomhetsområde for flom. Reell flomfare må avklares før planen kan vedtas.

*Kommentar fra Statens vegvesen*

Sikkerhet for områdeskred vil ivaretas i planen.

Det reguleres for erosjonssikring med hensyn til kantsone.

Reell flomfare er avklart jf. hydrologisk rapport.

### **Statsforvalteren i Troms og Finnmark**

Dato: 21.10.2022

#### Forskrift om konsekvensutredning (KU)

I oppstartsvarselet er det konkludert med at tiltaket ikke utløser krav om konsekvensutredning, jf. forskrift om konsekvensutredning §§ 6 og 8. Statsforvalteren er uenig i denne vurderingen. Vi mener tiltaket krever konsekvensutredning etter KU-forskriften § 8 da det vil kunne få vesentlige virkninger for miljø. Tiltaket kan komme i konflikt med et vernet vassdrag (Transfarelva), en truet naturtype (strandeng) samt flere truede arter, og vil dermed kunne få vesentlige virkninger for miljø, jf. KU-

forskriften § 10 tredje ledd bokstav a og b. Statsforvalteren mener ny bru over Transfarelva må etableres, men det kreves en konsekvensutredning av naturmangfoldet for å avklare om det er behov for avbøtende tiltak, og ev. hvilke tiltak som bør gjennomføres.

Konsekvensutredningen skal ta utgangspunkt i relevant og tilgjengelig informasjon, samt følge anerkjent metodikk, jf. KU-forskriftens § 17 andre ledd og tredje ledd. For konsekvensutredning av miljøtema, skal miljødirektoratets veileder M-1941 benyttes.

Det er viktig at konsekvensutredningen identifiserer tiltak for å unngå skade på viktige miljøverdier. Særlig i anleggsfasen vil det være stor fare for forstyrrelser på fugl og anadrom fisk, samt nedslamming av naturtyper nedstrøms brua. Det må derfor etableres tiltak som hindrer forurensning og/eller ødeleggelse av Transfarelva med tilhørende kantvegetasjon, særlig i anleggsfasen.

Forsvarlig bruk og håndtering av masser er viktig, og man må påse at masser som blir brukt, ikke er forurenset. Tidspunkt for bygging bør også vurderes nøye. Fra mai begynner trekkfuglene å ankomme i stort antall. Det er flere observasjoner av trua fuglarter i området, blant annet vipe (CR-kritisk truet), hettemåke (CR-kritisk truet) og storspove (EN-sterkt truet). Elvedeltaet er et viktig område for fuglene, og forstyrrelser bør unngås i myte- og hekkeperioder. Anleggsfasen bør heller ikke forstyrre vandringsperioden til anadrom fisk i Transfarelva. Det er rimelig å anta at april til og med september er en viktig ut- og oppvandringsperiode for sjørørret, sjørøye og laks.

#### Tema i planleggingen

I referatet fra oppstartsmøtet er alle temaene som blir berørt innenfor statsforvalterens ansvarsområder nevnt. Vi forventer å finne beskrivelser og vurderinger av disse temaene igjen i planforslaget, når det kommer til offentlig ettersyn. Innenfor våre ansvarsområder gjelder det FNs bærekraftsmål, naturmangfold og verneverdier, friluftsliv samfunnsikkerhet, ROS-analyse, støy og overvann. Vi vil kort kommentere enkelte av temaene nedenfor.

#### FNs bærekraftsmål og klimagassreduksjoner

FNs bærekraftsmål er verdens felles arbeidsplan for å utrydde fattigdom, bekjempe ulikhet og stoppe klimaendringene innen 2030. Dette krever felles innsats fra alle deler av samfunnet. I denne detaljreguleringen mener statsforvalteren det er særlig viktig å fokusere på hvordan planleggingen og gjennomføringen av planen kan bidra til å nå bærekraftsmål 8 og 12 – anstendig arbeid og ansvarlig forbruk og produksjon, og mål 13 – stoppe klimaendringene.

Planen kan bidra til å nå mål 8 og 12 ved å fokusere på arbeiderrettigheter, også hos underleverandører og råvareleverandører, redusere avfallsmengden gjennom forebygging, materialgjenvinning og ombruk, samt etiske og «grønne» innkjøp, jf. veileder Etiske krav i offentlige anskaffelser og veilederen Kom i gang med grønne anskaffelser. År det gjelder bærekraftsmål 13, har Norge forpliktet seg til å redusere de nasjonale klimagassutslippene med 50-55 % innen 2030. Statens vegvesen har ambisjon om å redusere klimagassutslippene med 50 prosent på anlegg og 50 prosent innen drift før 2030. Det er svært positivt at vegvesenet fokuserer på å redusere klimagassutslippene ved planlegging og bygging av nye veganlegg.

Statsforvalteren anbefaler at det som ledd i planprosessen blir utarbeidet et enkelt klimagassregnskap, og at plandokumentene gjør rede for tiltak som skal redusere klimagassutslippene fra prosjektet. Samtidig ber vi om at planbeskrivelsen omtaler og drøfter hvordan utbyggingen kan bidra til å nå bærekraftsmålene.

## Naturmangfoldloven

Vi minner om naturmangfoldlovens krav i § 7 om å synliggjøre vurderingene etter naturmangfoldlovens §§ 8 til 12 i besluttede vedtak. Statsforvalteren anbefaler at disse vurderingene innarbeides i planbeskrivelsen. Se mer informasjon i Klima- og miljødepartementets veileder T-1554 B Naturmangfoldloven kapittel II Alminnelige bestemmelser om bærekraftig bruk.

## Naturmangfold

Tiltaket kommer i konflikt med to kartlagte naturtyper; strandeng og bløtbunnsområde i strandsonen.

### Strandeng

Strandeng er en truet naturtype (VU, sårbar). Lokaliteten (Transfarelvosen, ID: BN00081485) er vurdert som viktig (B) på grunn av at lokaliteten er et relativt stort strandengkompleks med god sonering med mange forskjellige strandengssamfunn og interessante artsforekomster av strandkryp, trådtjønnaks, finnmarksnøkleblom (EN, sterkt truet) og hekkende storspove (EN, sterkt truet). Lokaliteten har dermed stor verdi, eller høy forvaltningsprioritet.

### Bløtbunnsområde i strandsonen

Den aktuelle lokaliteten (Rafsbotn, ID: BM00119697) er vurdert som svært viktig (A) og har dermed stor verdi, eller høy forvaltningsprioritet. Bløtbunnsområder består av mudder og/eller fin, leirholdig eller grovere sand, og genererer ofte et stort antall arter i både strandsonen og i vannmassene. De er også viktige beiteområder for fisk og fugl. Mudring, dumping og utfyllinger utgjør i dag den største trusselen for bløtbunn, da slike inngrep kan fragmentere og ødelegge forekomster av bløtbunnsområder. Hindring av vanngjennomstrømning ved bygging og utfyllinger endrer også produktiviteten av bløtbunnsområder.

### Important Bird Area (IBA-område)

Området ved utløpet av Transfarelva er del av et omfattende elvedelta som utgjør et IBA-område. Området strekker seg fra Rafsbotn i øst til utløpene av Altaelva og Transfarelva, og videre til Amtmannsnes i vest. Det store elvedeltaet og sjøområdene utenfor er av stor betydning for mange fuglearter. Begrunnelsen for forslaget om IBA-status i 2014 var først og fremst områdets betydning for de globalt truede dykkendene sjøorre og havelle. Det er i tillegg et viktig område for vipe (EN, sterkt truet), hettemåke (CR, kritisk truet) og storspove (EN, sterkt truet). Det er observert en rekke andre truede fuglearter i elvedeltaet, blant annet dverggås (CR, kritisk truet), svarthalespove (CR, kritisk truet) og bergand (EN, sterkt truet). Dverggås og svarthalespove er prioriterte arter som er beskyttet gjennom egne forskrifter. I forskriften går det fram at artenes økologiske funksjonsområder også er beskyttet. Det er utarbeidet en veileder til forskriftene.

### Anadrom laksefisk

Transfarelva har en god bestand av sjøørret i tillegg til mindre forekomster av sjøørre og laks. Det er kun tillatt å fiske etter sjøørret.

## Vannforskriften

Deler av planområdet inngår i vannforekomst Transfarelv nedre som har god økologisk tilstand og udefinert kjemisk tilstand. Miljømålet for vannforekomsten er god økologisk og god kjemisk tilstand, og det forventes at miljømålene for vannforekomsten nås i planperioden fram til 2027. I

planprosessen må det vurderes hvordan planlagte tiltak vil innvirke på måloppnåelsen. Om nødvendig, må det gjøres vurderinger etter vannforskriftens § 12. Regjeringen legger til grunn at vurderingen av vilkårene i § 12 bør foretas tidlig i en planprosess, og at vurderingen etter vannforskriften § 12 samordnes med arbeidet med konsekvensutredninger.

#### Søknad om tillatelse til fysiske tiltak i vassdrag

Tiltaket krever tillatelse etter forskrift om fysiske tiltak i vassdrag. Søknadsskjema finnes på denne nettsiden: Vassdrag | Statsforvalteren i Troms og Finnmark.

#### Plassering av bru

Ifølge traséforslaget overlapper bruas plassering med eksisterende bru. Planområdet omfatter imidlertid et større område nord for dagens plassering. Statsforvalteren ser det som svært uheldig dersom plasseringen av brua flyttes nordover. Dette vil legge beslag på større arealer av svært viktige naturtyper, komme i konflikt med lokaliteter for finnmarksnøkleblom og dermed redusere verdien av elvedeltaet for fugl, fisk og planter.

#### Samordning

Planen skal behandles etter rutine for «Samordning av statlige innsigelser til kommunale planer etter plan- og bygningsloven» hvor Statsforvalteren skal samordne eventuelle innsigelser fra regionale statsetater og ev. avskjære innsigelser. I oppstartsfasen vil alle statsetater avgi sine innspill direkte til tiltakshaver. I høringsfasen vil uttalelser som kun inneholder merknader sendes direkte til kommunen. Uttalelser med innsigelser skal gå til Statsforvalteren som avgir en samordnet uttalelse, ev. avskjærer en innsigelse, jf. vårt brev til kommunene datert den 09.01.19.

#### Oversending av planforslag i SOSI-format før høring

Vi ber om at plankartet sendes som SOSI-fil og PDF-utskrift til Kartverket på e-post [planTRF@kartverket.no](mailto:planTRF@kartverket.no) før høring. Kartverket vil utføre en teknisk kontroll av planen og melde eventuelle rettingsbehov. Kontrollen bør skje før høring, slik at eventuelle feil og mangler er rettet opp før plankartet sendes ut på høring. Den digitale planen lagres i en regional høringsdatabase som de statlige og regionale høringsinstansene benytter i sin saksbehandling. Dette forenkler saksbehandlingen og gir raskere og bedre høringsuttalelser.

#### *Kommentar fra Statens vegvesen*

#### Forskrift om konsekvensutredning (KU)

Konsekvensutredning for tema naturmangfold er utarbeidet etter direktedialog med Statsforvalteren og følger planforslaget på høring.

#### Tema i planleggingen

Innspillet tas til orientering.

#### Naturmangfoldloven

Innspillet er tatt til følge. Vurdering jf. §§ 8-12 inngår i planbeskrivelsen.

#### Naturmangfold



Innspillet er tatt til følge. Det er utarbeidet konsekvensutredning for tema naturmangfold som ligger til grunn for planforslaget.

#### Vannforskriften

Innspillet er tatt til følge.

#### Samordning

Innspillet tas til orientering.

#### Oversending av planforslag i SOSI-format før høring

Innspillet tas til følge.

### **Troms og Finnmark fylkeskommune**

Dato: 19.10.2022

Innspill gruppert etter fylkeskommunens fagområder:

#### Vannforvaltning/ vannforskriften

Prosjektet er i nær tilknytning til vannforekomst Transfarelv nedre. Vannforekomsten har ingen større påvirkninger og er registrert med god økologisk tilstand og ukjent kjemisk tilstand. Miljømålene for vannforekomsten er god økologisk tilstand og god kjemisk tilstand<sup>1</sup>. Tiltak og arbeid i forbindelse med prosjektet kan påvirke vannforekomsten negativt. Fylkeskommunen forventer at det gjennomføres nødvendige undersøkelser og forebyggende tiltak slik at vannmiljøet og miljømålene til vannforekomsten ivaretas.

#### Kulturminnevern

Kulturminnevern har fått innvilget utsatt frist til 7. november. Innspillet vil derfor bli ettersendt i et eget brev. Se punkt 5.

#### Klimatilpasning

Fylkeskommunen vil minne om at man i planbeskrivelsen skal vurdere tiltakets påvirkning på klimagassutslipp og klimaendringer. Plan- og bygningsloven § 3-1 g) slår fast at «Innenfor klimagassutslipp og tilpasning til forventede klimaendringer, herunder gjennom løsninger for energiforsyning, areal og transport.». Se også statlige planretningslinje for klima- og energi og klimatilpasning kap. 4.

Planforslagets klimatilpasningstiltak skal alltid beskrives i alle reguleringsplaner – uavhengig av planes hensikt og størrelse. Det skal redegjøres for hvilken måte planforslaget tilpasser seg de forventede klimaendringene og oppsummeres og beskrives hvilke tiltak og løsninger som tar hensyn til nåværende og framtidige klimaendringer. Avbøtende tiltak må vurderes og tas med i bestemmelser.

#### SOSI

Ved høring av planforslag ber vi om at SOSI-fil og PDF inkl. tegnforklaring av plankartet sendes Kartverket på e-post; planTRF@kartverket.no. Kartverket utfører en teknisk kontroll av planen og

melder ev. rettingsbehov tilbake. Kontrollen bør skje før høring, slik at eventuelle feil og mangler er rettet opp før plankartet sendes ut.

#### Uttalelse fra kulturavseksjonen , dato: 07.11.2022

Ut fra merknadsstillers kjennskap til området vurderes det som sannsynlig at det kan finnes automatisk freda kulturminner som tidligere ikke er påvist. Troms og Finnmark fylkeskommune må derfor gjøre ei befarings før en endelig uttalelse kan gis. Det er utarbeidet egen prosjektbeskrivelse for slik befarings som er oversendt sammen med innspillet. Befaringa vil bli gjort i løpet av barmarksperioden 2023. Vi gjør oppmerksom på at kulturminnevernets uttalelsesfrist normalt er 3 mnd., med mulighet for 1 mnd. forlengelse som igjen kan forlenges ytterligere, jf. lov av 9. juni 1978 om kulturminner (kulturminneloven), § 9. Etter kulturminneloven § 10 skal tiltakshaver bære utgiftene for kulturminnevernets undersøkelser. Av hensyn til planleggingen av feltsesongen bes det om skriftlig aksept før befaringsen kan gjennomføres. Det gjøres oppmerksom på at det skal hentes inn en egen uttalelse fra Sametinget, avdeling for kulturminner, areal og miljø, Finnmark.

*Kommentar fra Statens vegvesen*

#### Vannforvaltning/ vannforskriften

Innspillet tas til orientering.

#### Kulturarv

Innspillet er tatt til følge. Budsjett er avtalt og befarings i planområdet gjennomføres i barmarkssesongen 2023.

#### Klimatilpasning

Innspillet er tatt til følge.

#### SOSI

Innspillet tas til følge.

## 12.2 Merknader fra private aktører

### **Svein Ove Thomassen**

Dato: 07.10.2022

Merknadsstiller påpeker at Transfarelv har blitt et veldig attraktivt område for barnefamilier og turfolk og at det ferdes mange barn og unge i trafikken på stedet, hele året både til fots og på sykkel. Merknadsstiller bor selv i området og ser et stort behov for etablering av gang-/sykkelveg samt to bussholdeplasser på strekningen mellom Transfarelv bru og Rafsnes for at unger skal kunne ferdes trygt til skole og trening. Dette bør sikres i planen når det først skal gjøres et arbeid i dette området.

*Kommentar fra Statens vegvesen*

Planen regulerer for gjennomgående gang-/sykkelveg og kollektivholdeplass med plassering avklart med Troms og Finnmark fylkeskommune.

**Arvid Kleven, gnr. 38 bnr. 530**

Dato: 12.10.2022

Merknadsstiller ser av oppstartsvarselet at trasé for E6 kommer til å gå over hans vannledning som er koblet til kommunalt nett, og er bekymret for problemer med frost som følge av dette.

Merknadsstiller ønsker gjennomført befarings av sitt hus før det igangsettes sprengningsarbeid i forbindelse med vegprosjektet.

Merknadsstiller spør om det vil bli satt opp støyskjerming for hans eiendom.

*Kommentar fra Statens vegvesen*

Vannledningen er kartlagt og vil bli hensyntatt i anleggsfasen.

Grenseverdier for vibrasjoner på bygninger og anlegg, fastsettes etter standard NS 8141.

For bebyggelse i nærheten av sprengningsområdene skal det gjennomføres bygningsbesiktigelse under byggeplan/konkurransesgrunnlag, hvor det og blir utført grenseverdiberegninger for hver enkelt bygning.

Støyanalyse utført i forbindelse planarbeidet utløser ikke krav om støytiltak på eiendommen.

**Odd Kristen Kristensen, gnr. 38 bnr. 118**

Dato: 17.10.2022

1. Ved vegprofil 450 ønskes avkjørsel til dyrka mark på eiendom 38/118 på nedsiden av vegen.
2. For kommunal veg til Seterdalen foretrekker merknadsstiller alternativ 1.
3. Trase for gang-/sykkelveg ønskes forlenget til/forbi bebyggelse i Transfarelv.
4. Det ønskes belysning på E6 der det fins bebyggelse i Transfarelv.

*Kommentar fra Statens vegvesen*

1. Avkjørsel er angitt med avkjørselspil i plankartet, men nøyaktig plassering kan justeres noe ved behov.
2. Innspillet tas til orientering. Alternativ 1 ligger til grunn for planforslaget som sendes på høring og offentlig ettersyn.
3. Planen regulerer for gjennomgående gang-/sykkelveg.
4. Gang-/sykkelveg etableres med belysning.

## 13 Merknadsbehandling etter høring og offentlig ettersyn

### **Sametinget 19.05.2023**

Sametinget viser til deres brev av 09.05.2023 der detaljregulering E6 ny Transfarelv bru legges ut til høring og offentlig ettersyn.

Vi er fornøyde med at aktsomhets- og meldeplikten etter kulturminneloven er tatt med inn under fellesbestemmelsene punkt 2.3. Sametinget har utover dette ingen merknader til planforslaget.

Vi gjør for øvrig oppmerksom på at denne uttalelsen bare gjelder Sametinget, og viser til egen uttalelse fra Troms og Finnmark fylkeskommune.

### **Statens vegvesens behandling av merknad**

Merknaden tas til orientering.

### **Riksantikvaren 23.05.2023**

Viser til mottatt varsel om høring og offentlig ettersyn for detaljregulering for E6 Ny Transfarelv bru.

Det er fylkeskommunen ved Kulturarvseksjonen i Troms og Finnmark fylkeskommune som er ansvarlige myndighet til å uttale seg i denne saken.

Jeg setter fylkeskonservator Monica Dahl i kopi her, men går ut fra at hennes seksjon er kjent med planarbeidet.

### **Statens vegvesens behandling av merknad**

Merknaden tas til orientering. Troms og Finnmark fylkeskommune har mottatt høringssaken.

### **Alut v/ Alta Kraftlag 28.06.2023**

Vi har følgende merknader til planforslaget:

- Eksisterende luft, kabel og røranlegg må hensyntas i prosjektering og gjennomføring
  - Alut må inkluderes i prosjektering for å sikre at omlegging går korrekt for seg
- Vi ønsker å legge ned røranlegg i den nye veg traseen
  - Her bør vi også inkluderes i prosjekteringsfasen

Dere kan kontakte meg for avklaringer eller videre arbeid i prosjektet.

### **Statens vegvesens behandling av merknad**

Innspillet vil håndteres i forbindelse med detaljprosjektering.

### **Statsforvalteren i Troms og Finnmark 28.06.2023**

Statsforvalteren i Troms og Finnmark viser til høring av detaljregulering for E6 Transfarelv bru i Alta kommune – Álttá suohkan, med høringsfrist 30.06.2023. Statens vegvesen og Alta kommune har gjort et godt og grundig arbeid med detaljreguleringen, og planforslaget ivaretar i stor grad de vesentlige hensynene innenfor våre ansvarsområder.

Hovedformålet med planarbeidet er å tilrettelegge for etablering av ny bru over Transfarelva med tilstøtende veisystem. Dagens bru har kritisk dårlig rekkverk og er derfor erstattet av en midlertidig bru. I tillegg til ny bru vil en del av veglinjen fra bruhodet mot Alta sentrum rettes ut. Samtidig vil gang- og sykkelvegen forlenges over den nye Transfarelv bru.

Ingen regionale statsetater har reist innsigelse til planforslaget. Det er derfor ikke behov for samordning i saken. NVE vil komme med en uttalelse og ev. innsigelse til saken, når den geotekniske rapporten foreligger.

Statsforvalteren reiser ikke innsigelse til planforslaget. Vi har imidlertid vesentlige merknader til planbestemmelsene. Det gjelder særlig § 3.3.1, om tidspunkt for arbeider i elva, samt manglende avklaring om avbøtende tiltak for å ivareta den sårbare naturtypen strandeng. Dette må korrigeres før sluttbehandlingen.

#### *Merknader*

Innspillene våre ved varsel om oppstart er i all hovedsak innarbeidet i planen. Vi registrerer bl.a. at det er gjort et godt, faglig arbeid med konsekvensutredningen for naturmangfold. I vår uttalelse datert 21.10.2022 var vi tydelige på at tiltaket krevde konsekvensutredning (KU) etter forskriften, fordi det kunne få vesentlige virkninger for miljø. Det er utarbeidet en omfattende KU av god kvalitet for tema naturmangfold. Vi registrerer imidlertid at enkelte av de skadereduserende tiltakene ikke er innarbeidet i plankartet eller bestemmelsene. Samtidig er det ikke sagt noe om hva som skal skje med den midlertidige brua og den midlertidige veitraseen. Dette gir grunnlag for merknader, jf. nedenfor.

#### *Merknader til planbestemmelsene*

##### *Planbestemmelse § 3.3.1*

I vår tilbakemelding pr e-post om behov for ny kunnskap datert 24.11.2022, skrev vi at «Dersom anleggsarbeidene vil utføres i tidspunktet for fiskevandringene, dvs. fra mellom 1.april og 30.september, kreves nye undersøkelser av fiskens vandring og gyting i elva, samt de truede fugleartenes bruk av området.»

I planbeskrivelsen kap. 8.4.5 Avbøtende tiltak sies det at: «Planbestemmelsene sikrer at alt anleggsarbeid i vassdrag gjennomføres i perioden 1.oktober til 31. mars, for å hindre konflikt med anadrom fisk på gytevandring.» Dette er imidlertid ikke videreført i planbestemmelse § 3.3.1 Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone o\_BSV. Denne bestemmelsen sier at: «Det skal ikke utføres arbeid i elva i perioden 1. mai til 31. september, av hensyn til fiskens gytevandring.» Dette må endres til: Det skal ikke utføres arbeid i elva i perioden 1. april til 30. september.

- **Statens vegvesens behandling av merknad:**

Merknaden tas til følge og planbestemmelse 3.3.1 er endret slik Statsforvalteren anmoder. Datoen 1. mai var en feil i høringsforslaget fra vår side, og ikke vår intensjon.

#### *Manglende bestemmelse for å ivareta den sårbare naturtypen strandeng*

Kapittel 0.5 og 7 i KU for naturmangfold lister de vesentlige skadereduserende tiltakene, både de som er tatt inn i planen, og andre tiltak som ytterligere vil begrense skadene og de negative konsekvensene av brubyggingen. Disse tiltakene er gjengitt også i kap. 8.4.5 Avbøtende tiltak uten å drøfte hvilke avbøtende tiltak som er valgt, og uten å begrunne valgene. Det står: «Utfylling på strandeng kan reduseres gjennom bruk av mur. Tiltaket vil være mulig å gjennomføre på en slik måte at permanent inngrep i strandeng blir på samme nivå som i dag.» Vi finner ikke dette tiltaket igjen i bestemmelsene. En bestemmelse som hjemler bygging av en mur for å ivareta den sårbare naturtypen, må innarbeides i planforslaget før sluttbehandling.



- **Statens vegvesens behandling av merknad:**

Merknaden tas til følge. Juridisk linje «støttemur» er tatt inn i plankartet, og tilknyttet følgende bestemmelse: 3.1.5 b) Innenfor området o\_AVG11 skal tilløpsfyllingen beskyttes av mur vist som juridisk linje *Regulert støttemur* i plankartet.

*Planbestemmelser om vegetering § 3.1.4, § 3.3.1 og § 4.1.1.10*

Beskrivelsen av revegetering i planbeskrivelsen kap. 8.2.2.1 er i tråd med Statsforvalterens syn. Men vi registrerer at det i mange av bestemmelsene er gitt føringer for revegetering, som kan tolkes til å være i strid med dette.

I planbestemmelse § 3.1.4 Annen veggrunn – grøntareal, offentlig (o\_AVG) sies det at «Senest innen første vekstsesong etter endt anleggsperiode skal områdene arronderes, tilsås og beplantes med stedege arter jf. §12-7 nr. 1.» Statsforvalteren mener det ikke er ønskelig å tilså arealene regulert til annen veigrunn. Vi anbefaler følgende ordlyd i bestemmelsen: Eksisterende toppjordlag med eksisterende vegetasjon fjernes før anleggsstart, mellomlagres, og tilbakeføres etter avsluttet arbeid. Arealene vil deretter vegeteres naturlig. Jf. planbestemmelse § 3.2.1 bokstav c.

- **Statens vegvesens behandling av merknad:**

Merknaden er tatt til følge. Ordlyden i de aktuelle bestemmelsene er endret i tråd med Statsforvalterens forslag.

I planbestemmelse § 3.3.1 c) sies det at «Det skal legges til rette for naturlig revegetering med påføring av egnet vegetasjonsdekke, der vegetasjon må fjernes midlertidig i anleggsfase» (vår utheving). Bruken av begrepet egnet vegetasjonsdekke kan misforstås. Det er ikke ønskelig å tilføre noe annet vegetasjonsdekke. Som for planbestemmelse § 3.1.4 ovenfor, anbefaler vi derfor en annen ordlyd: Eksisterende toppjordlag med eksisterende vegetasjon fjernes før anleggsstart, mellomlagres, og tilbakeføres etter avsluttet arbeid. Arealene vil deretter vegeteres naturlig.

- **Statens vegvesens behandling av merknad:**

Merknaden er tatt til følge. Ordlyden i de aktuelle bestemmelsene er endret i tråd med Statsforvalterens forslag.

I planbestemmelse § 4.1.1.10 Midlertidig bygge- og anleggsområde #13 bokstav a) sies det at «Innenfor området skal eksisterende terrenggrøft fylles med egnete masser og arealet tilbakeføres til regulert formål i tråd med plankartet.» Det er uklart hva som legges i begrepet egnete masser. Vi anbefaler at «stedege» benyttes isteden. Om det kreves steinmasser for å fylle tilstrekkelig opp, bør dette presiseres. Topplaget bør være stedege masser, tilsvarende det som er beskrevet ovenfor.

- **Statens vegvesens behandling av merknad:**

Merknaden er tatt til orientering.

Tilføring og disponering av masser innenfor planområdet vil presiseres gjennom plan for ytre miljø (YM-plan) som skal ligge til grunn for konkurransegrunnlag til utførende entreprenør. Vi mener at nærmere presisering av fyllmasser i grøften ikke er nødvendig, da det ikke er avklart i planfasen om dette vil være stein eller andre typer masser. Innspill om bruk av stedege toppmasser er tatt til følge og presisert i planbestemmelsen.

*Manglende bestemmelse om arealene for midlertidig bru*

Arealene som ikke lengre skal benyttes til bru eller vei, må tilbakeføres til slik de var før bygging av bru og vei, for å erstatte tap av naturmangfold. Eventuelle overskuddsmasser av lokal toppjord kan tilbakeføres til disse områdene som grunnlag for naturlig revegetering av stede egne arter. Arealene som skal tilbakeføres til opprinnelig tilstand, bør reguleres med hensynssone H\_360 i plankartet.

- **Statens vegvesens behandling av merknad:**

H360 angir faresone for *skytebane* jf. tegnereglene i Nasjonal produktspesifikasjon for arealplan og digitalt planregister. Planforslaget omtaler hvordan deler av dagens veg skal ombygges til gang-/sykkelveg og arealet er regulert i henhold til dette. Bestemmelse 4.1.1.7 angir også følgende:

*Midlertidig bygge- og anleggsområde #10*

*Innenfor området skal eksisterende vegfylling fjernes og området tilbakeføres til regulert formål i tråd med plankartet.* Statens vegvesen avviser merknaden og anser forholdet som tilstrekkelig ivare tatt i høringsforlaget.

#### *FNs bærekraftsmål*

Det er positivt at det vil bli lagd et klimagassregnskap som del av detaljprosjekteringen. Vi savner imidlertid en nærmere beskrivelse av hvordan tiltaket kan bidra til å nå bærekraftsmålene, slik vi ba om i vår uttalelse ved varsel om oppstart. Vi ber vegvesenet innarbeide en slik vurdering i framtidige planprosesser.

#### **Statens vegvesens behandling av merknad:**

Merknaden tas til orientering.

Ut over dette har vi ingen merknader til planforslaget. Statsforvalteren ser fram til videre kontakt med Statens Vegvesen og Alta kommune – Álttá suohkan i arbeidet med reguleringsplanen. Vi er tilgjengelige for spørsmål og drøftinger om det er ønskelig.

#### **Troms og Finnmark fylkeskommune 29.06.2023**

Troms og Finnmark fylkeskommune skal som regional planmyndighet veilede og bistå kommunene i deres planleggingsoppgaver. Ved utarbeidelse av kommuneplaner og reguleringsplaner skal fylkeskommunen ivareta interesser som berører kulturminne-, kulturmiljø- og landskapshensyn, friluftsliv, samordnet bolig- areal- og transportplanlegging, kjøpesenter, regional plan eller planstrategi, barn og unges interesser, universell utforming, fylkesveger, havbruksinteresser og akvakultur. Etter folkehelseloven har fylkeskommunen også et ansvar for å ivareta folkehelse i planleggingen og samfunnsutviklingen. FNs bærekraftsmål og klimaloven legges til grunn for fylkeskommunens vurdering av plansaker.

Troms og Finnmark fylkeskommune viser til deres oversendelse, datert 09.05.2023, med høringsfrist til 30.06.2023. Seksjon for plan, miljø og levekår har samordnet uttalelsen fra Troms og Finnmark fylkeskommune på vegne av våre ulike fagområder.

#### Saksopplysninger

Hovedformålet med planarbeidet er å tilrettelegge for etablering av ny bru over Transfarelva med tilstøtende veisystem. Dagens bru har kritisk dårlig rekkverk og er derfor erstattet av en midlertidig bru. I tillegg til ny bru vil en del av veglinjen fra bruhodet mot Alta sentrum rettes ut. Samtidig vil gang- og sykkelvegen forlenges over den nye Transfarelv bru.

#### Innspill

### *Planfaglig*

Troms og Finnmark fylkeskommune finner tidligere innspill i planarbeidet ivaretatt og har ingen øvrige planfaglige innspill.

### *Nyere tids kulturminner*

Vi viser til punkter i planbeskrivelsen som gjelder den gamle telelinja i Telenors landsverneplan som krysser planområdet. «Planforslaget berører linjekurs listeført i verneplanen til Telenor AS. Minst tre av mastene langs linja må fjernes/flyttes når ny bru og veg skal bygges. Hvordan dette skal håndteres skal vurderes i samråd med regional kulturminneforvaltning ved Troms og Finnmark fylkeskommune før byggeperioden kan starte. Linja er så vidt Statens vegvesen kjenner til i bruk». Fylkeskommunen har vært på befaring i området og vurderer situasjonen til at minst to av stolpene i dag, uavhengig av planen, er i kritiske områder og i nærmeste fremtid vil miste fundamentering og gå tapt. Dette gjelder den første masten på hver side av elven. Det vil ikke være hensiktsmessig å opprettholde disse mastene slik de er plassert per nå, men det er muligheter for erstatning, forflytning eller andre løsninger. Vi sendte den 20.04.2023 brev til Telenor AS og Telenor ASA (med kopi til Statens vegvesen) der vi oppfordrer Telenor til å ta stilling til telelinjen og gi en uttalelse til denne høringen. Dette ettersom Telenor AS/ASA er/var eiere av mastene og linja, samt gjennom Telemuseet inkluderte denne i sin landsverneplan. Vi avventer en slik uttalelse før vi gjør vår vurdering, slik vegvesenets planbeskrivelse legger opp til. For nærmere avklaring eller spørsmål ta gjerne kontakt med saksbehandler hos TFFK i Finnmark – Håkon Kreilinger, haakon.kreilinger@tffk.no

### *Avslutning*

Vi ønsker lykke til med planarbeidet. Ta gjerne kontakt ved behov for avklaringer, råd og veiledning underveis.

### **Statens vegvesens behandling av merknad**

Fylkeskommunens innspill er besvart direkte 15.08.2023 med følgende:

*Tilsvar på brev datert 29.06.2023 med referanse: 22/13098-15.*

*Statens vegvesen har mottatt deres høringsuttalelse til planforslag for E6 Ny Transfarelv bru og vil her redegjøre for vår oppfølging av deres merknader.*

*Troms og Finnmark fylkeskommune finner deres tidligere innspill til planarbeidet ivaretatt og har derfor ikke fremmet planfaglige merknader, men dere påpeker at behandling av den vernede telelinja gjennom planområdet vil vurderes nærmere etter uttalelse fra dens eier, Telenor.*

*Dere sendte brev til Telenor 20.04.2023 og oppfordret dem til å ta stilling til dette og gi sin uttalelse i høringen.*

*Statens vegvesen tilgjengeliggjorde høringsdokumentene for saksbehandler i Telenor 16.05.2023 med opplysninger om frister og adresse for innsending av merknader.*

*Telenor har ikke kommet med innspill til planarbeidet og behandling av telelinjen står fremdeles uavklart. Som det er påpekt i deres høringsuttalelse står to av mastene i kritiske områder og vil miste fundamentering og gå tapt uavhengig av planen. Statens vegvesen vil opprette dialog med Telenor for å få avklart behovet for å beholde linja, og med Telenors entreprenør i området for eventuell påfølgende detaljprosjektering for omlegging.*

**Mette og Jan Hilbert Pettersen 27.06.2023**

Vi gjør planutvalget oppmerksom at dokumentene vedrørende detaljplanleggingen er tilsendt etter et initiativ fra oss.

Som innehavere av 38/118 registrerer vi av planskissene, at vi blir sterkest berørt i beslag av eiendom og har innsigelser mot tiltaket for den planlagte detaljreguleringsplanen som omhandler ny vei trase og krysning av Transfarelv bru.

Vi registrerer at planutvalget ønsker å endre dagens veitrase betydelig, med en ny trase for så å ikke tilbakeføre den eksisterende vei trase som kompensasjon for ervervelse av grunn til ny trase. Men benytte eksisterende vei til gang og sykkelvei i forbindelse med krysning med ny bru. Plassering av ny krysning er lite endret i forhold til den som eksisterer i dag. Det planlegges å heve krysningens høyder på begge sider, for å kompensere med en skjæring igjennom en bergnabb. Resultatet av dette vil falle det unaturlig til og gi ett skjemmende inntrykk i omgivelsene rundt ny krysning av Transfarelv.

Hvis krysningen planlegges flyttet lengre nedstrøms slik at eksisterende vei i større grad kan benyttes slik den er etablert idag, vil ønske om beslag av store andeler av eiendommen og høyden kunne reduseres betraktelig, Trase og krysning vil også få en mere estetisk plass i området som brukes av store deler av Alta innbyggere og oss selv som friluft og rekreasjonsområde.

Vi ønsker å vite begrunnelsen for planleggelse av en ny busslomme/snuplass for Lahtari. Som er plassert på vår eiendom i krysset ned til Lahtariveien når det eksisterer i nærheten en busslomme/snuplass. Vi registrerer også at plangrensen for tiltaket er betydelig større enn skissert buss plass/snuplass og ønsker også en begrunnelse for dette.

Vår eiendom reduseres betraktelig i størrelse slik at vår utvikling av eiendommen for oss og våre fremtidige etterkommere avskjermes sterkt. Vårt anslag av planlagt areal som bortfaller 38/118 er på ca. 20 000m<sup>2</sup> Herav ca. 9000m<sup>2</sup> av god dyrkbar jord.

Som innehaver av familieeiendommen registrerer vi ikke plan for ny plassering av tidligere revet bygning som er nektet tilbakeført av Alta Kommune. Bygningen ble revet for ny oppføring i 90-91 Som Innehavere av 38/118 kan vi ikke akseptere den planlagte detalj reguleringsplanen som i dag ligger til grunn hvor vi berøres betydelig i reduksjon av eiendom til det planlagte tiltaket og krever å bli tatt med i videre dialog vedrørende en ny krysning av Transfarelv.

Vi ser frem til en løsning i alminnelighet med dere.

#### **Statens vegvesens behandling av merknad**

Det har vært dialog med merknadsstiller etter høring og følgende svar ble sendt 02.10.2023 med referanse 20/228844-72:

#### Svar på høringsmerknader - Eiendom 38/118 i Alta kommune

Vi viser til brev fra dere datert 26.06.2023 og svarer her på deres merknader til planforslaget. Planforslaget ble opprinnelig sendt ut på høring og offentlig ettersyn 15.05.2023. Da dere tok kontakt med oss (ved planleggingsleder Heidi Martens) ble vi oppmerksomme på at kun halvparten av høringspartene faktisk hadde mottatt dokumentene. Dette er svært beklagelig og feilen ble rettet ved at dokumentene ble ettersendt til dere som ikke hadde fått, med ny høringsfrist. Deres merknader ble mottatt innenfor fristen.

#### Kryssing av Transfarelv

Alle reguleringsplaner er resultat av omfattende avveininger mellom ulike hensyn og interesser, og planbeskrivelsen skal synliggjøre disse. I dette konkrete planarbeidet har hensynet til landbruksareal vært tungtveiende fordi planområdet ligger innenfor arealer som i kommuneplanens arealdel for Alta kommune er angitt som kjerneområder for landbruk. Det har vært en overordnet målsetting å berøre så lite dyrka mark som mulig. Samtidig har bl.a. hensyn til rødlistet naturtype, ustabile grunnforhold samt krav i dagens vegnormaler vært avgjørende for den løsningen som er foreslått.

Ny E6-trase er delvis lagt gjennom bergskjæring for å ivareta dagens krav til kurvatur. Ved å omregulere dagens E6-trase til gang-/sykkelveg gjenbrukes mest mulig av dagens veganlegg og slik unngås ytterligere terrenginngrep.

#### Bussholdeplass

Bussløsningen i planen er utarbeidet i samarbeid med Troms og Finnmark fylkeskommune avdeling for Kollektiv Drift og er dimensjonert og plassert for å dekke behovet i området. Dagens stoppested Latharimoen er ikke opparbeidet som et stoppested for buss, men blir per nå benyttet som av- og påstigningssted for ca 15 skoleelever fra Latharimoen. I dagens løsning skysses elever fra Rismyr til skolen pga «særlig farlig eller vanskelig» skoleveg langs E6 fra Lathari. Planen tilrettelegger for etablering av en opparbeidet bussholdeplass med leskur og benk, plassert slik at skoleelever fra Rismyr/Lathari ikke er avhengig av særskilt skoleskyss, og med trygg gangforbindelse for elever fra Latharimoen. Bussholdeplassen skal betjene trafikk i begge retninger.

Slik dere påpeker er planområdet rundt bussholdeplassen betydelig større enn selve bussholdeplassen, området #2 i kartutsnittet under. Dette arealet er foreslått regulert til midlertidig bygge- og anleggsområde (ofte kalt riggområde) og i dette ligger et pålegg til Statens vegvesen, som utbygger, om at arealet skal tilbakeføres til landbruks-, natur- og friluftsmål etter at byggeperioden er avsluttet. Området er i dag registrert som dyrkbar mark. For at arealet skal kunne benyttes til riggområde må det avskoges. Etter endt bruk av riggområdet skal marka istandsettes. Dere som grunneiere vil ikke tape denne jorda, men leie den ut til Statens vegvesen i anleggsperioden.

#### Økonomisk tap

Som grunneiere vil dere få dekket deres økonomiske tap som følge av reguleringsplanen, beregnet etter ekspropriasjonsrettslige regler. Dere vil kontaktes av grunnerverver angående erstatningsutmåling.

#### Revet bygning

Når det gjelder oppføring av tidligere revet bygg på eiendommen er dette utenfor Statens vegvesens mandat og vi har ikke anledning til å ta dette inn i planen. Saken må avklares med Alta kommunes byggesaksavdeling.

Vi håper med dette at dere har fått svar på deres spørsmål og merknader til planforslaget.

#### **NVE 08.01.2024**

NVEs generelle tilbakemelding - Offentlig ettersyn - Detaljregulering  
E6 - Ny Transfarelv bru - Alta kommune - Oversendelse av  
geoteknisk rapport

Vi viser til vårt foreløpige svar på offentlig ettersyn, datert 30.06.23. På grunn av manglende dokumentasjon ved offentlig ettersyn, ble det fra NVE sendt ut et foreløpig svar i den aktuelle saken ved offentlig ettersyn. Vi har nå mottatt geoteknisk notat og tilhørende 3. parts kontroll. Vi har ingen merknader til fremlagt dokumentasjon.

#### Om NVE

Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) er nasjonal sektormyndighet med innsigelseskompetanse innenfor saksområdene flom-, erosjons- og skredfare, allmenne interesser knyttet til vassdrag og grunnvann, og anlegg for energiproduksjon og framføring av elektrisk kraft. NVE har også ansvar for å bistå kommunene med å forebygge skader fra overvann gjennom kunnskap om avrenning i tettbygde strøk (urbanhydrologi). NVE gir råd og veiledning om hvordan



nasjonale og vesentlige regionale interesser innen disse saksområdene skal tas hensyn til ved utarbeiding av arealplaner etter plan- og bygningsloven (pbl).

På grunn av stor saksmengde i forhold til tilgjengelige ressurser har ikke NVE kapasitet til å gå konkret inn i alle reguleringsplaner som kommer på høring. NVE vil prioritere å gi konkrete innspill og uttalelser til reguleringsplaner det blir bedt om faglig hjelp til konkrete problemstillinger. Etter en faglig prioritering gir vi hjelp til de kommunene som har størst behov.

NVEs generelle tilbakemelding

Som planmyndighet har dere ansvar for å se til at NVE sine saksområder blir vurdert og ivaretatt i planforslaget. Vi har laget en Kartbasert veileder for reguleringsplan som leder dere gjennom alle våre fagområder, og gir dere verktøy og innspill til hvordan våre tema skal ivaretas i reguleringsplanen. Hvis dere ikke allerede har gått gjennom veilederen anbefaler vi at dere gjør det, og vurderer om våre saksområder er ivaretatt i planen. Dere må vurdere om planen ivaretar nasjonale og vesentlige regionale interesser, jf. NVEs veileder 2/2017 Nasjonale og vesentlige regionale interesser innen NVEs saksområder i arealplanlegging.

Dere kan også bruke våre internettsider for arealplanlegging. Her er informasjonen og veiledningen lagt opp etter plannivå, <https://www.nve.no/arealplanlegging/>. På NVEs internettsider finner dere koblinger til veiledere og verktøy. Det ligger også mye arealinformasjon på NVEs kartløsninger.

Kommunens ansvar

NVE minner om at det er kommunen som har ansvaret for at det blir tatt nødvendig hensyn til flom- og skredfare, overvann, vassdrag og energianlegg i arealplaner, byggetillatelser og dispensasjoner. Dette gjelder uavhengig av om NVE har gitt råd eller uttalelse til saken. Dere kan ta kontakt med NVE dersom det er behov for konkret bistand i saken.

**Statens vegvesens behandling av merknad:**

Merknaden er tatt til følge.

NVEs veileder ligger til grunn for planforslaget.



Statens vegvesen  
Pb. 1010 Nordre Ål  
2605 Lillehammer

Tlf: (+47) 22 07 30 00

[firmapost@vegvesen.no](mailto:firmapost@vegvesen.no)

[vegvesen.no](http://vegvesen.no)

**Tryggere, enklere og grønnere reisehverdag**