

Fra	Innspill/merknad	Kommentar fra Statens vegvesen
Noregs vassdrags- og energidirektorat NVE, merknad datert 12.08.22	NVE er nasjonal sektormyndighet med innsigelseskompetanse innen saksområdene flom-, erosjons- og skredfare, allmenne interesser knyttet til vassdrag og grunnvann, og anlegg for energiproduksjon og framføring av elektrisk kraft. Videre ansvar for å bistå kommunene i å forebygge skader fra overvann. NVE gir råd og veiledning tilknyttet nasjonale og vesentlige regionale interesser innen saksområdene som skal tas hensyn til ved utarbeiding av arealplaner etter PBL. <u>Konklusjon</u> Statens vegvesen anbefaler at eksisterende trasé (alt. 1) med tilrettelegging for myke trafikanter, evt. en tilpasning til alternativ 1B videreføres. NVE er enig i anbefalingen etter en overordnet vurdering basert på SVV silingsrapport og ut fra hensyn til det verna vassdraget, der sidevassdraget i alternativ 1B fortrinnsvis krysses uten inngrep i vassdraget. Trasévalgene 2 og 3 berører i stor grad de vassdragsnære områdene for det verne Eibyassdraget. Deler av traseene går innenfor kartlagte faresoner for flom. Eibyelva utgjør med sine ulike elveløp et større vassdragsområde med store landskaps-, frilufts- og naturverdier. En vegutbygging etter dagens standard vil medføre et stort inngrep i området og det er vanskelig å forutse hvilke konsekvenser en endring av vannbalansen vil kunne medføre for allmenne interesser knyttet til vassdraget, også utover det fysiske inngrepet. Det er sannsynlig at trasévalgene vil komme i konflikt med nasjonale eller viktige regionale hensyn for å ivareta det verna vassdraget, og NVE vil da kunne ha innsigelse til alternativ 2 og 3. <u>Innspill til revidert planprogram og silingsrapport</u> NVE vil i vegprosjekter vurdere om inngrep i og ved vassdrag er beskrevet og ivaretatt godt nok i planbeskrivelse og planbestemmelser. De mener det vil være en fordel å ta dette gjennom samordning av plan jf. vannressursloven § 20. Videre i prosessen vil NVE vurdere om tiltak i vassdrag kan medføre fare eller ulemper for allmenne interesser på en slik måte at det oppstår konsesjonsplikt etter vannressursloven §8. Når reguleringsplan omfatter de hensyn vannressursloven skal ivareta, kan reguleringsplan erstatte konsesjon etter vannressursloven § 8, jf. §§ 18 og 20. NVE skriver at dette forutsetter at valgt trasé ikke berører vassdragsverdiene i for stor grad. Reguleringsplanen må gi en god beskrivelse av tiltakene, og konsekvensene for allmenne interesser	Konklusjon samsvarer i stor grad med SVV sin konklusjon. Dersom alternativ 2 skal tas med videre, så forutsettes veglinje lagt slik at inngrep i natur-, landskap- og friluftverdier unngås eller begrenses mest mulig. Det er et mål for SVV å oppfylle kravene i vannressursloven, slik at samordnet plan kan benyttes. Inngrep i og ved vassdrag skal beskrives detaljert i plandokumentene i planfase. Vurderinger av naturfare/ulempe for allmenne interesser avklares gjennom KU og ROS-analyse. Valgt vegløsning vil bli nærmere prosjektert for

	skal være vurdert, beskrevet og ivaretatt. Det er spesielt viktig ved Eibyvassdraget som er en del av det verna Alta-Kautokeinovassdraget. NVE viser til tidligere innspill til planprogram i 2020 om hva som er viktig å ivareta ved utbygging i vassdragsmiljøer og ivaretagelse av naturfare for tredjepart. De ser av vurderingene at SVV vil ivareta dette i videre planprosess. NVE understreker likevel at midlertidig anleggsvirksomhet også er en viktig del av påvirkning av vassdragsmiljøet. Mulig fare for kvikkleireskred må ivaretas i plandokumentene. De har ingen ytterligere merknader til krav om utredninger eller avbøtende tiltak. • <u>Vurdering av de ulike trasévalgene</u> Det vises til at planprogrammet er revidert med et kap. 7 som omhandler konklusjon fra Silingsrapporten og anbefalinger. SVV anbefaler med bakgrunn i en helhetlig vurdering sett opp mot målsettingene for prosjektet samt hensynet til miljø, samfunn og investeringskostnader at alternativ 1 videreføres, alternativt i kombinasjon med alt. 1B. NVE mener at SVV anbefaling om å gå videre med dagens trasé (alt. 1 og evt. 1B) med tilrettelegging av g/s-veg vil ivareta hensyn til vassdrag og naturfare. Alternativ 1B legger til rette for en ny kryssing av sidevassdrag med kjent isgangproblematikk. Det antas at en bruløsning uten inngrep i vassdraget kan ivareta vassdragsverdier og naturfare. Det må beskrives og vurderes i reguleringsplanen. Traseene 2 og 3 er planlagt innenfor 100-metersonen til det verna vassdraget. Traseene ligger i et større vassdragsområde og faresoner for 200 års-flom synliggjør hvor omfattende elvesystemet er. Det er høy grunnvannstrand i deler av området og det har vært problemer med isgang i sidevassdragene. Innenfor området har elva beveget seg, erodert og lagt igjen masser jevnlig. Eibyelva representerer med sine ulike elveløp et større vassdragsområde med store landskaps-, frilufts- og naturverdier. • <u>Ytterligere informasjon</u> Det henvises til NVE sine nettsider om arealplanlegging og til kartbasert veileder for reguleringsplan for å få fullstendig oversikt over fagområde, verktøy og temaer som skal ivaretas i reguleringsplanen.	å avklare omfanget av tiltaket med fyllinger/skjæringer/grøfter etc. Man vil da også få et bedre grunnlag for å vurdere inngrepet og behovet for midlertidig areal i anleggsfasen. • Samlet vurdering fra NVE med anbefaling om alternativ 1 / 1B tas til vitende. Dersom alternativ 1B blir valgt, vil man bestrebe en løsning for kryssing av sidevassdrag Gurpmotjohka som er mest mulig inngrepsfri og ivaretar forholdet til naturfare. Verdier, påvirkning og konsekvens for landskaps-, frilufts- og naturverdier vil fremgå av plandokumentene. • Merknad tatt til vitende
Troms og Finnmark Fylkeskommune, merknad datert 11.07.22	I Troms og Finnmark fylkeskommune har Seksjon for areal- og samfunnsplanlegging samordnet uttalelsen. Fylkeskommunen skal m.a. ivareta interesser som berører kulturminne og kulturmiljø- og landskapshensyn, barn og	

	unges interesser, friluftsliv, samordne bolig-, areal- og transportplanlegging, universell utforming og fylkesveger. Ut fra berørte fagområder har de følgende innspill til planarbeidet: • <u>Fylkesvegnettet og trafiksikkerhet</u> Fylkeskommunen har satt av midler til Tangen bru i slutten av økonomiperioden, 2024–2025. Alternativ 3 vil kunne påvirke planlegging av Tangen bru, og de vil evt. avvente dette arbeidet til endelig trasé er valgt. Uavhengig av hvilket alternativ som velges må hensynet til myke trafikanter ivaretas. • <u>Vannforvaltning</u> <u>Regionale vannforvaltningsplaner og vannforskriften</u> Fylkeskommunen er vannregionmyndighet for Troms og Finnmark vannregion. Regional vannforvaltningsplan med tilhørende tiltaksprogram for planperiode 2022–2027 er under oppdatering og forventes godkjent av departementene i september 2022. Planen setter miljømål for alt av vann; elver, innsjøer, kystvann og grunnvann, og godkjente vannforvaltningsplaner skal legges til grunn for kommunal, regional og statlig planlegging. Vannforskriftens §§ 4 og 16 er spesifikt nevnt og referert. <u>Vannforekomster i planområdet og valg av vegtrasé i Eiby</u> Enkelte av de foreslåtte traséalternativene ligger i nær tilknytning til vannforekomst Eibyelva nedre og Eibyelva øvre. Eibyelva nedre er registrert med god økologisk tilstand og ukjent kjemisk tilstand. Miljømålene er god økologisk tilstand og god kjemisk tilstand. Eibyelva øvre er registrert med svært god økologisk tilstand og ukjent kjemisk tilstand. Miljømålene er svært god økologisk tilstand og god kjemisk tilstand. Flere av traséalternativene krysser mindre elver/bekker som drenerer til Eibyelva, bla. Vannforekomst Sæterbakken bekkefelt, Gurpmotjøhta og Gampvannsbekken. Alle disse har miljømål om svært god økologisk tilstand og god kjemisk tilstand. Eibyelva er et beskyttet område og inngår i Alta-Kautokeinovassdraget som et vernet vassdrag og Altaelva som et nasjonalt laksevassdrag. Eibyelva med tilhørende 100-metersbelte og sideelver/bekker har derfor en særlig stor natur-, miljø- og friluftsmessig verdi. Vegetasjon og åpne vannveier har en naturlig flom- og erosjonsdempende effekt. Effekten bør vektlegges stor verdi i et klimaperspektiv, særlig	• Informasjon om planlegging av Tangen bru tas til vitende. Alternativ 3 er ikke faglig tilrådd fra vegvesenets side. Konsekvenser for myke trafikanter ved de ulike alternativene er grundig gjort rede for i silingsrapporten. • De nevnte kravene i vannforskriften og regional vannforvaltningsplan vil bli tatt med og fulgt opp videre i planprosessen. Miljømålet om minst god økologisk og kjemisk vannkvalitet skal i størst mulig grad overholdes. Fylkeskommunen støtter SVV sin anbefaling om alternativ 1, evt. 1/1B. Evt. planlegging av alternativ 2 vil medføre at veg kommer innenfor 100-meters beltet til Eibyvassdraget. Påvirkning og konsekvens søkes redusert gjennom optimalisering av veglinje/-løsninger. Eksisterende vegetasjonsbelter og åpne vannveier må i størst mulig grad sikres i planprosessen, dersom alternativ 2 skal kunne gjennomføres.
--	---	--

	ettersom planområdet og traséalternativene ligger i et flomutsatt område. Alternativene 1 og 1B følger i stor grad eksisterende veitrasé og vil medføre mindre inngrep i 100-metersbeltet og påvirkning på Eibyelva. Disse traséalternativene vil krysse vannforekomst Sæterbakken bekkefelt, Gurpmotjøhta og Gampvannsbekken, men vil med god planlegging og gjennomføring ha et lavere potensiale for påvirkninger på vannforekomstene enn alternativ 2, 2/1B og 3. Med utgangspunkt i vannforskriften og den regionale vannforvaltningsplanen støtter Troms og Finnmark fylkeskommune Statens vegvesen sin anbefaling om å legge alternativ 1, eventuelt i kombinasjon med alternativ 1B til grunn for det videre arbeidet. <u>Vannforskriften §12 om ny aktivitet eller nye inngrep</u> Vannforskriften §12 skal vurderes dersom ny aktivitet eller nye inngrep i en vannforekomst kan medføre at miljømålene ikke nås eller at tilstanden forringes. Det skal vurderes konkret om §12 kommer til anvendelse. Vurderingen bør foretas så tidlig som mulig i planprosessen for å unngå risiko for at valgt lokalisering av tiltak eller avbøtende løsninger er i strid med vannforskriften. Vurdering etter vannforskriften §12 skal samordnes for planer med konsekvensutredning (KU). Det forventes at vannmiljøet og miljømålene til de enkelte vannforekomstene ivaretas i vurderingen av traséalternativene og det videre reguleringsplanarbeidet. • <u>Klima</u> Fylkeskommunen minner om at planbeskrivelsen skal vurdere tiltakets påvirkning på klimagassutslipp og klimaendringer, iht. Plan- og bygningsloven § 3-1 g) og statlig planretningslinje for klima-, energi- og klimatilpasning kap. 4. Planforslagets klimatilpasningstiltak skal beskrives og det skal redegjøres for hvordan planforslaget tilpasser seg de forventede klimaendringene. Oppsummere og beskrive hvilke tiltak og løsninger som tar hensyn til nåværende og framtidige klimaendringer. Avbøtende tiltak må vurderes og tas med i bestemmelsene. • Ved høring av planforslaget ber fylkeskommunen om at SOSI-fil og PDF inkl. tegnforklaring sendes på e-post til Kartverket for SOSI-kontroll, fortrinnsvis før høringen.	Vannforskriftens §12 om ny aktivitet eller nye inngrep i vannforekomst vil bli vurdert i planbeskrivelse/KU. Vurderingen vil bli gjort så snart prosjekteringsgrunnlag foreligger. Alle berørte vannforekomster vil bli beskrevet, med forventet påvirkning og forslag til avbøtende tiltak. • Klima/klimapåvirkning og utarbeidelse av eget klimagassregnskap for tiltaket er omtalt i silingsrapporten, og nå også tatt med som eget tema i revidert planprogram kap. 5 for videre oppfølging i detaljreguleringen. • Merknad tas til etterretning vedr. SOSI-kontroll til kartverket
--	--	--

Statsforvalteren i Troms og Finnmark, merknad datert 15.08.22	Statsforvalteren viser til formål med planarbeidet, oppstartet planprosess og Statsforvalterens tidligere innspill til varsel om oppstart og høring av planprogram, samt deltakelse i møter som Statens vegvesen har innkalt til. • <u>Statsforvalterens vurdering av trasévalg</u> Statsforvalteren viser til at det er utarbeidet en grundig silingsrapport med analyser og vurderinger av de tre hovedalternativene beskrevet i planprogrammet. Silingsrapporten ligger til grunn for SVVs anbefalinger om valg av trasé og videre planarbeid. Vegvesenet anbefaler at det videreføres <u>ett alternativ</u> til vegløsning for E45 Øvre Alta–Kløfta for utarbeidelse av reguleringsplan, og Statsforvalteren har med bakgrunn i høringen ikke merknader til dette. Statens vegvesen anbefaler med bakgrunn i en helhetlig vurdering sett opp mot målsetningene for prosjektet, samt hensyn til miljø, samfunn og investeringskostnader, at trasé for E45 alternativ 1 med tilrettelegging for myke trafikanter videreføres, alternativt i kombinasjon med 1B. Alternativet følger i stor grad eksisterende vegtrasé gjennom Eiby. Alternativene 2, 2/1B og 3 er konfliktfylte og har store ulemper i forhold til natur-, friluftslivs- og landskapsverdiene langs Eibyelva, som er et varig verna vassdrag. Alternativene ligger også innenfor kartlagte faresoner for flom og er konfliktfylte med tanke på hydrologi og naturfare. Alternativene vil kunne komme i konflikt med nasjonale eller viktige regionale interesser på miljøområdet, jf. <i>Rundskriv T-2/16 Nasjonale og vesentlige regionale interesser på miljøområdet – klargjøring av miljøforvaltningens innsigelsespraksis</i>, og det er sannsynlig at Statsforvalteren vil gå i mot disse traséalternativene med bakgrunn i verdien knyttet til miljøet rundt Eibyassdraget. Alternativ 1/1B vil slik det kommer frem i silingsrapporten vil ha middels konsekvens for landbruksverdier i området og medføre tap av 10 daa fulldyrka jord og i overkant av 30 daa innmarksbeite som følge av breddeutvidelse og etablering av gang- og sykkelveg. Alternativet vil i liten grad medføre arronderingsmessige utfordringer for gjenværende areal ettersom vegen blir liggende i eksisterende trasé. Med bakgrunn i silingsrapporten er Statsforvalteren ut fra en samlet vurdering enig i at alternativ 1/1B, med tilrettelegging for myke trafikanter, anbefales. • <u>Innspill til revidert planprogram og silingsrapport</u>	• Vedr. trasévalg og konsekvenser for naturressurser, så presiseres det at tallene som er oppgitt for påvirkning av dyrka mark er omtrentlige. Omfang blir nærmere konkretisert ved endelige løsninger. Samlet vurdering fra Statsforvalteren med anbefaling om alternativ 1/1B tas til vitende.
--	--	---

	<u>Klima og FNs bærekraftsmål</u> Klima er ikke nevnt som tema som skal vurderes i planprosessen, jf. planprogrammets kap. 5.6. Klimagassutslipp og klimatilpasning må tas inn som egne tema og/eller vurderes under andre relevante tema i den videre planprosessen. Statsforvalteren viser til kap. 4 i Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning. Når det gjelder klimagassreduksjon anbefaler Statsforvalteren at et enkelt klimagassregnskap utarbeides og at plandokumentene gjør rede for tiltak for å redusere energiforbruk i bygge- og anleggsfasen og tiltak for å redusere klimagassutslipp. Det bør også redegjøres for hvordan utbyggingen vil bidra til å nå bærekraftsmålene og hvilke miljøkrav og -kriterier som skal stilles til planen, ved anskaffelser og ved utbygging. <u>Landbruk</u> Statsforvalteren forutsetter at avbøtende tiltak som beskrevet i silingsrapporten settes inn for å begrense inngrep og ivareta matjord for gjenbruk. Dette inkluderer bla. lokal tilpasning av veglinje og ivaretagelse av toppjord for bruk på annet areal. <u>Vannforskriften og fastsatte miljømål</u> Planprogrammet mangler beskrivelser av hvordan virkninger på vannmiljøet skal utredes og ivaretas i planarbeidet. Ihht. vannforskriften skal tilstanden i overflatevann beskyttes mot forringelse, forbedres og gjenopprettes med sikte på at vannforekomstene skal ha minst like god økologisk og god kjemisk tilstand, i samsvar med klassifisering i databasen vann-nett. Vann-nett må tas inn i planprogrammet som en av fagdatabasene som skal benyttes som kunnskapsgrunnlag i planarbeidet. Kunnskapsgrunnlaget i vann-nett må vurderes ifht. evt. nye undersøkelser. Tiltakshaver må deretter i planarbeid og KU vurdere veibyggingens virkning på vannforekomstene innen planområdet og om vannforskriftens §12 kommer til anvendelse i plansaken (ref. til veileder).	Klima/klimapåvirkning og utarbeidelse av eget klimagassregnskap for tiltaket er omtalt i silingsrapporten, og nå også tatt med som eget tema i revidert planprogram kap. 5 for videre oppfølging i detaljreguleringen. Vedr. landbruk vil avbøtende/begrensende tiltak bli beskrevet i planbeskrivelsen, både for midlertidige og permanente inngrep. Rigg- og marksikringsplan skal utarbeides, der massehåndtering skal beskrives når det gjelder midlertidig deponi, gjenbruk av masser innen planområdet, sortering av masser og uttransport. Gjeldende krav etter vannforskriften, og spesielt §12 om ny aktivitet eller nye inngrep i vannforekomst, vil bli vurdert i planbeskrivelse/KU. Alle berørte vannforekomster skal beskrives.
--	---	--

	<u>Tilstand i berørte vannforekomster – vernet og lakseførende vassdrag</u> Planen vil berøre Eibyelva, en sideelv tilhørende Alta-Kautokeinovassdraget (Guovdageaineatnu). Eibyelva er varig vernet mot vannkraftutbygging. Deler av planområdet ligger innenfor 100m-beltet langs Eibyelva. Konsekvensutredning må vurdere de planlagte tiltakene i forhold til nasjonale mål for vernede vassdrag og nasjonale laksevassdrag. Konsekvenser for anadrom laksefisks vandringsveier og gyte-, oppvekst- og leveområder må utredes for den traseen som velges. Eibyelva er del av det nasjonale laksevassdraget Alta som ender opp i den nasjonale laksefjorden Altafjorden. Nasjonale laksevassdrag skal gi laksebestandene særlig beskyttelse iht. Stortingsproposisjon nr. 32 (2006–2007). Planlagte inngrep må vurderes iht. beskyttelsesregimet for de nasjonale laksevassdragene. Kantvegetasjon bør ivaretas i så stor grad som mulig under anleggsperioden, uavhengig av valgt trasé. Vannressursloven §11 pålegger at kantvegetasjon rundt vassdrag skal opprettholdes. Unntak fra regelen krever dispensasjon. • Utover dette viser Statsforvalteren til uttalelse ved første gangs høring av planprogram. De bidrar gjerne i det videre planarbeidet ved behov.	Anadrom fisk og kantzonevegetasjon vil bli utredet som deltemaer i planen. • Merknad tatt til etterretning vedr. tidligere innspill.
Kommuneoverlegen i Alta kommune, merknad datert 30.06.22	Kommuneoverlegen viser til delegert myndighet innen miljørettet helsevern i kommunen, der kommunen skal arbeide for å fremme folkehelse og bidra til å sikre befolkningen mot faktorer i miljøet som kan ha innvirkning på helsen. Kommuneoverlegen har følgende uttalelse til planen: • Meget bra at det legges frem en plan for å ivareta trafiksikkerheten på strekningen. • Savner at helsekonsekvenser for befolkningen tas med som utredningstema. Det vises til lov om folkehelsearbeid (folkehelseloven) § 11 om helsekonsekvensutredning: <i>Kommunen kan pålegge den som planlegger eller driver virksomhet, eller den ansvarlige for forhold ved en eiendom, for egen regning å utrede mulige helsemessige konsekvenser av tiltaket eller forholdet. Slik utredning kan bare kreves dersom ulempene ved å foreta utredningen står i rimelig forhold til de helsemessige hensyn som tilsier at forholdet utredes.</i> Forslagene til vegløsning vil påvirke befolkningen i området både positivt og negativt, og kommuneoverlegen mener det er svært viktig at	• Merknad tatt til vitende når det gjelder trafiksikkerhet. • Helsekonsekvenser for befolkningen er ikke et eget tema etter KU-metodikken som skal benyttes i videre planarbeid. Folkehelse er allerede listet opp som eget tema i planprogrammet kap. 5.6.

	helsekonsekvensene for alle forslagene synliggjøres. Temaene støy, støv, sikkerhet og gående/syklende vil bli synliggjort gjennom planbeskrivelsen, men kommuneoverlegen mener de må synliggjøres bedre enn det er lagt opp til per nå. • Støy må kartlegges og resultatene vises i støysonekart, jf. retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging, T-1442/2021. • Det anbefales at det utarbeides en ulempeplan som bla. omhandler bestemmelser om støy fra bygg og anlegg. Kommuneoverlegen viser til ordlyd i plan utarbeidet i Salten. Kommuneoverlegen sier de ikke har nådd å ta en gjennomgang av de ulike alternativene, men påpeker også her viktigheten av å framlegge helsekonsekvenser for befolkningen for de ulike alternativene, før det tas en avgjørelse på hvilket alternativ man skal jobbe videre med.	• Støy blir behandlet etter Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging, T-1442/2021. • Ytre miljøplan (YM-plan) og rigg- og marksikringsplan skal utarbeides i prosjekteringsfasen. Reguleringsplan inkl. ROS-analyse og innspill til YM-plan gir føringer for tematikk som skal følges opp i prosjekterings- og anleggsfase. Planbestemmelsene vil også omfatte bygge- og anleggsfase.
Alta kommune, Miljø, park og idrett v/virksomhetsleder Jon-Håvar Haukland, merknad datert 22.08.22	• Statens vegvesen har utarbeidet et godt grunnlag for vurdering av flere alternative traseer, og gir anbefaling om valg av alternativ 1/1B med tilrettelegging for myke trafikanter. Begrunnelsen for denne anbefaling er at andre vurderte alternativer har store ulemper i forhold til vassdragsmiljøet, landskap, friluftsliv, natur og miljø. Miljø, park og idrett støtter denne anbefalingen. I tillegg bemerkes at Eibyelva preges av naturlige vassdragsprosesser og store masseforflytninger med erosjon og sedimentering. Inngrep som er beskrevet i alternativene 2 og 3 vil trolig forutsette utstrakt vedlikehold og innsats for å holde vassdraget innafor nye gitte grenser.	• Innspill med argumenter for alternativ 1/1B er tatt til vitende. Fastsettelse av planprogram vil avklare hvilke(t) alternativ(er) som skal detaljreguleres i videre planprosess.
Norges Lastebileierforbund (NLF), merknad datert 06.07.22	• NLF Finnmark har styrebehandlet høringen, og legger vekt på hensynet til trafiksikkerhet, effektiv transport og beboerne langs E45 i Eiby. Ved å legge veien utenfor bebyggelsen oppnås det mange fordeler. Trafiksikkerhet og tidskostnader er angitt å være best for alternativ 2-1B i silingsrapporten. NLF viser videre til at argumentene for utbygging hele tiden har vært hensynet til befolkningen i Eiby som ikke ønsker en økende tungtrafikk gjennom bygda. Alternativ 2-1B gir minst konflikt for ikke-prissatte forhold av alternativene med vei utenom bebyggelsen i Eiby, og NLF ber om at dette alternativet velges.	• Innspill tatt til vitende. Fastsettelse av planprogram vil avklare hvilke(t) alternativ(er) som skal detaljreguleres i videre planprosess.

Eiby Bygdelaag v/leder Christoffer Johansen Aa, merknaa aatert 21.06.22	- Eiby bygdelaag viser til revidert planprogram med tilhørende silingsrapport. Planen ble fremlagt på et orienteringsmøte på Vangen i Eiby 15. juni. De viser til avholdt bygdemøte den 04.02.20 der fordeler/ulemper med de forskjellige alternativene ble diskutert og satt opp mot hverandre, og med en konklusjon for hva som vil være det beste alternativet for bygda. <u>Alternativ 1a</u> Fordeler: – Ingen Ulemper: – Samtlige eiendommer som grenser til vegen blir berørt med avgivelse av areal til gang-/sykkelsti – Utkjørsler fra eiendommene begrenses til et minimum hvilket innebærer at areal må avgis på begge sider av vegen – Flere hus må rives, beboere flytte – Støyskjermer må settes opp, de vil være til sjenanse og gi et ødeleggende inntrykk for en gammel etablert bygd – Samtlige landbrukseiendommer langs vegen er i bruk og holdes i hevd av to bønder i bygda. Driverne må benytte Eibyveien som transportåre hele sommersesongen. Transporten er til hinder for effektiv drift og medfører at gjennomgangstrafikken opplever Eibyveien som en flaskehals – Vegen vil medføre støy og forurensning/søppel – Internttrafikk og gjennomgangstrafikk vil i hele anleggstiden være hindret av bygging av ny veg. <u>Alternativ 1b</u> Fordeler: – ¼ av bygda i sør vil slippe unna trafikken etter E45 Ulemper: – Traseen vil treffe andre/nye eiendommer som i dag ikke har E45 problemer – Et av Altas eldste og gjenværende sagbruk, Eiby Sagbruk, må flytte sin virksomhet – Hus må fraflyttes – For øvrig samme argumenter som ulemper under pkt. 1a <u>Alternativ 2</u> Fordeler: – Mesteparten av bygda slipper unna trafikk fra E45 – Nåværende veg kan nedklassifiseres og få 30 km/t og fartshumper Ulemper: – Beboere i nedre del av bygda vil fortsatt ha belastning av E45 – Landbrukseiendommene i denne delen av bygda vil få to parallelle veger over sin eiendom	Innspill tatt til vitende. Eiby bygdelaag har gitt sin vurdering av traséalternativene presentert i planprogrammet, og innspillet er i all hovedsak likt innspillet fra 2020, med unntak av synspunkter (fordeler–ulemper) på alternativ 2–1B. De har enstemmig konkludert med at alternativ 3 vil være til beste for bygda. Dersom alternativ 3 ikke går, ønsker de alternativ 2, og sier også at traseen kan trekkes lengre vest.
--	--	---

	- Ved tilknytning av ny veg/bru opp mot Gargia vil også disse beboerne få betydelig økning av trafikk fra fylkesvegen - Beboere i Borkhus vil få ny veg tett opp mot eiendommene - Ca 15 eiendommer langs elva må avgi areal for ny veg - Dyrket mark berøres og vil dele en av bøndenes eiendommer - Våtmarksområder vil bli ødelagt - Gyteområder for laks, ørret og sjørøye i tilstøtende elver vil bli berørt - Vegen vil være en begrensning for bygdas bruk av Eibyelva. Tilgangen vil bli stoppet av veg høyt i terrenget og med rekkverk langs deler av vegen <u>Alternativ 2-1b – nytt forslag i 2022</u> Fordeler: - Ingen bebyggelse vil bli berørt av trafikken fra E45 - Intern trafikk syd i bygda vil kunne kobles på alternativ 2-1b i syd - Intern trafikk nord i bygda vil kunne kobles på alternativ 2-1b vis a vis Eibyveien 22 og 24 - Intern trafikk gjennom bygda blir betydelig redusert - Lengde på traseen vil være omtrent lik alternativ 1-1b og vil ikke medføre større kostnader - Selv om det ikke blir anlagt gang- og sykkelvei langs eksisterende vei vil likevel trafikksikkerheten bedres pga. trafikkmengde reduseres kraftig (særlig tyngre kjøretøy) Ulemper: - Alternativet vil i liten grad berøre dyrkbar mark og innmarksbeite, ca 7 daa dyrkbar mark og 8 daa innmarksbeite - Middels konfliktnivå pga. mulige inngrep i viktige naturtyper samt mulige negative konsekvenser for verna vassdrag. Konfliktnivået kan reduseres med å legge veglinja lenger mot vest. <u>Alternativ 3</u> Fordeler: - Veien vil ikke berøre privatboliger - Vegtrasé ligger utenom all intern persontrafikk - Nåværende veg kan nedklassifiseres og få 30 km/t og fartshumper - Vegen avskjermes av stor furuskog - Enkel tilknytning til ny Gargiaveg - Anleggsutbygging kan gjennomføres uten forstyrrelser av annen trafikk Ulemper: - Veg berører landbrukseiendommer - To bruer vil være til ulempe for fiske og forringe Eibyelva - Traseen begrenser ferdsel langs østsiden av elva - Traseen krysser nåværende hundeløyper som i dag brukes i næringsøyemed.	
--	---	--

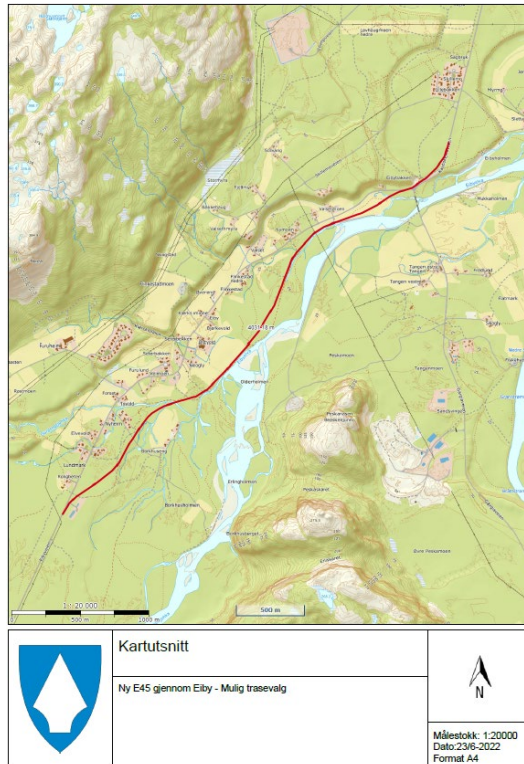
	Bygdemøtet gikk enstemmig inn for alternativ 3 i 2020. Etter at silingsrapporten ble presentert den 15. juni vil bygdelaget fortsatt opprettholde alternativ 3 som førstevalg. Dersom det ikke lar seg gjennomføre grunnet ulemper og kostnader, går bygdelaget inn for alternativ 2.	Fastsettelse av planprogram vil avklare hvilke(t) alternativ(er) som skal detaljreguleres i videre planprosess.
Toril Kjeldsberg Østlyngen, merknad datert 22.06.22	Østlyngen lurer på om Statens vegvesen vil ta fra innbyggerne i Eiby all bolyst ved å videreføre E45 gjennom bygda og plassere innbyggerne bak plankegjerdet, og lurer videre på om levekår og trivsel skal måtte vike for fugle- og dyrelivet langs Eibyelva. Å bevege seg langs vegen gjennom Eiby er utrygt for de fleste. Både barn og voksne ønsker å benytte seg av sykkel slik andre i «sykkelbyen Alta», men Østlyngen mener det er direkte livsfarlig med dagens trafikkbilde. Dette gjelder også ved tur eller trille barnevogn. Østlyngen ber om at E45 legges utenom bygda, og mener det vil være enkelt å bygge ny trasé langs Eibyelva der man slipper hensynet til eksisterende trafikk. Selv om alternativ 2 og 3 er dyrere å utføre, bør man ta hensyn til fremtidens trafikkbilde. E45 er fylkets viktigste innfartsåre til/fra utlandet og trailermengden øker for hvert år. Jobben må gjøres skikkelig og fremtidsrettet. Tålmodigheten er over.	<i>T.O. Deler av merknad er sladdet pga. sensitive personopplysninger</i> Ønske om alternativ 2 er tatt til vitende. Fastsettelse av planprogram vil avklare hvilke(t) alternativ(er) som skal detaljreguleres i videre planprosess.
Anne Kjeldsberg Jonas, merknad datert 23.06.22	Jonas viser til at strekningen Øvre Alta-Kløfta er flittig brukt av syklistene, der deler av traseen mangler gang- og sykkelveg og at det er påkrevd med fareskilt 144 Syklende. Skiltene bør settes opp i begge kjøreretninger og raskt iverksettes siden trafikken er økende i sommerferien.	Innspillet tolkes som ønske om strakstiltak, og er videreformidlet og vurdert i rett avdeling i Statens vegvesen. Ved evt. etablering av alternativ 1, vil det bli egen gang- og sykkelveg på strekningen.
Trond Inge Heitmann, merknad datert 07.07.22 (to dokumenter og vedlegg)	Heitmann viser til høringsdokumenter og avholdte orienteringsmøter i feb. 2020 og juni 2022. Heitmann sier at et overveldende stort flertall i lang tid har ønsket at E45 flyttes ut av bygda, alternativ 2. Da alternativ 3 på østsiden av Eibyelva ble presentert i møte i februar 2020, ble dette tolket som et enda bedre alternativ enn alt. 2. Siden alternativ 3 nå viser seg urealistisk grunnet kostnader og naturinngrep, mener Heitmann at alternativet aldri burde vært lagt frem, da det kun har bidratt til villedning av bygdefolket. Bygda har hele tiden stått fast ved alt. 2 i hovedtrekk slik det fremgår av forslaget fra Statens vegvesen. Alternativet vil medføre vesentlig mindre tap av dyrket landbruksjord, noe som vurderes som svært viktig.	Innspill tatt til vitende vedr. argumentasjon og ønske om alternativ 2. Fastsettelse av planprogram vil avklare hvilke(t) alternativ(er) som skal detaljreguleres i videre planprosess.

Bygda er fullstendig klar over at adkomst til Eibyelva vil endres i forhold til i dag, men dette er noe de aksepterer, jf. folkemøte juni 2022.

At befolkningen i Eiby legger større vekt på at vegen legges ut av bygda enn ulempen med noe redusert tilgang til Eibyelva bør vektlegges i den videre planleggingen.

En fremtidig ny veg skal vel først og fremst bidra til at bygdas befolkning ivaretas på best mulig måte, dernest god trafikkavvikling forbi bygda. Når alt. 3 ikke lengre er aktuell, er Heitmanns oppfatning at alt. 2 kan bygda akseptere. Kostnadene er tilnærmet de samme som kostnader for alt. 1 (1B), jf. folkemøtet. Med henvisning til ovennevnte momenter er Heitmann av den oppfatning at alternativ 2 bør velges når ny veg skal bygges forbi Eiby.

Vedlegg: Kartutsnitt – mulig trasé alternativ 2



- Vedr. hundeløyper; Heitmann viser til tidligere innspill fra Alta Trekkhundklubb, og ønsker å påpeke at ingen av løypene inngår som del av kommuneplanens arealdel eller på annen måte har vært gjenstand for behandling etter plan- og bygningsloven, noe det er krav til på lik linje med skiløyper, sykkeløyper osv. Hundeløypene benyttes også som kommersielle/turistløyper. Løypene er, i følge Heitmann, opprettet uten av bygdela eller andre berørte parter har fått uttalt seg, og han kan derfor ikke se at uttalelsene kan tillegges vekt ved regulering av ny E45.

- Silingsrapporten har m.a. kartlagt kjent kunnskap om friluftslivsaktiviteter og bruken av området, herunder også traséer benyttet til hundekjøring sommer og vinter; traséer som vi oppfatter i stor grad er benyttet av mange ulike brukergrupper (sykkel, ski, turgåere osv.).

Mari Johansen Aa, merknad datert 11.07.22	Mari Johansen Aa støtter utbedring av eksisterende vei og oppbygging av gang- og sykkelsti, alternativ 1. Hun ønsker en tryggere vei å ferdes på i det daglige og at barna skal få en trygg skolevei. Videre ønsker hun å beholde de fantastiske mulighetene de har for friluftsliv i nærheten. Med alternativ 1B vil SVV legge en 90 sone mellom deres hus og hennes barn sine nærmeste lekekamerater. Videre vil utfarten de har fra huset til skuterløypen, sykkel/ski/sledeløypene bli hindret. I tillegg vil dette stå i veien for utbedring av eksisterende vei på andre siden av huset. Det vil altså legge en ring rundt dem av vei uten fortau eller andre trygge fremkommeligheter. Johansen Aa bor i Borkhus, og det skiller ett hus mellom dem og eksisterende 60 sone gjennom Eiby.	Innspill tatt til vitende vedr. ønske om alternativ 1. Fastsettelse av planprogram vil avklare hvilke(t) alternativ(er) som skal detaljreguleres i videre planprosess.
Maria Sparboe og Roy Ugseth, merknad datert 12.07.22	Maria Sparboe og Roy Ugseth eier gbnr. 24/89 (Eibyveien 57 og 59). Dagens E45 ligger nært deres eiendom, og de opplever betydelig støy- og støvforurensning på hus, fjøs og utleieenhet/hytte fra veien, med en markant økning av tungtrafikk de siste årene. Sparboe og Ugseth er aktive hundekjørere med 35 Alaska huskyer og er i oppstartfasen med bedriften Horisont Husky AS, der satsningen er sledeturer med trekkhundene fra eiendommen. Eiendommen er vesentlig oppgradert og består av 19,9 mål dyrket mark og 39,9 mål produktiv skog samt gårdstunet. De eier også gbnr. 23/35 og 23/32 lenger oppi dalen, og må ha tilkomst til arealene fra vei. De viser til folkemøtet i Eiby 15.06.22, og at både alternativ 3 og 2 er forkastet av vegvesenet av hensyn til hhv. natur og økonomi. Alternativ 1 og 1B peker seg ut som de beste alternativene, men vil få stor innvirkning på bygningsmasse og eiendom i form av støy, nærføring til bygninger og tap av dyrket mark. Dersom alternativ 1 og/eller 1B vedtas, forventer Sparboe/Ugseth fartsgrense 50 km/t på strekningen, økonomisk kompensasjon for tap av dyrket mark, støy-, støv- og lysskjermende tiltak, samt utkjøp av hovedhus som flyttes til mer skjermet del av eiendommen. Alt. 1B medfører også behov for omlegging av hundeløype slik at de fortsatt kan kjøre ut fra hundegården.	Innspill tatt til vitende vedr. dagens trafikksituasjon og planer for næringsvirksomhet. Tilkomst fra veg til arealene på gnr. 23, bnr. 32 og 35 må nærmere vurderes i reguleringsfase. Veglinje og plassering av g/s-veg vil optimaliseres ifht. dagens veg dersom alternativ 1 eller 1/1B velges. Nye støyberegninger blir gjennomført i detaljreguleringsfasen i henhold til Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging, T-1442/2021. Avbøtende tiltak og evt. annen kompensasjon avklares etter vedtatt plan. Fastsettelse av planprogram vil avklare hvilke(t) alternativ(er) som skal detaljreguleres i videre planprosess.

STATENS VEGVESEN
Postboks 1010
2605 LILLEHAMMER

Vår dato: 12.08.2022

Vår ref.: 201914839-6 Oppgis ved henvendelse

Deres ref.: 20/12365

Saksbehandler: Eva Forsgren,
22959616, efor@nve.no

NVEs uttalelse - Høring av revidert planprogram og silingsrapport for E45 Øvre Alta - Kløfta.

Vi viser til oversendt reviderte planprogram og silingsrapport for valg av veitrasé for E45 Øvre Alta – Kløfta, datert 08.06.2022. NVE har tidligere gitt innspill til varsel om oppstart og planprogram (11.02.2020). NVE har også deltatt på digitale møter og folkemøter om planen.

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).

Konklusjon

Statens vegvesen (SVV) anbefaler at eksisterende trasé (alt. 1) med tilrettelegging for myke trafikanter eventuell en tilpasning til alternativ 1B videreføres. Etter en overordnet vurdering basert på resultater fra SVV silingsrapport er NVE utfra hensyn til det verna vassdraget enige i at traséen 1/1B, der sidevassdraget fortrinnsvis krysses uten inngrep i vassdraget, er å anbefale.

Trasevalgene 2 og 3 berører i stor grad de vassdragsnære områdene for det verna Eibyvassdraget. Deler av traséene går innenfor kartlagte faresoner for flom. Eibyelva utgjør med sine ulike elveløp et større vassdragsområde med store landskaps, frilufts og naturverdier. En veiutbygging etter dagens standard vil medføre et stort inngrep i området og det er vanskelig å forutse hvilke konsekvenser en endring av vannbalansen vil kunne medføre for de allmenne interesser knyttet til vassdraget, også utover det fysiske



inngrepet. Det er sannsynlig at trasévalgene vil komme i konflikt med nasjonale eller viktige regionale hensyn for å ivareta det verna vassdraget, og NVE vil da kunne ha innsigelse til alternativ 2 og 3.

Innspill til revidert planprogram og silingsrapport

NVE vil i veiprosjekter vurdere om inngrep i og ved vassdrag er beskrevet og ivaretatt godt nok i planbeskrivelse og planbestemmelser. Vi mener det er en fordel å ta dette gjennom samordning av plan jf. vannressursloven § 20. Vi vil derfor videre i planprosessen vurdere om tiltak i vassdrag kan medføre fare eller ulemper for allmenne interesser på en slik måte at det oppstår konsesjonsplikt etter vannressursloven §8. Når reguleringsplan omfatter de hensyn som vannressursloven skal ivareta, kan reguleringsplan erstatte konsesjon etter vannressursloven § 8, jf. §§ 18 og 20.

Dette forutsetter at den valgte traseen ikke berører vassdragsverdier i for stor grad. Reguleringsplanen må gi en god beskrivelse av tiltakene og konsekvensene for allmenne interesser skal være vurdert, beskrevet og ivaretatt. Det er spesielt viktig ved Eibyvassdraget som er en del av det verna [Alta-Kautokeinovassdraget](#).

Vi viser til vårt innspill (11.02.2020) til tidligere planprogram der NVE gav innspill om hva vi mener er viktig å ivareta ved utbygging i vassdragsmiljøer og om ivaretagelse av naturfare for tredje part. SVV kommentarer i merknadsheftet datert 08.06.2022 NVEs innspill, og vi ser at det er og vil bli ivaretatt videre i planprosessen. Vi ønsker allikevel å gjenta vårt budskap om at midlertid anleggsvirksomhet også er en viktig del av påvirkning av vassdragsmiljøet, og mulig fare for kvikkleireskred, og må ivaretas i plandokumentene.

Vi har ingen ytterligere merknader til krav om utredninger eller avbøtende tiltak.

Vurdering av de ulike trasévalgene

Planprogrammet er revidert med et kap. 7 som omhandler konklusjon fra Silingsrapporten og anbefalinger. SVV anbefaler med bakgrunn i en helhetlig vurdering sett opp mot målsettingene for prosjektet samt hensynet til miljø, samfunn og investeringskostnader at trasé for E45 alternativ 1 videreføres, alternativt i kombinasjon med alt. 1B.

NVE mener at SVV anbefaling om å gå videre med dagens trase (alt 1 og eventuelt 1B) med tilrettelegging av gang og sykkelvei vil ivareta hensyn til vassdrag og naturfare.

Alternativ 1 B legger til rette for en ny kryssing av sidevassdrag med kjent isgangsproblematikk. Det antas at en bruløsning uten inngrep i vassdraget kunne ivareta vassdragsverdier og naturfare knyttet til også det alternativet. Det må i så fall vurderes og beskrives i reguleringsplanen.

Trasé 2 og 3 er planlagt innenfor 100 metersonen til det verna vassdraget. Traséene ligger i et større vassdagsområde og faresoner for 200 års flom synligjør hvor omfattende elvesystemet er. Det er høy grunnvannstand i deler av området og det har vært noen problemer med isgang i sidevassdragene.



Innenfor området har elva beveget seg, erodert og lagt igjen masser jevnlig. Eibyelva representerer med sine ulike elveløp et større vassdragsområde med store landskaps, friluft og naturverdier.

En veiutbygging vil kreve omfattende fyllinger for å ivareta dagens veistandard og anleggsdrift. Inngrep i elveløpene og kantsoner vil kunne føre til endringer av det naturlige samspillet mellom elv og grunnvann i området. Det er derfor vanskelig å forutse konsekvenser for dette levende naturlandskap. En veibygging vil derfor kunne medføre endringer som berører naturmangfold og andre allmenne interesser knyttet til vassdraget utover det fysiske inngrepet.

Av de foreslåtte traseene 2 og 3 er alternativ 2/1b en noe bedre løsning, men også her er en stor del av traséen i nærområdet til det verna vassdraget.

Ut fra en overordnet vurdering av resultatene i silingsrapporten og de foreslåtte traseene 2 og 3, er det stor sannsynlighet at de vil komme i konflikt med nasjonale eller viktige regionale hensyn for å ivareta det verna vassdraget og de allmenne verdier knyttet til vassdragsmiljøet. Det vil derfor være sannsynlig at NVE vil ha innsigelse til disse traséene.

NVE anbefaler å videreføre trasé 1/1B.

Ytterligere informasjon

Dere finner mye informasjon på våre nettsider om arealplanlegging, <https://www.nve.no/arealplanlegging/>. Vår uttalelse i saken er nødvendigvis ikke uttømmende. For å få en fullstendig oversikt viser vi til [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. Dersom dere har spørsmål, eller det er noe i uttalelsen her som er uklart, kan dere ta kontakt pr. telefon eller e-post.

Med hilsen

Øyvind Leirset
Seksjonssjef

Eva Forsgren
Senioringeniør

Dokumentet blir sendt uten underskrift. Det er godkjent etter interne rutiner.

Mottakere: STATENS VEGVESEN

Kopimottakere: Astrid Eide Stavseng
ALTA KOMMUNE
STATSFORVALTEREN I TROMS OG FINNMARK



Adresseinformasjon fylles inn ved ekspedering. Se mottakerliste nedenfor.

Dato: 11.07.2022
Dok.nr: 20/00053-13
Deres ref: 20-12365-33
Saksbehandler: Nora Dahl

innspill til revidert planprogram og silingsrapport - Detaljregulering E45 Øvre Alta-Kløfta - Alta kommune

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 07.06.2022, med høringsfrist til 12.07.2022. Seksjon for areal- og samfunnsplanlegging har samordnet uttalelsen fra Troms og Finnmark fylkeskommune på vegne av våre ulike fagområder.

Planens formål

Hensikten med planarbeidet er å finne en trafiksikker løsning som gir bedre framkommelighet på E45, og ta stilling til om framtidig veg skal gå gjennom eller forbi Eiby. Strekningen på E45 som utredes er om lag 13 km lang.

Ut fra fylkeskommunens berørte fagområder har vi følgende innspill til planarbeidet:

Fylkesvegnettet og trafiksikkerhet

Fylkeskommunen har satt av midler til Tangen bru i slutten av økonomiplanperioden, dvs. 2024-2025. Alternativ 3 vil kunne påvirke planleggingen av Tangen bru. Vi vil derfor måtte vurdere å avvente dette arbeidet til endelig trase er valgt.

Uavhengig av hvilket alternativ som velges må hensynet til myke trafikanter ivaretas.

Vannforvaltning

Regionale vannforvaltningsplaner og vannforskriften

Troms og Finnmark fylkeskommune er vannregionmyndighet for Troms og Finnmark vannregion. Regional vannforvaltningsplan med tilhørende tiltaksprogram for planperiode 2022-2027 er under oppdatering og forventes godkjent av departementene i september 2022. Planen setter miljømål for alt vann, både elver, innsjøer, kystvann og grunnvann. Godkjente vannforvaltningsplaner skal legges til grunn for kommunal, regional og statlige planlegging. Vannforskriften § 4 sier at tilstanden i overflatevann skal beskyttes mot forringelse, forbedres og gjenopprettes med sikte på at vannforekomstene skal ha minst god økologisk og god kjemisk tilstand. Vannforskriften § 16 utpeker områder som har særskilt beskyttelse. Beskyttelsen som disse områdene har, er

Postadresse:

Troms og Finnmark fylkeskommune
Postboks 701, 9815 Vadsø

Kontakt:

E-post: postmottak@tffk.no
Telefon: 77 75 50 00

Nettside:

tffk.no

begrunnet i hensynet til helse eller viktige naturverdier og går utover den generelle beskyttelsen som miljømålene i vannforskriften gir. Beskyttede områder etter vannforskriften er:

- Områder utpekt eller tiltenkt til uttak av drikkevann
- Områder utpekt til beskyttelse av økonomiske betydelige arter (nasjonale laksevasdrag og laksefjorder)
- Områder utpekt til rekreasjonsformål (badeplasser)
- Områder følsomme for næringsstoffer
- Områder utpekt til beskyttelse av habitater og arter (vernede områder)

Vannforekomster i planområdet og valg av vegtrasé i Eiby

Enkelte av de foreslåtte trasealternativene ligger i nær tilknytning til vannforekomst Eibyelva nedre og Eibyelva øvre. Eibyelva nedre er registrert med god økologisk tilstand og ukjent kjemisk tilstand. Miljømålene er god økologisk tilstand og god kjemisk tilstand¹. Eibyelva øvre er registrert med svært god økologisk tilstand og ukjent kjemisk tilstand. Miljømålene er svært god økologisk tilstand og god kjemisk tilstand²

Flere av trasealternativene vil også krysse mindre elver/bekker som drenerer til Eibyelva. Deriblant vannforekomst sæterbakken bekkefelt³, Gurpmotjohka⁴ og Gampvannsbekken⁵. Alle disse vannforekomstene har miljømål om svært god økologisk tilstand og god kjemisk tilstand.

Eibyelva er et beskyttet område og inngår i Alta-Kautokeinovassdraget som et vernet vassdrag og Altaelva som et nasjonalt laksevasdrag. Eibyelva med tilhørende 100-metersbelte og sideelver/bekker har derfor en særlig stor natur-, miljø- og friluftsmessig verdi. Vegetasjon og åpne vannveier har en naturlig flom- og erosjonsdempende effekt. Denne effekten bør vektlegges stor verdi i et klimaperspektiv, særlig ettersom planområdet og trasealternativene ligger i et flomutsatt område.

Alternativ 1 og alternativ 1B følger i stor grad eksisterende veitrase og vil medføre mindre inngrep i 100- metersbeltet og påvirkning på Eibyelva. Disse trasealternativene vil krysse vannforekomst sæterbakken bekkefelt, Gurpmotjohka og Gampvannsbekken, men vil med god planlegging og gjennomføring ha et lavere potensiale for påvirkninger på vannforekomstene enn alternativ 2, 2/1B og 3.

Med utgangspunkt i vannforskriften og den regionale vannforvaltningsplanen støtter Troms og Finnmark fylkeskommune Statens vegvesen sin anbefaling om å legge alternativ 1, eventuelt i kombinasjon med alternativ 1B, til grunn for det videre arbeidet.

Vannforskriften § 12 om ny aktivitet eller nye inngrep

Vannforskriften § 12 skal vurderes dersom ny aktivitet eller nye inngrep i en vannforekomst kan medfører at miljømålene ikke nås eller at tilstanden forringes.

Veiledning til bruk av vannforskriften § 12 ble oppdatert av departementene i juli 2021 og presiserer blant annet følgende:

¹ <https://vann-nett.no/portal/#/waterbody/212-555-R>

² <https://vann-nett.no/portal/#/waterbody/212-557-R>

³ <https://vann-nett.no/portal/#/waterbody/212-1832-R>

⁴ <https://vann-nett.no/portal/#/waterbody/212-1836-R>

⁵ <https://vann-nett.no/portal/#/waterbody/212-1839-R>

- Det skal vurderes konkret om § 12 kommer til anvendelse, ikke bare ved enkeltvedtak og reguleringsplaner, men også ved utarbeidelse og behandling av kommune(del)plan, regional plan og statlig arealplan etter plan og bygningsloven.
- Vurderingen av § 12 bør foretas så tidlig i planprosessen som mulig. Dersom vurderingen skjer sent, kan man risikere at den valgte lokaliseringen av et tiltak eller avbøtende løsninger er i strid med vannforskriften.
- For planer eller tiltak som skal konsekvensutredes, skal vurdering etter vannforskriften § 12 samordnes med arbeidet med konsekvensutredningen.

Departementene sin veiledning til bruk av vannforskriften § 12 er tilgjengelig [her](#).

Det forventes at vannmiljøet og miljømålene til de enkelte vannforekomstene ivaretas i vurderingen av trasealternativene og det videre reguleringsplanarbeidet.

Klima

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 rammen av § 1-1 skal planer etter denne lov: (...) g) ta klimahensyn gjennom reduksjon av 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. Oppsummer og beskriv hvilke tiltak og løsninger som tar hensyn til nåværende og framtidige klimaendringer. Avbøtende tiltak må vurderes og tas med i bestemmelser

Oversending av planforslag – 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 til kommunen. Kontrollen bør skje før høring, slik at eventuelle feil og mangler er rettet opp før plankartet sendes ut.

Oppsummering

Utover dette har ikke fylkeskommunen øvrige planfaglige merknader til planforslaget.

Med hilsen

Marianne Pedersen
Divisjonsdirektør kultur, språk og levekår

Nora Dahl
Arealplanrådgiver

Dokumentet er elektronisk godkjent og har ingen signatur

Mottakere:
STATENS VEGVESEN

Kopi til:
ALTA KOMMUNE

STATSFORVALTEREN I TROMS OG FINNMARK
SAMEDIGGI / SAMETINGET



Statsforvalteren i Troms og Finnmark

Romssa ja Finnmárkku stáhtahálddašeaddji
Tromssan ja Finmarkun staatinhallittija

Vår dato:

15.08.2022

Vår ref:

2019/14271

Deres dato:

Deres ref:

20/12365

Statens vegvesen

Postboks 1010, Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Saksbehandler, innvalgstelefon

Iris Jæger, 77642073

Høring og offentlig ettersyn av revidert planprogram og silingsrapport - detaljregulering E45 Øvre Alta-Kløfta

Vi viser til revidert planprogram og silingsrapport for valg av veitrasé for E45 Øvre-Alta – Kløfta datert 8.6.2022 utlagt til ny høring og offentlig ettersyn. Statsforvalteren har tidligere uttalt seg til varsel om oppstart og høring av planprogram i brev datert 10.2.2022. Vi har også deltatt på møter Statens vegvesen har innkalt til om planen.

Formålet med planarbeidet er å finne en trafiksikker løsning som gir bedre framkommelighet på E45, og ta stilling til om framtidig veg skal gå gjennom eller forbi Eiby. Strekningen på E45 som utredes er 13 km lang.

Statsforvalterens vurdering av trasévalg

Statens vegvesen har utarbeidet en grundig silingsrapport med analyser og vurderinger av de tre ulike hovedalternativene beskrevet i planprogrammet. Denne silingsrapporten ligger til grunn for Statens vegvesens anbefalinger om valg av trasé og videre planarbeid. Statens vegvesen anbefaler at det videreføres ett alternativ til vegløsning for E45 Øvre Alta – Kløfta for utarbeidelse av reguleringsplan. Statsforvalteren har med bakgrunn i silingsrapport og høring av revidert planprogram ikke merknader til dette.

Statens vegvesen anbefaler med bakgrunn i en helhetlig vurdering sett opp mot målsetningene for prosjektet, samt hensynene til miljø, samfunn og investeringskostnader, at trasé for E45 alternativ 1 med tilrettelegging for myke trafikanter videreføres, alternativt i kombinasjon med alternativ 1B. Dette alternativet følger i stor grad eksisterende vegtrasé gjennom Eiby.

Alternativ 2, 2/1B og 3 er konfliktfylte og har store ulemper i forhold til natur-, friluftslivs-, og landskapsverdiene langs Eibyelva, som er et varig verna vassdrag. Alternativene ligger også innenfor kartlagte faresoner for flom og er konfliktfylte med tanke på hydrologi og naturfare. Alternativene vil kunne komme i konflikt med nasjonale eller viktige regionale interesser på miljøområdet, jf. rundskriv [T-2/16 Nasjonale og vesentlige regionale interesser på miljøområdet – klargjøring av miljøforvaltningens innsigelsespraksis](#) og det vil være sannsynlig at Statsforvalteren vil gå i mot disse traséalternativene med bakgrunn i disse verdiene knyttet til miljøet rundt Eibyassdraget.



Alternativ 1/1B vil slik det kommer frem i silingsrapporten ha middels konsekvens for landbruksverdier i området og vil føre til tap av 10 daa fulldyrka jord og i overkant av 30 daa innmarksbeite som følge av breddeutvidelse og etablering av gang- og sykkelveg. Alternativet vil i liten grad medføre arronderingsmessige utfordringer for gjenværende areal ettersom vegen blir liggende i eksisterende trasé.

Med bakgrunn i silingsrapporten er statsforvalteren ut fra en samlet vurdering enig i at alternativ 1/1B, med tilrettelegging for myke trafikanter, anbefales.

Innspill til revidert planprogram og silingsrapport

Klima og FNs bærekraftsmål

Klima er ikke nevnt som et tema som skal vurderes i planprosessen jf. planprogrammets kap 5.6. Klimagassutslipp og klimatilpasning må tas inn som egne tema og/eller vurderes under andre relevante tema i den videre planprosessen. Når det gjelder klimatilpasning vil vi vise til kap 4 i Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning.

Nå det gjelder klimagassreduksjon anbefaler vi at det blir utarbeidet et enkelt klimaregnskap og at plandokumentene gjør rede for tiltak for å redusere energiforbruk i bygge og anleggsfasen og tiltak for å redusere klimagassutslipp. Det bør også redegjøres for hvordan utbyggingen vil bidra til å nå bærekraftsmålene og hvilke miljøkrav og -kriterier som skal stilles i planen, ved anskaffelser og ved utbygging.

Landbruk

Statsforvalteren forutsetter at avbøtende tiltak som beskrevet i silingsrapporten settes inn for å begrense inngrep og ivareta matjord for gjenbruk. Dette vil blant annet inkludere lokal tilpasning av veglinje og ivaretagelse av toppjord for bruk på annet areal.

Vannforskriften og fastsatte miljømål

Planprogrammet mangler beskrivelser av hvordan virkninger på vannmiljøet skal utredes og ivaretas i planarbeidet.

Ihht. vannforskriften skal tilstanden i overflatevann beskyttes mot forringelse, forbedres og gjenopprettes med sikte på at vannforekomstene skal ha minst god økologisk og god kjemisk tilstand, i samsvar med klassifiseringen i databasen vann-nett. Vann-nett må tas inn i planprogrammet som en av fagdatabasene som skal benyttes som kunnskapsgrunnlag i planarbeidet. Det må tas stilling til om eksisterende kunnskapsgrunnlag i vann-nett er tilstrekkelig og om det må gjøres nye undersøkelser. Tiltakshaver må deretter i planarbeidet og i konsekvensutredningen vurdere veibyggingens virkning på vannforekomstene innen planområdet og om vannforskriftens § 12 kommer til anvendelse i denne plansaken (se veileder: <https://www.vannportalen.no/veiledere/veileder-2021-veileder-til-vannforskriften--12/>)

Tilstand i berørte vannforekomster - vernet og lakseførende vassdrag

Planen vil berøre Eibyelva, som er en sideelv tilhørende Alta-Kautokeinovassdraget (Guovdageaineatnu). Eibyelva er varig vernet mot vannkraftutbygging. Deler av planområdet ligger innenfor 100 metersbeltet langs Eibyelva. Konsekvensutredningen må vurdere de planlagte tiltakene i forhold til nasjonale mål for vernede vassdrag og nasjonale laksevassdrag (ihht. rikspolitiske retningslinjer for vernete vassdrag).



Konsekvenser for anadrom laksefisks vandringsveier og gyte-, oppvekst- og leveområder må utredes for den traseen som velges blant alternativene. Eibyelva er en del av det nasjonale laksevassdraget Alta som ender opp i den nasjonale laksefjorden Altafjorden. Formålet med nasjonale laksevassdrag er å gi laksebestandene særlig beskyttelse, deriblant mot inngrep i vassdragene, i henhold til Stortingsproposisjon nr. 32 (2006-2007) om vern av villaksen og ferdigstilling av nasjonale laksevassdrag og laksefjorder. De planlagte inngrepene må vurderes i henhold til beskyttelsesregimet for de nasjonale laksevassdragene.

Kantvegetasjon bør ivaretas i så stor grad som mulig under anleggsperioden, uavhengig av hvilken trase som velges. Vannressursloven § 11 pålegger at kantvegetasjon rundt vassdrag skal opprettholdes. Unntak fra denne reglen krever dispensasjon.

Ut over dette viser vi til vår uttalelse til første gangs høring av planprogram. Statsforvalteren bidrar gjerne i det videre planarbeidet ved behov.

Med hilsen

Hans K. Rønningen
leder planseksjonen

Iris Jæger
seniorrådgiver plan

Dokumentet er elektronisk godkjent

Kopi til:

Alta kommune
Troms og Finnmark fylkeskommune
Norges vassdrags- og energidirektorat

Postboks 1403
Fylkeshuset, Postboks 701
Postboks 5091 Majorstua

9506	ALTA
9815	VADSØ
0301	OSLO



STATENS VEGVESEN

Postboks 1010 Nordre Ål

2605 LILLEHAMMER

Deres ref:
20-12365-33

Vår ref
2022/3783-2

Saksbehandler
Kristin Tørum

Dato
30.06.2022

Svar fra kommuneoverlegen i Alta kommune - Høring av revidert planprogram og silingsrapport - Detaljregulering E45 Øvre Alta-Kløfta

Saksopplysninger:

Det vises til mottatt brev av 07.06.2022 som er sendt til Alta kommune. Kommunen har videre videresendt brevet internt i kommunen. Det gis informasjon om at hensikten med planarbeidet er å finne en trafiksikker løsning som gir bedre fremkommelighet på E45, og ta stilling på om framtidig vei skal gå gjennom eller forbi Eiby. Strekningen som utredes er om lag 13 km lang.

Regelverk:

Kommuneoverlegen i Alta kommune er medisinsk faglig rådgiver for kommunen, og har blant annet delegert myndighet innen miljørettet helsevern. I henhold til regelverket om miljørettet helsevern skal kommunen arbeide for å fremme folkehelse og bidra til å sikre befolkningen mot faktorer i miljøet som kan ha innvirkning på helsen.

Vurdering:

Kommuneoverlegen har følgende uttalelse til planen:

- Det anses som meget bra at det legges frem en plan for å ivareta trafiksikkerheten langs aktuell strekning.
- I revidert planprogram fremkommer det oversikt over utredningstema. Det vises til prissatte konsekvenser: samfunnsøkonomisk nytte, og ikke prissatte konsekvenser: naturmangfold, naturressurser, nærmiljø og friluftsliv samt landskapsbilde. Vi savner her at helsekonsekvenser for befolkningen også tas med som et utredningstema. Det vises her til lov om folkehelsearbeid (folkehelseloven) § 11 om helsekonsekvensutredning. Vi gjengir ordlyd i første avsnitt av § 11:
Kommunen kan pålegge den som planlegger eller driver virksomhet, eller den ansvarlige for forhold ved en eiendom, for egen regning å utrede mulige helsemessige konsekvenser av tiltaket eller forholdet. Slik utredning kan bare kreves dersom

ulempene ved å foreta utredningen står i rimelig forhold til de helsemessige hensyn som tilsier at forholdet utredes.

De ulike forslagene som skisseres til veiløsning vil påvirke befolkningen som bor i området, både positivt og negativt. Vi mener derfor det er svært viktig at helsekonsekvenser for alle forslagene synliggjøres. Aktuelle tema innenfor helsekonsekvenser vil spesielt være: støy, støv, sikkerhet, gående/syklende. Vi ser at flere av temaene vil bli synliggjort gjennom planbeskrivelsen, men vi mener likevel at helsekonsekvenser må synliggjøres på en bedre måte enn det er lagt opp per nå.

- Eier av anlegget må kartlegge støy og vise resultatene i form av et støysonekart. Det vises her til retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging, T-1442/2021.
- I forbindelse med utarbeidelse av reguleringsplan for området anbefales det at det utarbeides en ulempeplan som blant annet omhandler bestemmelser om støy fra bygg og anlegg. Under følger en ordlyd som er lagt inn som krav fra en annen kommune (jfr. informasjon fra helse- og miljøtilsyn i Salten):

Ulempehåndtering i anleggs- og byggetid

Det skal utarbeides en plan for hvordan ulemper for beboere og næringsetableringer skal håndteres i bygge- og anleggsfasen, og planen skal være godkjent før det kan gis igangsettingstillatelse. Planen skal redegjøre for ansvarlig for informasjon og henvendelser, samordningsmøter, driftsopplegg i ulike faser, driftstider, skjerming av byggeplass, skiltplaner, massetransport, transport til og fra området, riggområde, trafikkisikkerhet for gående og syklende, støyforhold, rystelser og vibrasjoner, renhold og støvdemping. Nødvendige beskyttelsestiltak skal være etablert før bygge- og anleggsarbeider kan igangsettes. Støy fra bygge- og anleggsvirksomhet skal håndteres i samsvar med retningslinje T-1442.

- Vedrørende silingsrapporten som er vedlagt høringen, så har vi ikke nådd å ta en gjennomgang av de ulike alternativene, men påpeker også her viktigheten av å fremlegge helsekonsekvenser for befolkningen for de ulike alternativene, før det tas en avgjørelse på hvilket alternativ man skal jobbe videre med.

Kopi av dette brevet sendes til mottakere internt i Alta kommune.

Med vennlig hilsen
Alta kommune

Ingunn Heggheim
Kommuneoverlege

Kristin Tørum
helsekonsulent

Dette dokumentet er godkjent elektronisk og derfor uten underskrift.

Kopi til:

Reidar Olsen

John Helland

Postboks 1403

Postboks 1403

Fra: Jon Håvar Haukland <jonhavard.haukland@alta.kommune.no>

Sendt: mandag 22. august 2022 10:59

Til: Reidar Andre Olsen <ReidarAndre.Olsen@alta.kommune.no>

Emne: Uttalelse til sak 2019/4243 - Planprogram Øvre Alta - Kløfta

Statens vegvesen har utarbeidet et godt grunnlag for vurdering av flere alternative traseer, og gir anbefaling om valg av alternativ 1/1B. med tilrettelegging for myke trafikanter.

Begrunnelsen for denne anbefaling er at andre vurderte alternativer har store ulemper i forhold til vassdragsmiljøet, landskap, friluftsliv, natur og miljø.

Miljø, park og idrett støtter denne anbefalingen.

I tillegg bemerkes at Eibyelva preges av naturlige vassdragsprosesser og store masseforflytninger med erosjon og sedimentering.

Inngrep som er beskrevet i alternativene 2 og 3 vil trolig forutsette utstakt vedlikehold og innsats for å holde vassdraget innafor ny gitte grenser.

Jon-Håvar Haukland

Virksomhetsleder

Miljø, park og idrett

Eiby Bygdelag
Eibyveien 46
9518 ALTA

Eiby 21. juni 2022

Statens vegvesen
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Deres ref: 20/12365-32

Høring av revidert planprogram og silingsrapport – Detaljregulering E45
Øvre Alta - Kløfta

Det vises til revidert planprogram med tilhørende silingsrapport for reguleringsplan E45 Øvre Alta- Kløfta, sendt ut for ny høring og offentlig ettersyn.

Planen ble framlagt på et orienteringsmøte på Vangen i Eiby 15. juni.

4. februar 2020 ble det avholdt bygdemøte i Eiby med orientering om planoppstart – detaljregulering for E45 Øvre Alta – Kløfta, ny vei for området Eiby.

Her ble flere alternativer med forslag for vei gjennom/utenom bygda gjennomgått. Fordeler/ulemper ble diskutert for de forskjellige alternativene og innspill ble tilslutt satt opp mot hverandre for deretter og konkludere for hva som ville være det beste alternativet for bygda.

Alternativ 1a (bygdelagets vurdering fra 2020):

Fordeler:

Ingen

Ulemper:

- Samtlige eiendommer som grenser til veiene blir berørt med avgivelse av areal til gang/sykkelvei.
- Utkjørslar fra eiendommene vil bli begrenset til et minimum hvilket medfører at areal vil måtte avgis på begge sider av veien.
- Flere hus må rives, beboere må flytte.

- Støyskjermer må settes opp, noe som vil være til sjenanse og gi et ødeleggende inntrykk for en gammel etablert bygd.
- Samtlige landbrukseiendommer langs veien er i bruk og holdes i hevd av to bønder i bygda. Disse driverne må benytte Eibyveien som transportåre hele sommersesongen for transport av grovfor og maskiner. Denne transporten i en trafikkert transportåre er til hinder for effektiv drift og vil også medføre at gjennomgangstrafikken vil oppleve Eibyveien som en flaskehals.
- Veien vil medføre støy og forurensing/søppel.

Alternativ 1b (bygdelagets vurdering fra 2020):

Fordeler:

- 1/4 del av bygda i sør vil slippe unna for trafikken etter E45.

Ulemper:

- Traseen vil treffe andre/nye eiendommer som i dag ikke har veien som sitt problem
- En av Altas eldste og gjenværende sagbruk, Eiby Sagbruk, må flytte sin virksomhet.
- Hus må i dette alternativet også fraflyttes
- For øvrig de samme argumenter som ulemper under alt 1a.

Alternativ 2 (bygdelagets vurdering fra 2020):

Fordeler:

- Det meste av bygda slipper unna trafikken fra E45.
- Nåværende vei gjennom bygda kan nedklassifiseres og få nedsatt fartsgrense 30 km/fartsdumper

Ulemper:

- Beboerne nord i bygda vil fortsatt ha belastningen av E45
- Landbrukseiendommen lengst i nord vil få to parallelle veier over sin eiendom
- Ved en eventuell tilknytning med ny vei/bru opp mot Gargia, vil også disse beboerne få en betydelig økning av trafikk både opp og ned fra Skiferfjellet, Vefas, Masternes og øvrig persontrafikk.
- Beboere i Borkhus vil få en ny vei tett opp til eiendommene
- Ca 15 eiendommer langs elva må avgi areal for ny vei
- Dyrket mark blir berørt og vil dele en av bøndenes eiendommer
- Våtmarksområder vil bli ødelagt.
- Oppvekst og gyteområder for laks, ørret og sjørøye vil bli berørt i tilstøtende elver

-Veien vil være en begrensning for bygdas bruk av Eibyelva. Tilgangen til Eibyelva vil bli stoppet av en vei som vil ligge høyt i terrenget og med rekkverk langs deler av veien.

Alternativ 2-1b – nytt forslag i 2022

Fordeler:

- Ingen bebyggelse vil bli berørt av trafikken fra E45
- Intern trafikk syd i bygda vil kunne kobles på alternativ 2-1b i syd
- Intern trafikk nord i bygda vil kunne kobles på alternativ 2-1b vis a vis Eibyveien 22 og 24
- Intern trafikk gjennom bygda vil med dette alternativet bli betydelig redusert.
- Lengden på denne traseen vil være omtrent lik alternativ 1-1b og vil ikke medføre større kostnader
- Selv om det ikke blir anlagt gang-/sykkelvei langs eksisterende vei ved valg av alternativ 2-1b så vil likevel trafikksikkerheten bedres på grunn av at trafikkmengden (særlig tyngre kjøretøy) reduseres kraftig

Ulemper:

- Alternativ 2-1b vil i liten grad berøre dyrkbar mark og innmarksbeite, ca 7 daa dyrkbar mark og 8 daa innmarksbeite.
- Middels konfliktnivå på grunn av mulige inngrep i viktige naturtyper samt mulige negative konsekvenser for verna vassdrag. Konfliktnivået kan reduseres ved å legge veglinja lenger mot vest på strekningen

Alternativ 3 (bygdelagets vurdering fra 2020):

Fordeler:

- Veien vil ikke berøre noen privatboliger.
- Veien har en trase som ligger utenom all intern persontrafikk
- Nåværende vei gjennom bygda kan nedklassifiseres og få nedsatt fartsgrense 30 km/fartsdumper.
- Veien vil være avskjermet med trase gjennom stor furuskog.
- Enkel tilknytning til ny vei opp mot Gargia
- Nytt punkt: *Eksisterende bru på Fv. 8008 ved Tangen er smal og i så dårlig forfatning at her må det bygges ny bru i nær fremtid. Det er naturlig at fylkeskommunen bærer en del av kostnadene ved ny bru i hht alternativ 3. Kostnadene for Statens Vegvesen vil med dette kunne reduseres.*

Ulemper:

- Veien vil berøre landbrukseiendommer. Med små justeringer av traseen er det mulig å unngå dyrka mark.
- To bruer vil være til ulempe for fiske og forringe Eibyelva
- Traseen vil legge begrensninger for ferdsel langs østsiden av elva.
- Traseen vil krysse nåværende hundeløyper som i dag brukes i næringsøyemed.

I hht. ovennevnte fordeler/ulemper gikk bygdemøtet i 2020 enstemmig inn for Alternativ 3.

Etter at silingsrapporten ble presentert oss den 15. juni vil bygdelaget fortsatt opprettholde alternativ 3 som førstevalg.

Dersom alternativ 3 ikke lar seg gjennomføre på grunn av ulemper og kostnader som er nevnt i silingsrapporten så vil bygdelaget gå inn for alternativ 2.

Mvh

Eiby Bygdelag

Leder

Christoffer Johansen Aa



NORGES LASTEBILEIER-FORBUND

Statens vegvesen
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER
firmapost@vegvesen.no

NLF Finnmark
Lyngsmark 2, 9151 Storslett
Postboks 194, 9156 Storslett
Tlf. 91 57 02 43
Faks 94 76 23 76
ohp@lastebil.no

Bankkonto 1503.11.92185
Org.nr. 993 776 653
www.lastebil.no

Deres ref: Knut Hågensen

Vår ref: Odd-Hugo Pedersen

6.7.22

Høringssvar revidert planprogram E45 Eiby

NLF Finnmark har styrebehandlet høring for planprogram E45 Eiby, vi har valgt å legge vekt på hensynet til trafikksikkerhet, effektiv transport og beboerne langs E45 ved Eiby. Ved å legge E45 utenom bebyggelsen oppnås det mange fordeler. Trafikksikkerhetsgevinsten ved å legge veien utenfor bebyggelsen er i silingsrapporten angitt til å være best for alternativ 2-1b, det samme gjelder tidskostnader. Argumentene for å gjøre denne utbyggingen har hele tiden vært hensynet til befolkningen i Eiby som ikke ønsker en økende tungtrafikk gjennom bygda, da bør man åpenbart velge en av løsningene som betyr at veien legges utenom bebyggelsen. Det fremgår også av silingsrapporten at alternativ 2-1B gir minst konflikt på ikke prissatte forhold av alternativene med vei utenom bebyggelsen i Eiby.

NLF Finnmark ber derfor om at alternativ 2-1B velges

Med vennlig hilsen
Norges Lastebileier-Forbund

Odd-Hugo Pedersen
Regionsjef
Prokura

Fra: "Toril Østlyngen" <torilostlyngen@gmail.com>
Sendt: onsdag 22. juni 2022 10:58:33
Til: "Firmapost" <Firmapost@vegvesen.no>
Emne: E45 reguleringsplan vedr. EIBY

Mener Statens vegvesen virkelig å ta fra oss beboere i Eiby all bolyst ved å videreføre E45 gjennom bygda vår og plassere oss bak plankegjerdet? Skal levekår og trivsel for Eiby's innbyggere måtte vike for heller å ivareta fugle- og dyreliv langs Eibyelva?



Å bevege seg langs veien gjennom Eiby er forresten utrygg for de fleste. Både barn og voksne ønsker å benytte seg av sykkel slik andre i "sykkelbyen Alta" kan gjøre, men det er direkte livsfarlig i dagens trafikkbilde. Gå tur og trille barnevogn kan man bare glemme.

Legg E45 utenom bygda! Det skulle være enkelt å bygge ny trase langs Eibyelva ettersom man da ikke behøver å ta hensyn til eksisterende biltrafikk under oppføring av ny vei. Selv om alternativ 2 eller 3 er dyrere å utføre bør man ta hensyn til fremtidens trafikkbilde. E45 er fylkets viktigste infartsåre fra/til utlandet og trailermengden øker for hvert år. Jobben må gjøres skikkelig og den må gjøres nå! Bygg med tanke på fremtiden!

Tålmodigheten vår er over.

Fortjener ikke vi i Eiby å bli respektert? Jeg bare spør....
hilsen

Med
Toril Kjeldsberg Østlyngen

Fra: "Anne Kjelsberg Jonas" <annee-k@online.no>
Sendt: torsdag 23. juni 2022 10:15:02
Til: "Firmapost" <Firmapost@vegvesen.no>
Emne: E45 Øvre Alta - Kløfta - behov for fareskilt 144 Syklende langs deler av traseen
Importance: Normal

I forbindelse med det pågående planarbeidet med E45 Øvre Alta – Kløfta der deler av traseen mangler gang-/sykkelvei er det påkrevet skilting med fareskilt **144 Syklende**. Strekningen Øvre Alta – Kløfta er flittig brukt av syklister, både mosjonister og aktive idrettsutøvere.

Det er gang-/sykkelvei på deler av strekningen (Lakshusbakken – Skillemoveien), men fra krysset med Skillemoveien og videre sørover mangler dette og her bør det settes opp fareskilt som opplyser kjørende om at det tas hensyn til myke trafikanter langs veien. Skiltene bør settes opp i begge kjøreretninger.

Jeg ber om at Statens Vegvesen iverksetter dette raskt da trafikken er økende nå fram mot sommerferien – dette gjelder både økende biltrafikk og økende antall syklister langs veien.

Med vennlig hilsen
Anne Kjelsberg Jonas
Beboer i Eibyveien 32

Statens vegvesen

Postboks 1010 Nordre Ål

2605 Lillehammer

Sak 20/12365

Innspill til detaljregulering av E45 Øvre Alta – Kløfta – høring av revidert planprogram.

Det vises til høringsdokument av 07.06.2022. Videre vises det til folkemøte på Vangen i Eiby den 15. juni 2022 samt til folkemøte av 4. februar 2020.

Et overveldende stort flertall av innbyggerne i Eiby har helt siden slutten av 60-tallet stått samlet om at vegen må flyttes ut av bygda, dvs. bort fra der dagens E45 passerer bygda. På 80-tallet ble vegen stukket opp tilnærmet slik alternativ 2 viser. Dette alternativet var også det bygda ønsket.

På møtet som ble avholdt den 4. februar 2020 ble det fra Statens vegvesen fremlagt nye forslag til trasevalg, bl.a. alternativ 3 som går på østsiden av Eibyelva og som medfører til 2 nye bruer over Elva. For beboerne sin del hørtes jo dette ut som et enda bedre alternativ enn alternativ 2, da hele bygda ville fått veien ut av sitt nærområdet. I ettertid har det vist seg at dette mest sannsynlig er et urealistisk forslag på grunn kostnadene og naturinngrepene. Etter mitt syn burde derfor dette alternativet aldri vært lagt frem som et alternativ. Forslaget har kun bidratt til villedning av bygdefolket.

Bygda har hele tiden stått fast ved at vi ønsker alternativ 2, mulig med noen justeringer, men hovedtrekkene slik det fremgår av forslaget fra Statens vegvesen. Dette alternativet vil også medføre til vesentlig mindre tap av dyrket landbruksjord, noe som vurderes som svært viktig da Eiby er en av de større landbruksbygdene i Alta. Bygda er fullstendig klar over at adkomsten til Eibyelva vil endres i forhold til i dag, men dette er noe vi aksepter, jf. folkemøte den 7. juni 2022.

At befolkningen i Eiby legger større vekt på at vegen legges ut av bygda enn ulempen med noe redusert tilgang til Eibyelva bør vektlegges ved den videre planleggingen. Det vil være uakseptabelt for innbyggerne i Eiby å fortsatt ha hoved ferdselsåra få meter fra ytterveggen til våre hus. Et annet forhold er at våre barn og eldre skal kunne ferdes på en trygg måte gjennom bygda, uten å hele tiden passe seg for alle de store kjøretøyene som passerer bygda på vei til sør Norge eller øst Finnmark.

En fremtidig ny veg skal vel først og fremst bidra til at bygdas befolkning ivaretas på en best mulig måte, dernest at man får til en god trafikkavvikling forbi bygda. Når alternativ 3 ikke lenger er aktuell er min oppfatning at alternativ 2 det som bygda kan akseptere. Kostnadene ved alternativ 2 er også tilnærmet de samme som kostnadene som for alternativ 1 (1B), jf. det som kom frem på folkemøtet.

Med henvisning til ovennevnte momenter er jeg av den oppfatning at alternativ 2 bør velges når ny E45 skal bygges forbi Eiby.

Mvh

Trond Inge Heitmann

Nallobekken 6, 9518 Alta

Vedlegg: Forslag til mulig trasevalg – alternativ 2

Statens vegvesen

Postboks 1010 Nordre Ål

2605 Lillehammer

Sak 20/12365

Vedr. planlegging av ny E45 gjennom Eiby - hundeløyper

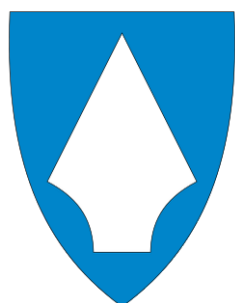
Det vises til tidligere innspill fra Alta Trekkhund klubb i forbindelse med regulering av ny E45 gjennom Eiby. Greit nok at de kommer med uttalelse til saken men jeg ønsker å påpeke at ingen av disse løypene inngår som del av kommuneplanens arealdel eller er på annen måte vært gjenstand for behandling etter plan- og bygningslovens bestemmelser, noe det er krav til på lik linje med andre løyper (skiløyper, sykkelløyper osv.). Hundeløypene benyttes også som kommersielle/turistløyper.

Løypene er opprettet uten at bygdelag eller andre berørte parter har hatt mulighet til å uttale seg. Jeg kan derfor ikke se at det ved regulering av nye E45 kan legges vekt på slike uttalelser.

Mvh

Trond Inge Heitmann

Nallobekken 6, 9518 Alta



Kartutsnitt

Ny E45 gjennom Eiby - Mulig trasevalg



Målestokk: 1:20000
Dato: 23/6-2022
Format A4

11.07.22

Hei.

Innspill til utbedring av vei gjennom Eiby.

Støtte til utbedring av eksisterende vei og oppbygging av gang og sykkelsti.

Alternativ 1.

Jeg ønsker en tryggere vei å ferdes på i det daglige , jeg ønsker at mine barn skal få en trygg skolevei og jeg ønsker å beholde de fantastiske mulighetene vi har for friluftsliv i nærheten av oss.

Med alternativ 1B vil dere legge en 90 sone mellom vårt hus og mine barns nærmeste lekekamerater.

Dere vil da også hindre utfarten vi har fra huset til skuterløypen, sykkel/ski/slede løypene. I tillegg vil dette stå i veien for utbedring av eksisterende vei på andre siden av huset. Det vil altså legge en ring rundt oss av vei uten fortau eller andre trygge fremkommeligheter. Vi bor i Borkhus , og det skiller et hus mellom oss og eksisterende 60 sone gjennom Eiby.

Mari Johansen Aa

Statens vegvesen

Sak 20/12365 - Innspill til høring av revidert planprogram og silingsrapport ifm ny veitrasè – Detaljregulering E45 Øvre Alta-Kløfta - for eiendom 24/89 / Eibyv. 57 og 59, 9518 Alta

Undertegnede, Maria Sparboe og Roy Ugseth, eier gnr/bnr. 24/89 i Eiby, og som invitert part kommer vi derfor med innspill til detaljregulering av 07.06.22.

Dagens E45 ligger allerede nært vår eiendom og vi opplever betydelig støy-, støv- og lydforurensning på hus, fjøs og utleieenhet/hytte fra veien. Vi har dessuten merket en markant økning i tungtrafikken de siste årene. Med utbedring av Kløfta og tilrettelegging for modul-vogntog, vil E45 definitivt bli hovedtraseen for varer og tjenester inn til Alta (via Finland). Dette innebærer mer lyd-, lys- samt svevestøv-forurensning for vår del. Per i dag blendes vi på vinteren når biler/vogntog kommer gjennom svingen på vinteren og de har for vane å slå på tusenmetringene akkurat her. Men svingen har også sine fordeler, nemlig at farten reduseres.

Nedenfor fjøset har vi i dag en hundegård, som nesten ligger helt skjermet fra veien. Vi er aktive hundekjørere og har per i dag 35 Alaska huskyer. Vi har en liten reiselivsbedrift i oppstartsfasen – Horisont Husky AS, der vi satser på lengre sledeturer med trekkhundene våre med utgangspunkt fra hundegården vår i Eiby. I tillegg driver vi med hobbyhøns som går fritt i barmarksesongen. Det står flere bygninger på eiendommen; en hytte/utleieenhet (Eibyjeien 59), som ligger plassert på jordet mellom hovedhuset (Eibyjeien 57) og Eiby Sagbruk. Vi har også to garasjer på eiendommen samt en brakke.

Eiendommen består i dag av 19,9 mål dyrket mark, 39,9 mål produktiv skog, 0,2 annet markslag samt og 6,7 mål jorddekt fastmark (hvor vi har bygningsmasse, samt hundegård). Vi eier gnr/bnr. 23/35 og 23/32 lenger opp i dalen, og nevner dette fordi vi må ha tilgang til disse arealene også fra vei.

Jordbruksarealet vårt gjør at vi er medlemmer i ALI, noe som også gjenspeiler verdien på eiendommen. Vi har lagt ned betraktelig tid, penger og ressurser på både vedlikehold og oppgradering av eiendom og bygningsmasse, og vi vil påstå at vi har en av de fineste eiendommene i Eiby med tilgang til elva, turområde og et tilrettelagt løypenett for hundekjøring, snøskuter og sykkel etc. direkte fra eiendommen vår.

På folkemøtet i Eiby den 15. juni 2022, la Statens vegvesen frem sin konklusjon etter å ha jobbet med flere alternativer. Eiby Bygdelag har i tidligere uttalelse stått samlet bak alternativ 3, men dette forkastes av hensyn til natur og økonomi. Alternativ 2 forkastes av hensyn til natur og da gjenstår alternativ 1 og 1B, som altså nå peker seg ut som de beste alternativene for ny veitrasè. Begge disse alternativene vil medføre stor innvirkning på både bygningsmasse og eiendom for vår del.

Alternativ 1 svinger bort fra vårt hus og eiendom, og dermed hører/ser vi ikke trafikken før/etter svingen. Fordelen med dette er at det blir mindre støy og lysforurensning. I tillegg gjør svingen at

farten senkes betraktelig. Til gjengjeld vil en utbedring av denne traseen, og dermed utvidelse av vei med gang- og sykkelsti, føre til at vi får veien nærmere hus og hytte. Vi ser også for oss at en utbedring av nåværende trase innebærer tap av dyrket mark for vår del. Dersom alternativ 1 vedtas, forventer fartsgrense på 50 km/t på strekningen, økonomisk kompensasjon for tap av ev. dyrket mark, støy-, støv- og lysskjermende tiltak for utleiehytte på jordet samt utkjøp av hovedhus som flyttes til mer skjermet del av eiendommen.

Alternativ 1B vil ta mye dyrket mark fra oss. Dette er ikke ønskelig. Videre vil veien bli synlig på HELE eiendommen vår, komme veldig nært hytte og gjøre det vanskelig for oss å kjøre hund hjemmefra. Det vil også ødelegge inntrykket av eiendommen for våre gjester fordi det ikke lengre være mulig og «gjemme» seg bak huset på tunet. 1B vil i enda større grad enn alternativ 1, innebære mer støy-, støv- og lysforurensing. Det er vår påstand at dette alternativet rammer vår eiendom hardest av samtlige eiendommer i Eiby, kanskje med unntak av Eiby Sagbruk. Men her bor det tross alt ingen og det bør være fullt mulig å flytte denne bygningsmassen. Dersom alternativ 1B realiseres, forventer vi maks. fartsgrense på 50 km/t på strekningen, økonomisk kompensasjon for tap av dyrket mark og skog, støy-, støv- og lysskjermende tiltak for hele eiendommen, samt utkjøp av utleienhet/hytte og hovedhus som begge flyttes til mer skjermet del av eiendommen. Videre har vi behov for omlegging av hundeløype, slik at vi fortsatt har mulighet til å kjøre hundespenn fra hundegården/eiendommen.



Bildet over viser utsikt mot hundegård og bygningsmasse for Eibyveien 57. Huset t.v. og lengst bak i bildet (grått), ligger nærmest E45. Fjøsset (rødt) er ca. midt i bildet, mens man skimter en rød garasje t.h i bildet bak garasjen. Den sorte bygningen er en stor garasje/driftsbygning som benyttes til oppbevaring av hundesleder, tilhengere, traktor, vedmaskin m.m.



Bildet over viser opparbeidet tun, med fjøs og garasje 1 i bakgrunnen. På dette tunet er vi per i dag i le av trafikk og vei.



Bildet over viser utsikt fra tun (mellom hus og fjøs) mot utleiehytte på jordet, Eiby Sagbruk og sving på E45. Det her vi sitter på fine sommerdager. Dersom alternativ 1B realiseres vi en god del av vår landbruksjord gå tapt i tillegg til en del skog. Utleieenhet kommer svært nær vei, og veien blir synlig fra hele tunet vårt. Dette innebærer at vi mister mye av sjarmen med eiendommen vår.

Vi håper våre innspill tas til etterretning.

Mvh,

Maria Sparboe og Roy Ugseth

Eibyv. 57

9518 Alta