



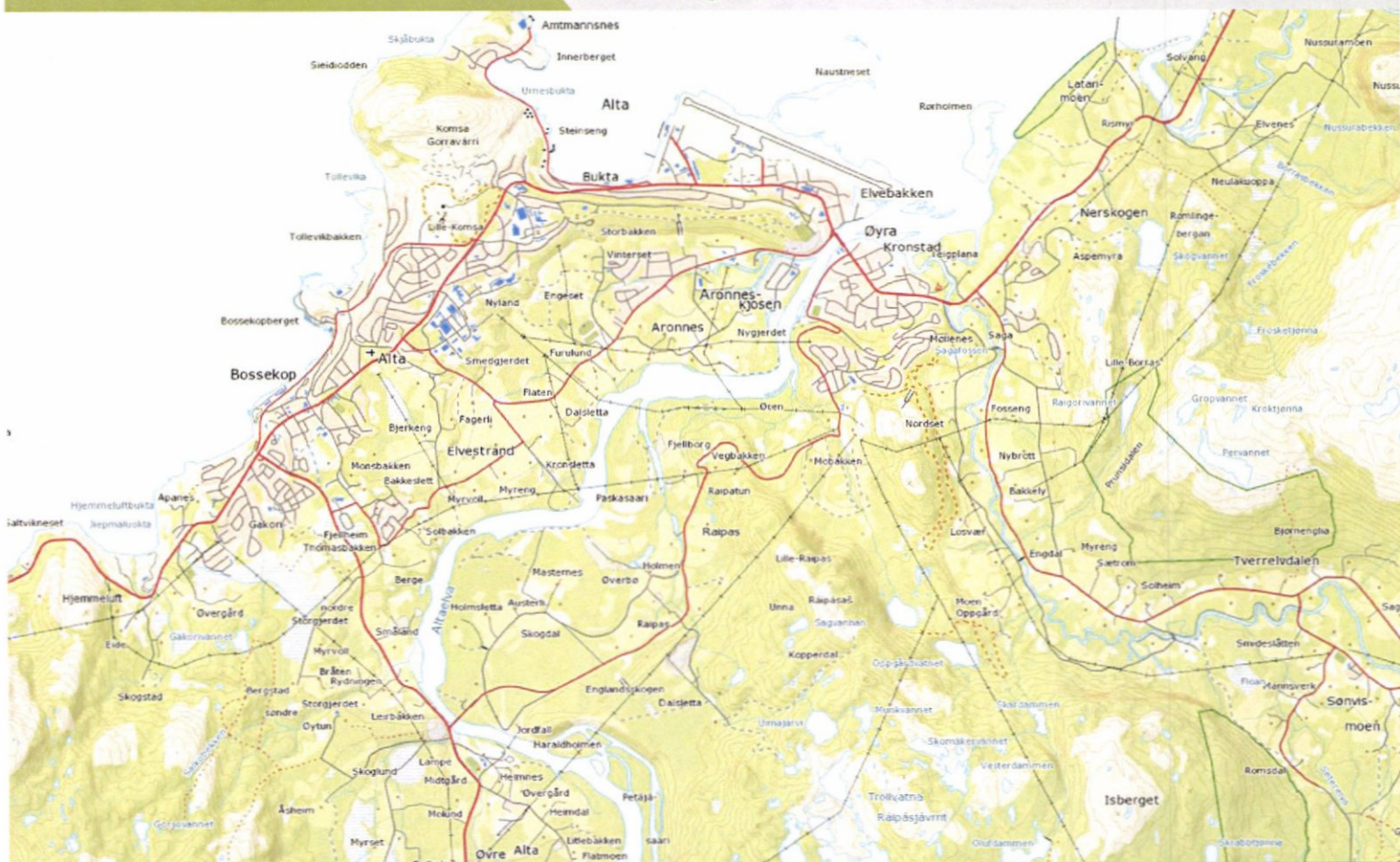
Statens vegvesen

# Konseptvalgutredning

E6 Alta - Avlastningsveg

RAPPORT

Strategistaben



Region nord  
Strategistaben



Statens vegvesen

Statens vegvesen Region nord  
Dreyfushammarn 31  
N - 8002 Bodø  
Tlf. (+47) 06640  
E-post:

ISSN

1	Innledning.....	3
1.1	Prosjektide – bakgrunn for behovsutredning.....	3
1.2	Mandat.....	4
1.2.1	Bestilling.....	4
1.2.2	Avgrensing av utredningsområdet.....	5
1.2.3	Målsetning for arbeidet.....	5
2	Situasjonsbeskrivelse.....	6
2.1	Geografi.....	6
2.2	Næringsliv og befolkning.....	7
2.2.1	Bo- og arbeidsmarkedsregionen.....	7
2.2.2	Næringsliv.....	8
2.2.3	Arealbruk.....	9
2.2.4	Kulturminneverdiene i sentrum.....	10
2.2.5	Miljømessige og estetiske krav.....	11
2.3	Samferdsel.....	11
2.3.1	Dagens vegnett.....	11
2.3.2	Kollektivknutepunkt, men liten andel bussreiser.....	12
2.3.3	Tilrettelegging for gang- og sykkeltrafikk.....	14
2.3.4	Godstransport.....	14
2.3.5	Analyse av transport.....	14
3	Behovsanalyse.....	16
3.1	Om behov.....	16
3.2	Nasjonale interesser (normative behov).....	16
3.3	Etterspørselsbaserte behov.....	18
3.3.1	Behov for bedre framkommelighet.....	18
3.3.2	Behov for bedre tilgjengelighet.....	18
3.3.3	Trafikksikkerhetsbehov.....	19
3.3.4	Behov knyttet til trafikkens virkninger på omgivelsene.....	21
3.3.5	Behov knyttet til fortetting og byutvikling.....	21
3.4	Interessentgruppers behov.....	22
3.5	Regionale og lokale myndigheters interesser.....	23
3.6	Behovsvurdering – prosjektutløsende behov.....	24
3.6.1	Prosjektutløsende behov.....	24
3.6.2	Viktige behov.....	25
4	Mål.....	25
4.1	Samfunnsmål.....	25
4.2	Effektmål.....	26
5	Overordnede krav.....	26
5.1	Krav avledet av mål.....	26
5.2	Krav avledet av viktige behov.....	26
5.3	Tekniske, funksjonelle og økonomiske krav.....	26
5.3.1	Tekniske og funksjonelle krav.....	26
5.3.2	Økonomiske, tidsmessige og andre krav.....	27
6	Mulighetsanalyse og konsepter.....	28
6.1	Konsepter som inngår i alternativanalysen.....	28
7	Mål- og kravoppnåelse.....	33
7.1	Måloppnåelse.....	33
7.2	Krav avledet av viktige behov.....	35
8	Samfunnsøkonomisk analyse.....	37
8.1	Samfunnsøkonomisk beregning.....	37

8.1.1	Metode.....	37
8.1	Ikke prissatte konsekvenser .....	39
8.1.1	Oppsummering av ikke prissatte konsekvenser .....	39
8.1.2	Nærmiljø.....	40
8.1.3	Friluftsliv .....	40
8.1.4	Naturmiljø .....	40
8.1.5	Kulturminner og kulturmiljø .....	40
8.1.6	Landskapsbilde.....	41
8.1.7	Landbruk .....	41
8.1.8	Geo- og vannressurser .....	41
8.1.9	Transportkvalitet .....	41
8.1.10	Sykeltrafikkens framkommelighet .....	41
8.1.11	Lokalt utbyggingsmønster.....	42
8.1.12	Deponier og overskuddsmasser.....	42
8.2	Samlet samfunnsøkonomisk vurdering .....	42
8.2.1	Samfunnsøkonomisk analyse .....	42
9	Andre virkninger .....	43
9.1.1	Omfordeling mellom grupper.....	43
9.1.2	Individ/kollektiv .....	43
9.1.3	Generasjoner.....	44
9.1.4	Bærekraft.....	44
9.1.5	Fleksibilitet.....	44
9.2	Usikkerhetsvurdering.....	44
10	Drøfting og anbefaling .....	44
9.1	Drøfting .....	44
10.1.1	Konsept 0 – “Null - Alternativet” .....	44
10.1.2	Konsept 1 – “Mindre tiltak” .....	45
10.1.3	Konsept 2 – “E6 gjennom sentrum” .....	45
10.1.4	Konsept 3 – “E6 utenom sentrum” .....	46
10.1.5	Konsept 4 – “Avlastningsveg nær sentrum” .....	46
10.1.6	Konsept 5 – “Avlastningsvei over Raipas” .....	47
10.2	Anbefaling av konsept .....	48
11	Føringer for videre planlegging og prosess.....	49
12	Medvirkning og informasjon.....	49

## Forord

Konseptvalgutredning for *E6 Alta - Avlastningsveg* er utarbeidet av Statens vegvesen Region nord med utgangspunkt i tidligere gjennomført kommunedelplan med konsekvensutredning

### 1 Innledning

Kvalitetssikring i tidlig fase, KS1, skal gjennomføres for statlige investeringer over 750 mill. kroner. KS1 innebærer kvalitetssikring av prosjekter på et tidlig nivå med formål å sikre et samfunnsmessig godt beslutningsunderlag for valg av løsning, samt få bedre statlig styring av store investeringer.

KS1 innebærer at tiltakshaver(e) utarbeider en konseptvalgutredning, KVVU, som sendes på høring og kvalitetssikres av spesielt godkjente eksterne konsulenter før regjeringen avgjør konseptvalget.

Vedtatt kommunedelplan for avlastningsveg gjennom Alta by ligger til grunn for kravet om KVVU gitt av Samferdselsdepartementet i brev den 22.juni 2009.

#### 1.1 Prosjektide – bakgrunn for behovsutredning

En ny veglinje gjennom Alta by har vært diskutert i flere tiår. Allerede på 60-tallet forelå det ulike forslag til nye veglinjer. I forbindelse med utarbeidelsen av Norsk vegplan II ble det utarbeidet forslag til framtidige veglinjer i Alta by av vegutvalget i Alta, datert 17. januar 1975. Ny veglinje gjennom Alta by vært nevnt i en rekke senere strategi- og plandokumenter, blant annet i samleutredning for stamveger, utarbeidet av Statens vegvesen Finnmark juni 1991.

Dagens arbeid med å få fastsatt en veglinje gjennom Alta by startet opp høsten 2000. I forkant av at arbeidet med utredningen startet opp ble det gjennomført en transportanalyse (2000) som viste at det var behov for å vurdere framtidig vegsystem i Alta by.

Det ble utarbeidet et forslag til utredningsprogram for konsekvensutredning med kommunedelplan.

Målsetningene for planarbeidet var å:

- Sikre en framtidig veglinje
- Fastsette utbyggingsrekkefølge for en ny veg
- Sikre regularitet og framkommelighet
- Begrense endringer i eksisterende natur og landskapsbilde
- Begrense endringer i områder hvor det finnes fortids- og kulturminner

Utredningsprogrammet ble fastsatt av Vegdirektoratet 24. juni 2002. Det ble på bakgrunn av utredningsprogrammet utarbeidet en konsekvensutredning med kommunedelplan. I prosessen ble 4 ulike hovedalternativer vurdert; Nullalternativet, E6 gjennom sentrum, E6 utenom sentrum og Avlastningsveg. Alta kommune vedtok 28. januar 2008 konsekvensutredning med kommunedelplan for avlastningsveg gjennom Alta by. Vedtaket kom etter en omfattende prosess, hvor Statens vegvesen, Alta kommune, og en rekke andre statlige og fylkeskommunale instanser har vært involvert i prosessen.

Fastsettingen av en framtidig veglinje danner grunnlaget for en arealbruksavklaring knyttet til framtidige bolig- og næringsområder i Alta by. Den vedtatte veglinjen for avlastningsveg gjennom Alta by er en av de viktigste premissene for framtidig arealbruksutvikling.

Regelverket knyttet til konseptvalgutredning ble innført etter at arbeidet med konsekvensutredning og kommunedelplan for *E6 Alta – Avlastningsveg* var igangsatt.

Som en overgangsordning ved innføring av KS1, var det åpnet for at prosjekter som var kommet langt i planleggingen kunne unntas fra kravet om KS1. I november 2008 søkte Statens vegvesen Samferdselsdepartementet om fritak for konseptvalgutredning for avlastningsveg for Alta by. Samferdselsdepartementet har i skriv av 22.06.09 bedt om at det utarbeides en konseptvalgutredning for avlastningsveg Alta by. Arbeidet med konseptvalgutredningen ble startet opp høsten 2009.

Ny avlastningsveg for Alta by er omtalt i Nasjonal transportplan for perioden 2010-19.

## **1.2 Mandat**

### **1.2.1 Bestilling**

Samferdselsdepartementet har gjennom skriv av 22.06.09 "Vurderinger av mulige KS1 prosjekter i Region nord", at også Avlastningsveg gjennom Alta inngår her.

Alle statlige utbyggingsprosjekt over 750 mill. kroner skal til ekstern kvalitetssikring i tidlig planfase (KS1). Dette skal:

- Sikre bedre styring av statlige investeringer
- Valg av konsept (overordnet prinsipiell løsning)
- Beslutte om man skal starte planlegging etter plan- og bygningsloven

#### Samferdselsdepartementet:

Det må vurderes som en konseptuell løsning om en skal kanalisere trafikken på Ev6 gjennom eller utenom sentrum. Det er imidlertid ikke nødvendig å utvide en KVVU med flere hovedalternativer. Samferdselsdepartementet anser det som tilstrekkelig at det blir utredet 1) Nullalternativet 2) E6 gjennom sentrum 3) E6 utenom sentrum.

#### Våre forutsetninger:

KVVU'en vil i hovedsak være en kvalitetssikring og systematisering av tidligere planarbeid og utredninger. Det utarbeides en KVVU tilpasset gjeldende mal på grunnlag av dette materialet som skal til ekstern kvalitetssikring (KS1) og etterfølgende behandling i Samferdselsdepartementet/ Regjering.

Ut fra tidligere planer er hovedgrepene/konseptene:

- dagens veglinje
- omkjøring utenom sentrum
- avlastningsveg nær sentrum

Synliggjøre de trafikkanalyser og kollektivvurderinger som er gjort i tidligere planarbeid.

## 1.2.2 Avgrensning av utredningsområdet

Konseptvalgutredningen er fysisk avgrenset til å gjelde Alta by. Den geografiske avgrensningen omfatter eksisterende og planlagte bolig- og næringsområder i Alta by. Avgrensningen er gitt med tanke på områdene som blir berørt av fysiske tiltak.

Det er også andre pågående utredninger i Alta, blant annet "Altapakken" og "Alta Vest". Fordi alle disse prosjektene omhandler samme område, er det avgjørende at det er en sammenheng mellom disse prosjektene. Konseptvalgutredningen for Alta sentrum har derfor en utvidet plangrense som strekker seg utover området som hvor de ulike konseptene blir analysert. Plangrensen gjelder i området mellom: Hjemmluft, Eiby, Transferelv og Alta sentrum.

I tillegg til områdene som fysisk berøres av tiltak vurderes rollen til Alta by i et regionalt perspektiv. Alta by er et regionalt handels – og utdanningsentrum. Alta by er også et viktig knutepunkt for nærings- og persontransport. Vegnettets lokale og regionale betydning i forhold til fly og havn vil også bli vurdert i utredningen. Tilsvarende har vegnettets betydning knyttet til regionale og nasjonale transportbehov blitt vurdert i utredningen, herunder E6 og Rv 93 sine lokale- og regionale funksjoner som hovedferdselsårer øst – vest (E6) og nord - sør (Rv93).

## 1.2.3 Målsetning for arbeidet

Målet for KVVU Alta er å belyse:

- Aktuelle konsepter for transportsystem i Alta by
- Transportmessige og samfunnsøkonomiske virkninger av de ulike konseptene
- Legge til rette for videre utvikling av Alta by

Det gjøres en vurdering av eksisterende planmateriale i hovedsak kommunedelplan for "E6 - Avlastningsveg Alta by" og utarbeides en KVVU tilpasset gjeldende mal på bakgrunn av dette materialet med nødvendige suppleringer.

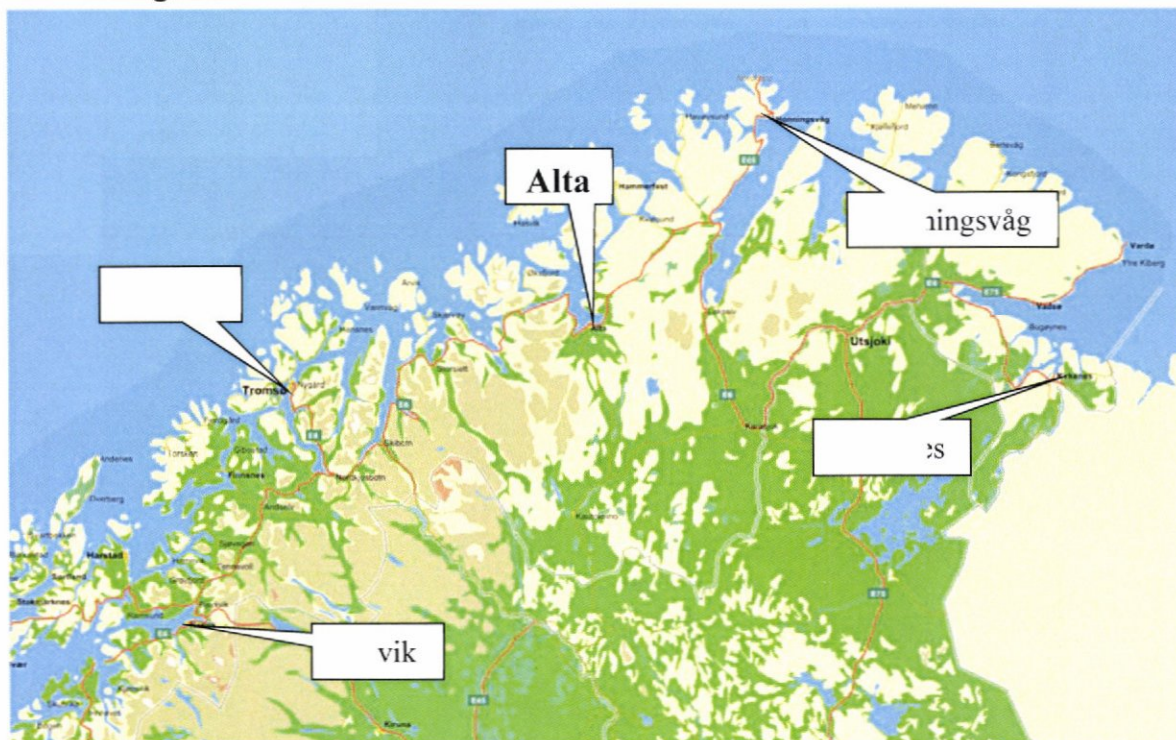
Konseptvalgutredningen skal gi en bred faglig vurdering av alle interesser knyttet til areal- og transportsystem i Alta by.

Utredningen skal gi en anbefaling om videre planlegging og valg av konsept for den videre prosessen. Prosessen og innholdet i utredningen gjennomføres i tråd med de krav som blir stilt KVVU og KS1.

## 2 Situasjonsbeskrivelse

Situasjonsbeskrivelsen gir en kort gjennomgang av bakgrunnen for prosjektet og hvilke sentrale endringer i prosjektområdet og influensområdet som er dominerende og som har betydning for utredningen.

### 2.1 Geografi



Alta som knutepunkt i nord.

Alta kommune er 3840 kvadratkilometer stor - det er større enn hele Vestfold fylke.





Alta by. Avgrensning av analyseområdet for de ulike konseptene.

## **2.2 Næringsliv og befolkning**

### **2.2.1 Bo- og arbeidsmarkedsregionen**

Pr. 1.1.2010 hadde Alta kommune en befolkning på 18680 personer. Folketallet har økt med over 7000 siden 1970. De fleste er bosatt innenfor Alta by. Alta har i løpet av de siste 20-30 årene utviklet seg til å bli et handels-, nærings- og utdanningsentrum for befolkningen i Nord-Troms og Vest-Finnmark. Det bor ca. 60 000 innbyggere i kommunene som benytter seg av tilbudene i Alta by.



Alta i Nordkalotten

De nærmeste byene/ større tettstedene er:

Hammerfest (9724 innbyggere).  
Reisetid 2 timer.

Storslett i Nordreisa kommune (4757 innbyggere).  
Reisetid 2,5 timer.

Honningsvåg (3185 innbyggere).  
Reisetid 2,5 timer.

I tillegg til innbyggerne i Nord-Troms og Vest-Finnmark tiltrekker Alta seg også tilreisende fra øvrige deler av Nordkalotten (Øst-Finnmark, Nord-Finland og Nordvest-Russland).

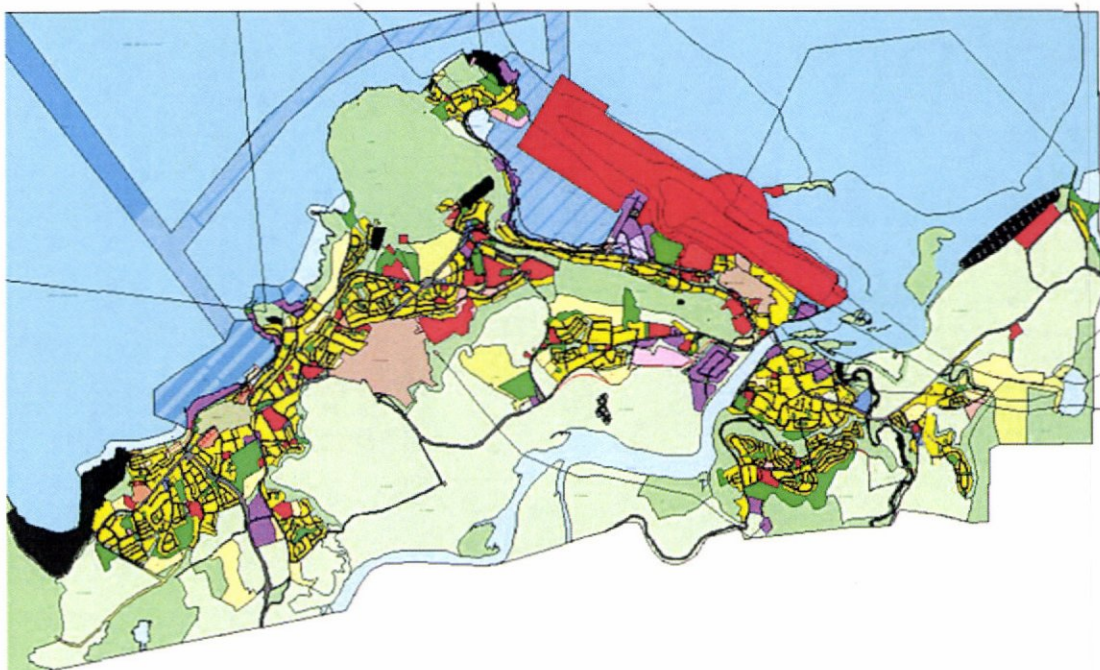
Innenfor nordområdet konkurrerer Alta med byer som Tromsø, Rovaniemi (Finland) og Murmansk (Russland) når det gjelder handels- og næringstilbud.

Alta kommune har hatt en større prosentvis vekst i befolkningen enn landsgjennomsnittet. Alta kommune legger i sine prognoser til grunn en fortsatt vekst i befolkningen. Veksten forventes å bli på ca. 20 % fram mot 2030. Dette tilsvarer en befolkning i 2030 på ca. 23000.

## 2.2.2 Næringsliv

Alta kommune har et svært variert næringsliv. Tradisjonell virksomhet knyttet til fiske, landbruk, reindrift og skiferdrift har vært og er viktige næringer i Alta kommune. Høyskolen i Finnmark som har sitt hovedkontor i Alta har vært og er viktig for utviklingen av Altasamfunnet. Bygge- og anleggsfirmaer i Alta har oppdrag i store deler av landsdelen og er også en viktig del av næringslivet i Alta. Videre er det flere store aktører innenfor marin sektor som er etablert i Alta. Næringslivet i Alta er ellers preget av handel og reiseliv. Både innenfor handel og reiseliv har det vært en betydelig satsing og vekst de senere årene. Etableringen av et nordnorsk oljeselskap med hovedkontor i Alta representerer en aktiv satsning innenfor olje og gassvirksomheten i nord.

### 2.2.3 Arealbruk



Arealbruk i Alta by. Fra "Kommuneplan etter PBL av 2008".

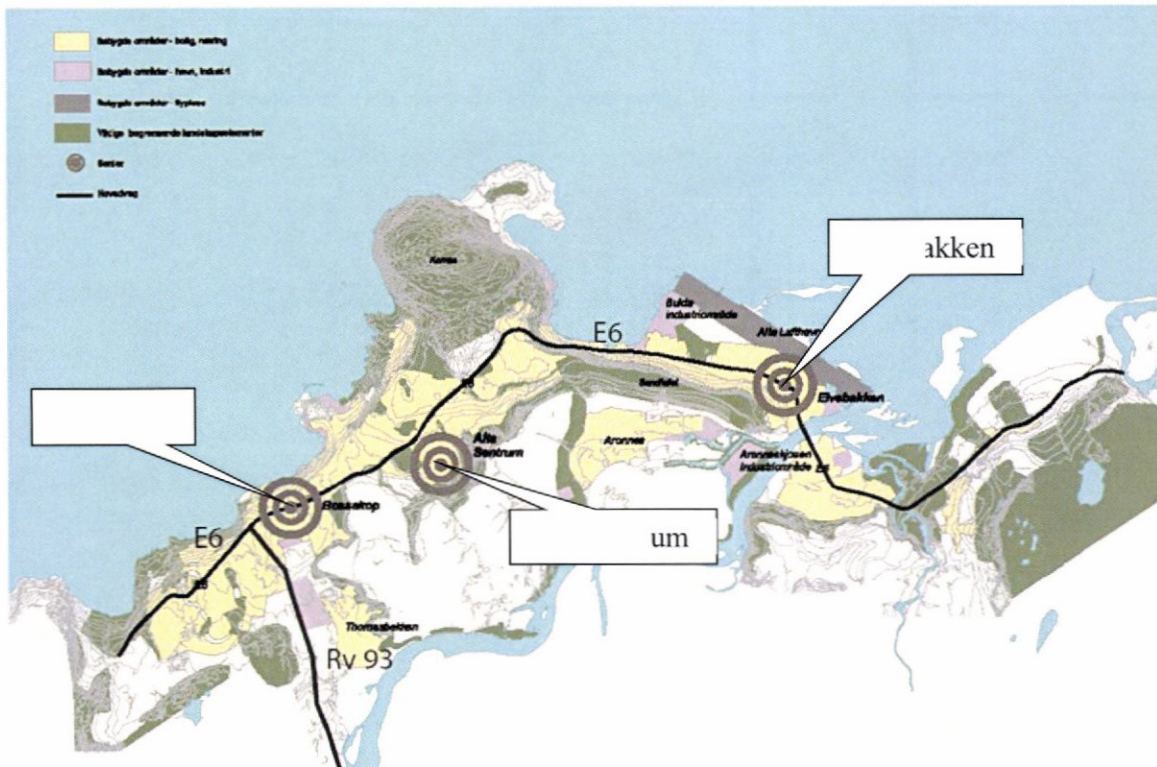
Befolkningsveksten og prognosene knyttet til framtidig vekst medfører at det er knyttet betydelige utfordringer til arealbruken i Alta by. En av hovedutfordringene knyttet til arealbruken i Alta by er behovet for 2000 – 4500 ny boenheter innen 2030. Det er også behov for arealer til offentlige og allmenntilgjengelige formål slik som skoler, barnehager og sosial boligpolitikk. Det er i tillegg behov for arealer til industriformål, både ordinære områder og sjørettede områder. Alta kommune har i planprogrammet for rulleringen av kommunedelplanen for Alta by vedtatt at man ønsker en fortetting.

Sterke landbruksinteresser og større områder med kulturminner innenfor planområdet medfører at det er store utfordringer å finne de nødvendige arealene som det vil være behov for de neste 20 årene. Støy knyttet til Alta flyplass og langs dagens vegnett, spesielt langs E6 gir også begrensninger for arealbruken.

Bolig- og næringsutvikling har tradisjonelt i stor grad skjedd langs E6 som strekker seg gjennom byen. Betegnende for dette er tresenterstrukturen som består av Elvebakken, Alta Sentrum og Bossekop. En av forutsetningene for planleggingen av arealbruksutviklingen i Alta by er den vedtatte kommunedelplanen for *E6 Alta - avlastningsveg*.

Landbruksmyndighetene har stilt krav om at en veglinje må plasseres slik at den i minst mulig grad kommer i konflikt med eksisterende landbruksarealer. Kulturvern myndighetene har stilt strenge krav for å ivareta sine interesser i Alta by. Det er snakk om enkeltpunkter og kulturminnemiljøer med verneverdi.

Kravene er kartlagt i de ikke-prissatte konsekvensene og avgrensninger er diskutert i møter med aktuelle myndigheter.



Tresenterstrukturen i Alta. Bossekop, Alta sentrum og Elvebakk.

## 2.2.4 Kulturminneverdiene i sentrum

I likhet med resten av Finnmark har Alta en forhistorie som strekker seg minst 10 000 år tilbake i tid. Det er registrert en rekke spor etter bosetting og bruk av områdene fra alle forhistoriske perioder i Alta kommune. De eldste sporene er de såkalte Komsaboplassene ved Komsafjellet fra eldre steinalder (10000 - 4500 f.Kr.). De mest kjente sporene skriver seg imidlertid til yngre perioder, slik som de store helleristningsfeltene i Hjemmeluft/Jiepmaluokta fra perioden 6000-500 f.Kr. Hustufter og boplasser fra yngre steinalder (4500-1800 f.Kr.) og tidlig metalltid (1800-Kr.f.) finnes flere steder i Alta. Fra seinere tid finnes det relativt få bosetningsspor, som nok enten skyldes at de ikke er blitt funnet og/eller er blitt ødelagt av nyere tids aktivitet. Funn fra de siste 2000 årene i Alta nevnes en samisk sølvskatt, graver, tjemilmer, gammetufter.

Høsten 1944 ble Alta tettsted og områdene omkring brent under tyskernes tilbaketrekking, i likhet med det meste av bebyggelsen i Finnmark og Nord-Troms. I dag framstår deler av Alta med en sammenhengende og intakt gjenreisingsarkitektur. Særlig gjelder dette Bossekop og området Elvebakken – Kronstad. Nært opp til Alta tettsted ligger også flere områder med gårdsbruk i gjenreisingsarkitektur i et intakt kulturlandskap.

Som beskrevet over er det fra tidligere registrert en rekke automatisk freda kulturminner i Alta. Hovedtyngden av disse ligger imidlertid i nær tilknytning til kysten og gamle strandlinjer. Det planlagte tiltaket ligger i stor grad i god avstand fra disse, da parsellene går sør for tettbebyggelsen..

Det ble i forbindelse med tidligere gjennomført kommunedelplan med konsekvensutredning for *E6 Alta – avlastningsveg*, utarbeidet en rapport for kulturminner og kulturmiljø i Alta by.

## 2.2.5 Miljømessige og estetiske krav

Altaelva er en av Norges beste lakseelver og har nasjonalt vern. Det er derfor et krav at Altaelva og miljøet rundt elva i minst mulig grad må berøres av konseptene som vurderes. I sandbankene langs Altaelva er det gjort funn av billearten *Elvesandjeger*. Elvesandjegeren i Alta er verdens nordligste lokalitet av arten og er derfor satt til høyeste vern. Langs elva er det også vernet løvskog.



Kulturhistorisk avgrensning av Alta

## 2.3 Samferdsel

### 2.3.1 Dagens vegnett

E6 kommer inn i kommunen over fylkesgrensen til Troms og går videre østover til Lakselv, Karasjok, Tana bru og Kirkenes. Vegen er eneste direkteforbindelse mellom Finnmark og resten av Norge. Rv93 kommer fra riksgrensen med Finland i sør (Kivilompolo), går gjennom Kautokeino som eneste tettsted og knyttes til E6 ved Ludviksletta (nær Bossekop). Vegen er den viktigste mellomriksvegen i Finnmark når det gjelder godstransport til / fra utlandet og Sør-Norge.

E6 gjennom Alta by er den klart mest trafikkerte og derfor også den viktigste vegen for byen. Den har i dag funksjon som boligveg, samleveg og gjennomfartsveg. På deler av strekningen er trafikken over 12 000 i ÅDT. Andre viktige veger er Fv13 (Aronnesvegen), Fv15 (Raipasvegen) og Fv27 (Skaialuftvegen). Mer enn 90 % av trafikken på E6 har start og målpunkt innenfor byens grenser.

Finnmark fylke er preget av lange avstander mellom byer og tettsteder. Det er derfor naturlig for reisende å stoppe når man kommer til Alta by selv om endelig målpunkt for reisen kan være lengre borte.

Utfordringene knyttet til trafikken i Alta by er derfor i all hovedsak knyttet til intern trafikk.

### 2.3.2 Kollektivknutepunkt, men liten andel bussreiser

Alta er et kollektivknutepunkt for langdistansebusser fra omkringliggende distrikt, samt regionale busser på veg nordover. Busstrafikken har to knutepunkter i Alta, ett på sentrum ved Bjørn Wirkolasvei og et ved Alta lufthavn. Kollektivknutepunktet i sentrum er ikke universielt utformet, og består av en asfaltert oppstillingsplass. Det er et venterom på stedet.

Alta lufthavn fikk nytt terminalbygg i 2009. Her er det tilrettelagt for busstrafikk ved det nye terminalbygget. Det er varslingsanlegg som gir beskjed om bussavganger over høyttaleranlegg. Samtlige langdistanseruter kjører innom flyplassen. Det går også flybuss mellom Alta og Hammerfest.

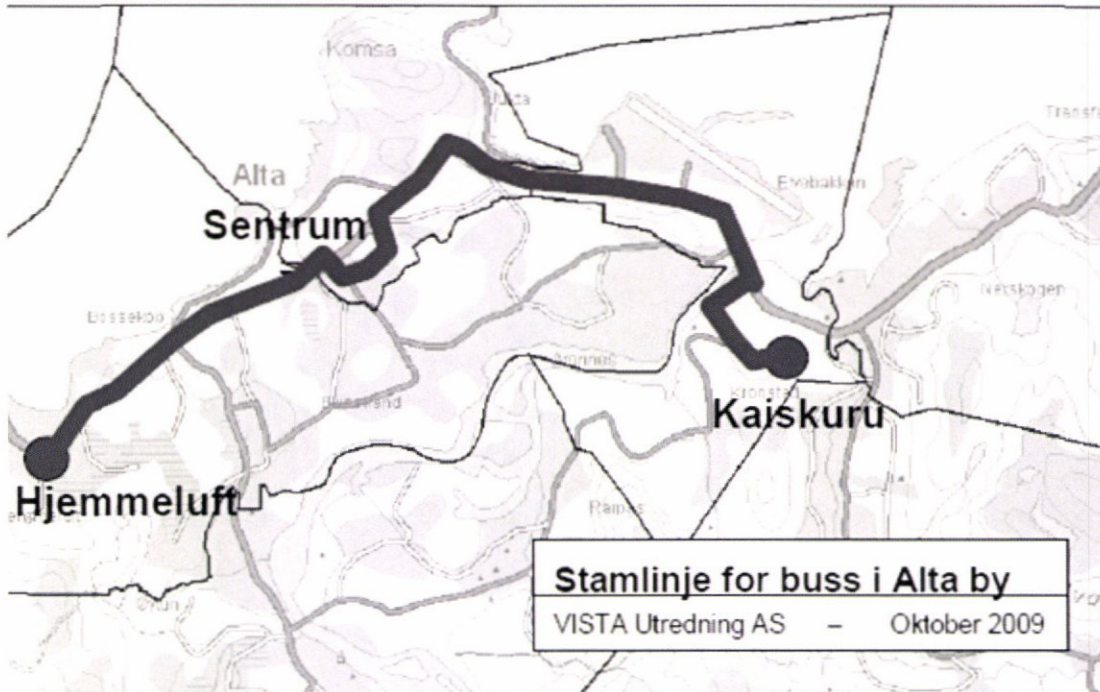
Det ble utarbeidet en kollektivrapport i Alta i regi av Finnmark fylkeskommune, "Busstilbudet i Alta by". Målet for kollektivprosjektet var å skape et bedre kollektivtilbud innenfor samme økonomiske ramme som i dag. Iutgangen av 2010 ble iverksatt et nytt rutesystem for bybussen i Alta, med avganger hvert kvarter i rushtiden både morgen og ettermiddag og endringen er beregnet å medføre en økning i kollektivandelen fra 2 % til 4 %.

Alta har et bybusstilbud, men svært få passasjerer. Per 1. januar 2010 var kollektivandelen 2 %. Dette er under landsgjennomsnittet som ligger på rundt 4% for småbyer og 9% for større byer. Dette skyldes både at byen er spredtbygd, med et tredelt senter og at kollektivtilbudet har varierende kvalitet og er komplisert å bruke.

Prosjektet foreslo tiltak for å få opp antall passasjerer med buss, slik at andelen kan stige mot 4% , på linje med landsgjennomsnittet. De viktigste tiltakene er en forenklet stamlinje og et enklere rutenett, med kvartersruter i rushtiden langs stamlinjen (Hjemmeluft - Kaiskuru). Det anbefales også en oppgradering av standard på holdeplasser og vognmateriell. Alle oppgraderinger skal være etter forskriftene for universiell utforming. Resultatmål for tiltakene kan deles inn i tre, der de ulike tiltakene ulik effekt:

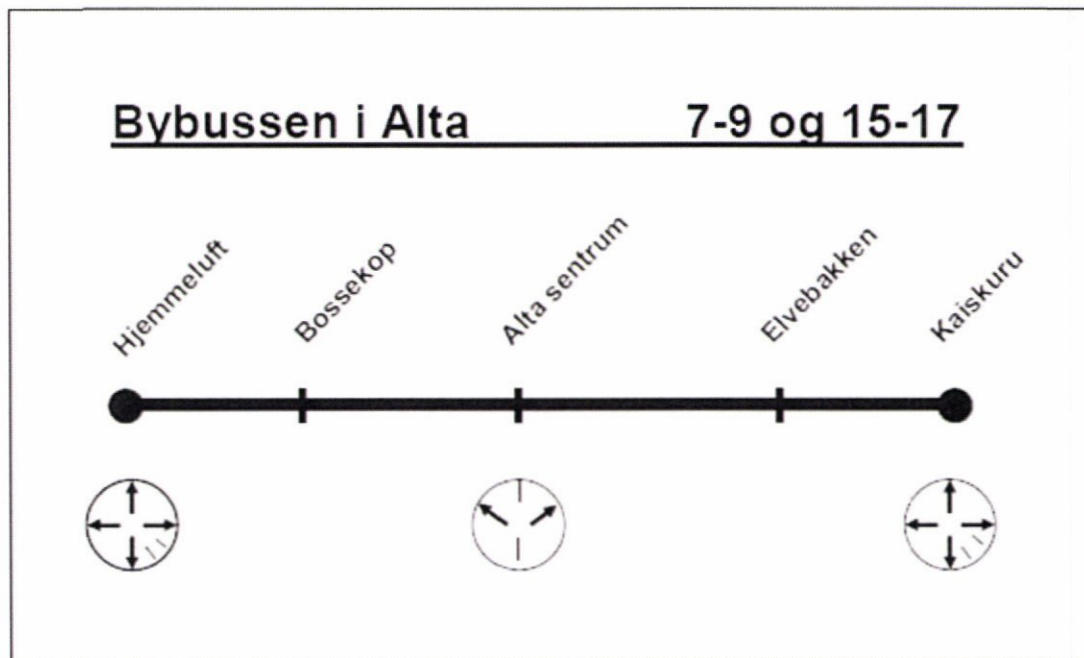
- Bedre kollektivtilbud til befolkningen, som et velferdsgode
- Redusert trafikkvekst med bil i rushtiden
- Bedre tilbud til ulike grupper av befolkningen, på ulike tider av døgnet

Det ble foreslått å etablert en stamlinje mellom Hjemmeluft og Kaiskuru fordi denne linjen dekker flest antall innbyggere i Alta. Hele 10 300 av Alta by's 14 300 innbyggere bor langs denne linjen, innenfor en gangavstand på 500 meter. I forslaget inngikk det at avkjøringene til Nerskogen, Alta Lufthavn, Finnmarkshallen og Bossekop går ut. Dette vil redusere reisetiden fra 40 til 25 minutter mellom endepunktene. Disse reisemålene dekkes også av andre tilbud.



Forslag til stamlinje for buss i Alta by

Rapporten foreslår også et forenklet rutenett langs stamlinjen i rushtiden, kl. 07-09 og kl. 15-17, med kvartersruter fra begge endepunktene. Dette vil for det første fordoble frekvensen fra i dag, samtidig som de faste avgangene gjør at rutetabellen blir enklere å forholde seg til for brukeren.



Forslag til rutenett langs stamlinjen i rushtid

Vedlagt denne KVU ligger sluttrapport for prosjektet "Altas bussruter i endring". I sluttrapporten står det at det skulle gjennomføres en kontrollmåling for økning av kollektivandelen til målet på 4% i januar 2012. Dette er ikke blitt gjennomført enda grunnet en takstøkning rett etter at prosjektet ble iverksatt.

### 2.3.3 Tilrettelegging for gang- og sykkeltrafikk

Alta er godt tilrettelagt for gange og sykling. Byen har et godt utbygd gang- og sykkelvegnett, og det er mange turløyper og grønne områder i umiddelbar nærhet. Det er likevel behov for utbedring og bedre tilpasning av dette.

Statens vegvesen og Alta kommune har utarbeidet en plan for sammenhengende sykkelvegnett i byen. Denne planen dannet bakgrunn for at Alta er pekt ut som den byen i Finnmark som skal ha en konsentrert innsats for å øke sykkelbruken i perioden 2010 -2013. Den økte innsatsen vil både rette seg mot å utbedre infrastrukturen og annen tilrettelegging for å øke attraktiviteten for syklende.

### 2.3.4 Godstransport

Alta er et knutepunkt for godstransporten i regionen. Dette gjelder for alle typer godstransport både sjø, luft og langs landeveien.

En stor del av godset skal naturligvis til og fra Alta by, men det skjer også omlasting og transport til andre deler av fylket fra terminalene i Alta.

Rv93 går fra grensen til Finland (Kivilompolo) til Alta. Grenseovergangen ved Kivilompolo er den er den viktigste i Finnmark med hensyn til transportmengde.

Alta havn er en stamhavn. Havnen ligger i nær tilknytning til dagens E6 og Alta lufthavn.

Alta har i dag en viktig funksjon som et nav for godstransporten i fylket.

### 2.3.5 Analyse av transport

Det er utarbeidet en trafikkanalyse for Alta by. Prognosene viser at trafikkmengden på dagens vegnett vil fortsette å øke i hele beregningsperioden (2010-30). Befolkningsvekst og generell økt vekst i trafikk vil medføre store utfordringer på dagens vegnett.

Figurene under viser befolkningsvekst og trafikkmengde på aktuelle veistrekninger i Alta. Figurene er hentet fra vedlagt rapport "Trafikkberegninger Alta".

#### Befolkningsutvikling Alta SSB-prognose HHMH

2010	2011	2013	2015	2020	2025	2030
18 680	18 763	19 128	19 513	20 533	21 520	22 526

*SSB-prognose etter mellomalternativet HHMH..*





Trafikkmengde (ADT) i 2030.

E6 kommer inn mot Alta by fra sør og nord. Årsdøgntrafikken ligger på mellom 2000 og 2500 på begge sider av byen. Fra sør kommer Rv93 inn mot byen. Her er det en årsdøgntrafikk på ca 3500. Årsdøgntrafikken reduseres til ca. 1500 sør for Eiby (ca. 10 km sør for Alta by).

Regionale og nasjonale bussruter har et naturlig knutepunkt i Alta. Det er i dag ikke spesielt godt tilrettelagt for kollektivtrafikk i Alta. I rulleringen av kommunedelplanen for Alta by er det foreslått å sette av et areal på Alta sentrum som skal bli en framtidig kollektivterminal.

Alta lufthavn er en av tre stamflyplasser i Finnmark. Flyplassen brukes av reisende fra de omkringliggende kommunene. Flyplassen har vært gjennom en omfattende ombygging og utvidelse. Den nye flyplassen ble åpnet i 2009. Flyplassen er svært viktig for næringslivet, ikke minst for reiselivet i regionen.

### 3 Behovsanalyse

Hovedfokuset i dette kapitlet er å beskrive behovet for endringer av dagens situasjon og hvilke verdier det er behov for å ivareta. Fokuset vil være knyttet til behovene og ikke til løsningene. Analysen skal avdekke hvem som er de viktigste interessentene og hvilke behov som er de viktigste prosjektutløsende behov.

#### 3.1 Om behov

Kartlegging av interessenter og behov er sentralt i KS1-opplegget (jf. retningslinjene). Behovsanalysen skal kartlegge og oppsummere alle interessentgrupper, relevante transportbehov og øvrige behov som har betydning for utviklingen av trafikken og transportbehovet i Alta by. Analysen skal i hovedsak kartlegge behov på et overordnet nivå uavhengig av transportteknologi. Samfunnsbehov vil naturlig gjelde for alle typer transportløsninger gjennom Alta by.

#### 3.2 Nasjonale interesser (normative behov)

##### Nasjonal transportplan

St.meld. nr. 16 (2008-2009) Nasjonal transportplan 2010 - 2019 har generelle målsettinger for transportpolitikken på landsbasis. Gjennom NTP framgår det at transportpolitikken skal være rettet mot økt trafikksikkerhet, mer miljøvennlig transport, regional utvikling og et effektivt og tilgjengelig transportsystem for næringsliv og befolkning i hele landet.

Spesielt for byområdene legger regjeringen blant annet opp til å:

- redusere rushtidsforsinkelse for næringslivets transport og kollektivtransport,
- bedre miljøet i byene ved å gjøre det mer attraktivt å bruke miljøvennlige transportformer og ved å stimulere tiltak som begrenser personbilbruken, blant annet ved økt satsing på sykkeltiltak, bedre tilrettelegging for kollektivtransport og ved å øke belønningsordningen ytterligere,
- bidra til utvikling av kollektivknutepunkter og universell utforming av kollektivtransporten,
- være pådriver for å tilrettelegge for en mer helhetlig virkemiddelbruk i byområdene ved å stille sterkere krav til helhetlige areal- og transportplaner og til sammensetning av tiltakspakker for å sikre framtidsrettede transportløsninger i byene,
- bompengepakker i byer skal innrettes like at det foreligger en helhetlig plan for hvordan trafikk- og miljøutfordringer skal løses på kort og mellomlang sikt.

For transportsystemet i Alta vil behov knyttet til regjeringens transportpolitikk være:

Viktigste nasjonale behov iht. Nasjonal Transportplan:

- ✓ Helhetlige areal- og transportplaner for å sikre framtidsrettede løsninger
- ✓ Redusert rushtidsforsinkelse som følge av befolkningsvekst
- ✓ Redusere antall personer som blir drept eller skadet i vegtrafikken

Andre nasjonale behov iht. Nasjonal Transportplan:

- ✓ sikre framtidsrettede transportløsninger
- ✓ utvikling av kollektivknutepunkter og universell utforming av kollektivtransporten
- ✓ Redusert luftforurensning og støy

### **Rikspolitiske retningslinjer**

Retningslinjene skal legges til grunn for planlegging og utøvelse av myndighet etter plan- og bygningsloven i kommuner, fylkeskommuner og hos statlige myndigheter. Retningslinjene tar sikte på:

- å redegjøre for nasjonale mål av betydning for areal- og transportplanlegging,
- å klargjøre viktige prinsipper for hva som bør vektlegges i planleggingen,
- å peke på samarbeidsbehov og ansvar i gjennomføringen.

Utdrag fra retningslinjene:

- Planlegging av utbyggingsmønsteret og transportsystemet bør samordnes slik at det legges til rette for en mest mulig effektiv, trygg og miljøvennlig transport og slik at transportbehovet kan begrenses.
- Hensynet til effektiv transport må avveies i forhold til vern av jordbruks og naturområder.  
En bør unngå nedbygging av særlig verdifulle naturområder, inkl. særlig verdifulle kulturlandskap, sjø og vassdragsnære arealer, friluftsområder, verdifulle kulturmiljøer og kulturminner.
- I regioner eller områder der befolkningstettheten kan gi grunnlag for kollektivbetjening som et miljøvennlig og effektivt transportalternativ, skal det ved utformingen av utbyggingsmønsteret og transportsystemet legges vekt på å tilrettelegge for kollektive transportformer.
- Når kapasitetsproblemer i vegsystemet oppstår, skal andre alternativer enn økt vegkapasitet vurderes på lik linje, for eksempel regulering av trafikk, forbedring av kollektivtransporttilbudet.  
Sykkelsom transportform skal tillegges vekt der det ligger til rette for det.  
Hensynet til gående og bevegelseshemmede skal tillegges vekt i planleggingen.

### **3.3 Etterspørselsbaserte behov**

#### **3.3.1 Behov for bedre framkommelighet**

Den økte trafikken på hovedvegnettet har medført at gjennomsnittshastigheten har blitt redusert på de mest sentrale delene av vegnettet i typiske rushtider.

Den økte trafikken på E6 eskalerer også forsinkelser i kryssene ut mot E6. Dette fører til at en større andel av kjørende velger alternative kjøreruter. På noen strekninger betyr dette økt trafikk gjennom boligområder som i utgangspunktet ikke er tilrettelagt for gjennomgangstrafikk.

Utfordringene i Alta by er knyttet til en fortsatt trafikkvekst og behovet for nye utbyggingsarealer. Trafikkprognosene viser at dersom befolkningsveksten og trafikkveksten fortsetter vil dagens vegnett ikke være tilstrekkelig til å imøtekomme den fremtidige trafikkveksten.

Næringstransporten har behov for et forutsigbart vegnett. Spesielt er det behov for å hindre forsinkelser som følge av at det er køer og vanskeligheter med å komme seg ut på E6 i perioder for større kjøretøy.

#### **3.3.2 Behov for bedre tilgjengelighet**

Den lave kollektivandelen i Alta indikerer at det er behov for et bedre kollektivtilbud i Alta by, og da spesielt knyttet til bolig- og næringsområder. Det er behov for bedre tilrettelegging av bussholdeplasser, utbedring av bussterminal/knutepunkt for kollektivtrafikken og økning i frekvens på avganger. Gjennom prosjektet "*Busstilbudet i Alta by*", er det gjort en undersøkelse på det eksisterende tilbudet som videre har endt i et forslag til nye og bedre ruter for buss i Alta.

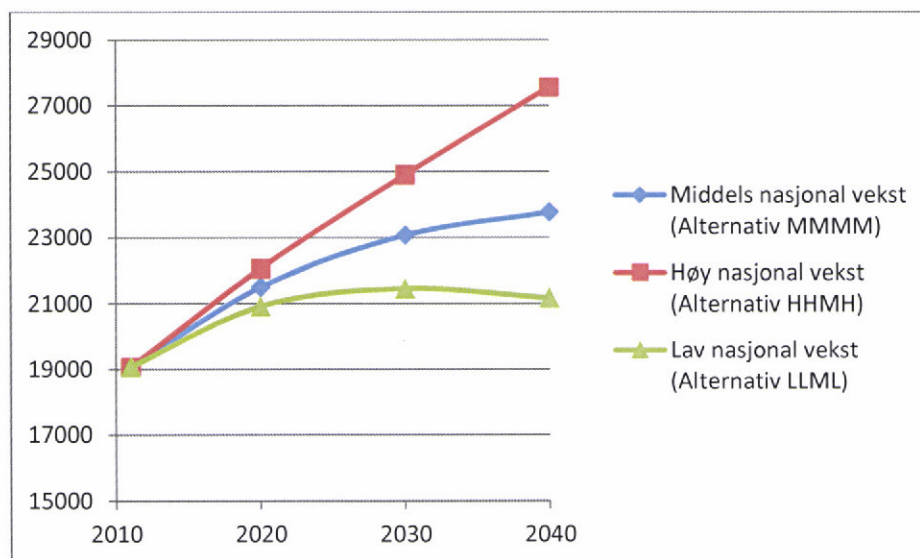
Videre er det behov for å øke tilgjengeligheten for alle brukergruppene gjennom å utbedre eldre veganlegg, herunder busslommer og gangarealer slik at disse er universelt utformet.

Det er også behov for bedre tilrettelegging for syklister. Alta by har et relativt bra utbygd gang- og sykkelvegnett selv om det fortsatt er enkelte strekninger der det er behov for utbedringer av dette. Det er behov for å tilrettelegge bedre for sykkelparkering i sentrum og på andre viktige knutepunkt og arbeidsplasser.

Alta har stor tilflytting. Dette krever at det blir planlagt store områder for fremtidige boliger i byen. Dette vil også kreve et godt utbygd infrastrukturnett, inkludert kollektivtrafikk samt gang- og sykkelveier. Konseptvalgutredningen vil ta dette som et av utgangspunktene i utredningen.

Figuren under viser fremskrevet folkemengde for Alta frem til 2040. Alta kommune bruker "Høy nasjonal vekst" (HHMH) som verdier i sine beregninger. Det samme gjør Statens vegvesen som forholdstall i KVU Alta.

	2011	2020	2030	2040
Middels nasjonal vekst (Alternativ MMMM)	19071	21500	23071	23773
Høy nasjonal vekst (Alternativ HHMH)	19071	22067	24907	27551
Lav nasjonal vekst (Alternativ LLML)	19071	20926	21458	21173



Fremskrevet folkemengde, etter region, kjønn, alder, alternativ, tid og statistikkvariabel. (ssb.no)

### 3.3.3 Trafikksikkerhetsbehov

Fra år 2004 til 2009 er det registrert 102 personskadeulykker i Alta kommune med 9 drepte og 30 alvorlig skadde personer.

En stor del av ulykkene skjer i eller i nærheten av Alta by. Ulykkene i Alta by er spredt utover og det er ikke noe entydig mønster på hvor ulykkene skjer. De fleste alvorlige ulykker skjer langs riks- og fylkesvegene. Det er registrert få ulykker på det kommunale vegnettet.



Ulykkeskart Alta by 2004-2009 (NVDB)

- Dødsulykker
- Alvorlige trafikkulykker
- Mindre alvorlige trafikkulykker

Ulykkesfrekvensen i Alta er høy sammenlignet med andre byer. Spesielt ulykkesfrekvensen for antall drept og hardt skadet i Alta er høy, på 2,1 pr 1000 innbygger. Til sammenligning er det gjennomsnittet 0,6 drept og hardt skadet pr 1000 innbygger for alle byene som er tatt med i tabellen nedenfor.

Kommune	Antall ulykker	Antall drepte / skadde	Antall drepte	Antall hardt skadde	Antall lettere skadde	Antall innbyggere	Antall drepte + skadde pr 1000 innbygg.	Antall drepte + hardt skadde pr 1000 innbygg.
Harstad	68	75	0	8	67	23 257	3,2	0,3
Drammen	188	283	9	25	249	62 566	4,5	0,5
Stavanger	500	624	7	31	586	123 850	5,0	0,3
Tromsø	277	385	6	17	362	67 305	5,7	0,3
Kristiansand	399	499	10	38	451	81 295	6,1	0,6
Sandnes	301	399	3	37	359	64 671	6,2	0,6
Ålesund	219	306	8	13	285	42 982	7,1	0,5
Bodø	261	364	12	21	331	47 282	7,7	0,7
<b>Alta</b>	<b>102</b>	<b>150</b>	<b>9</b>	<b>30</b>	<b>111</b>	<b>18680</b>	<b>8,0</b>	<b>2,1</b>
Oslo	3773	4800	32	260	4508	586 860	8,2	0,5
Trondheim	1145	1531	12	81	1438	170 936	9,0	0,5
Sandefjord	288	390	5	24	361	43 126	9,0	0,7
Bergen	1669	2327	15	108	2204	256 600	9,1	0,5
Tønsberg	304	378	6	23	349	39 367	9,6	0,7
Arendal	272	431	10	29	392	41 655	10,3	0,9
Fredrikstad	607	850	10	31	809	73 638	11,5	0,6
Sarpsborg	427	633	14	39	580	52 159	12,1	1,0
Skien	479	662	6	31	625	51 668	12,8	0,7
Larvik	385	566	7	46	513	42 412	13,3	1,2

Antall ulykker med drepte, hardt skadde og lettere skadde i perioden 2004-2009

### 3.3.4 Behov knyttet til trafikkenes virkninger på omgivelsene

Trafikkveksten på riks- og fylkesvegene gjennom Alta by har medført større utfordringer knyttet til støy- og støvforurensing i sentrale deler av byen. Trafikkveksten på E6 har medført at mange i dag bruker alternative kjøreruter. Dette har ført til at veger som tidligere hadde en relativ lav ÅDT opplever en langt sterkere vekst i trafikken enn det man normalt skulle forvente. Vi ser at det er en overføring av trafikk fra hovedvegnettet til sekundærvegnettet. Uten tiltak på vegnettet vil denne utviklingen forsterkes.

### 3.3.5 Behov knyttet til fortetting og byutvikling

Det er knyttet en rekke utfordringer til fortsatt befolkningsvekst. Til tross for at Alta by har store ubebygde arealer i og rundt byen er det sterke interesser knyttet til jordvern og kulturminner som gir klare begrensninger for arealbruksutviklingen. Alta kommunestyre har vedtatt at det er et mål at byen skal vokse "innover" gjennom fortettingspolitikk. I rulleringen av kommunedelplanen for Alta by legges det til grunn at det er behov for ca. 4000 nye boenheter de neste 20-30 årene.

I denne forbindelse vil infrastrukturen ha en vesentlig funksjon som en samleåre mellom de ulike bydelene og elementer i Alta. Samtidig må ikke veien virke som en barriere, som gjør tilgjengeligheten vanskelig. Dette vil si at veien bør etterstrebes å anlegges slik at den omfatter mest mulig områder gjennom Alta, samtidig som det blir lagt opp til mange krysningsmuligheter av veien.

### 3.4 Interessentgruppers behov

#### Primære interessentgrupper

Primære interessentgrupper defineres som interessenter som direkte berøres av infrastrukturen ved at de selv er brukere og de som er direkte berørt av de endringer i sentrum som følger av tiltaket. Følgende interessentgrupper defineres her som primærinteressenter:

Interessentgruppe	Hvorfor interessant	Behov
Arbeids- reisende med bil	Arbeidsplasser og bosted er lokalisert både i sentrum og øst og vest for sentrum.	Ved fremtidig trafikk vil det være behov for en effektiv, forutsigbart og sikker arbeidsreise gjennom Alta by.
Arbeids - reisende med kollektiv	Arbeidsplasser og bosted er lokalisert både i sentrum og øst og vest for sentrum.	Framtidig kollektivtrafikk må være forutsigbar og effektiv.
Arbeids - reisende, gående og syklende	Arbeidsplasser og bosted er lokalisert både i sentrum og øst og vest for sentrum.	Framtidige Gang - og Sykkelveier må være sikker, effektiv og forutsigbar.
Næringslivet i Alta sentrum	Sentrumsområdet har et allsidig næringsliv med handel, service, restauranter og kulturtilbud som er avhengig av et godt vegnett.	God tilgjengelighet og god framkommelighet for kunder, ansatte og varelevering.
Næringslivet på Elvebakken og i Bossekop	Næringslivet på Elvebakken og i Bossekop er avhengig av framkommelighet og forutsigbarhet både for kunder og for varetransporten til og fra områdene.	God framkommelighet og forutsigbarhet for person- og varetransport gjennom sentrum.
Naboer og grunneiere.	Personer og næringsdrivende som blir berørt av infrastrukturen som nabo til vegen. Grunneiere i området som må avgi grunn til veganlegg.	Minst mulig støy og forurensing. God tilgjengelighet og unngå arealmessige ulemper. Også behov for at større vei ikke skal virke som en barriere mellom ulike arealer.

#### Sekundære interessenter

Dette er andre grupper av trafikanter som ferdes på vegen eller er indirekte berørt av vegens beskaffenhet og beliggenhet. De som er indirekte berørt av endringer i sentrum som følger av tiltaket defineres i gruppen andre interessenter.



Interessenter	Hvorfor interessenter	Behov
Reiselivet	Alta er et knutepunkt for reiselivet i Finnmark og her behov for et godt tilrettelagt vegnett for å tiltrekke flere turister.	God tilgjengelighet, framkommelighet og sikkerhet for kunder og ansatte.
Transportører og andre på gjennomreise	Transportører av gods til og gjennom Alta by og til Alta havn. Transport ut av Alta by til andre deler av regionen	Bedre kapasitet i perioder med størst trafikk.
Andre reisende	Transport til skoler, idrettshaller, kulturtilbud og andre aktiviteter i Alta by	Et godt kollektivsystem og framkommelighet for gående og sykkel. Beboerne utenfor sentrum har behov for et forutsigbart vegnett.
Nødetater	Ambulanse, politi, brannvesen	Rask framkommelighet. På eksisterende E6 kan det være vanskelig å komme raskt nok frem ved uttrykning.
Bosatte i Alta by	De som bor i Alta har interesser i hvordan trafikken påvirker nærmiljøet.	Bedre sentrumsmiljø og trafikk sikker framkommelighet. Samt trygge gang- og sykkelveier.
Kulturmyndigheter	Internasjonale verneinteresser knyttet til helleristningene i Hjemmeluft og til områdene på og rundt Komsafjellet.	Ivaretagelse av kulturminneverdiene i Alta
Operatører av kollektivtransport-selskap	Buss-selskap, hurtigbåtselskap, og flyplassen.	Har først og fremst behov for bedre framkommelighet og tilrettelegging for buss.
Interessentgrupper, organisasjoner, selskaper og andre offentlige instanser	Barn- og unges representanter, funksjonshemmedes forening, Alta næringsforening, beboerforeninger	Universell utforming, god framkommelighet og godt nærmiljø
Transportnæring	Lastebileiere, drosjer og budfirma som leverer varer og tjeneste i Alta by	Kort reisetid, lave transportkostnader og mindre forsinkelser

### 3.5 Regionale og lokale myndigheters interesser

#### Fylkesplanen for Finnmark

Fylkesplan for Finnmark ble godkjent i Kong.res. 13.april 2007

Hovedmålet for infrastruktur- og kommunikasjonspolitikken er:

- ✓ Finnmark – der næringsliv og befolkning har et transport- og kommunikasjonstilbud med forutsigbarhet og sikker framkommelighet.

I fylkesplanen er blant annet satt fokus på følgende tema:

- ✓ Kan vi sikre kollektivtrafikken?
- ✓ Hvordan sikre fremkommelighet og trafiksikkerhet?
- ✓ Store utfordringer for havner

### **Kommuneplan for Alta**

I kommunedelplanen for Alta by fokuseres det på behovet for utbyggingsarealer. Kommunestyret har gjennom kommuneplanens samfunnsdel og planprogrammet for rullering av byplanen vedtatt at byen skal vokse innover.

Alta kommune startet arbeidet med rulleringen av kommuneplanens arealdel for Alta by våren 2009. Ny avlastningsveg var et viktig premiss for planarbeidet og avlastningsvegen vil fungere som en grense mellom utbygging og vern. Alle arealene nord for avlastningsvegen bygges ned på sikt.

Det legges opp til at hovedtyngden av nye boligfelt skal ligge i gangavstand til skole, og med trafiksikker adkomst, eksempelvis gang- og sykkelvegforbindelse. Ved lokalisering av nye boligfelt skal tilgang til og framkommelighet for kollektivtrafikk ha høy prioritet.

Alta kommune legger i sitt arbeid med kommuneplanens arealdel til grunn at det er behov for 4000 nye boenheter de neste 20-30 årene. De fleste av disse planlegges innenfor Altas bygrense. Hensynet til jordvern, kulturmiljø og utfordringer knyttet til Altaelva gjør at de tilgjengelige arealene innenfor Alta by er begrensede.

Fortsatt vekst og utbygging i Alta by er avhengig av en utvikling av vegnettet.

## **3.6 Behovsvurdering – prosjektutløsende behov**

De prosjektutløsende behovene skal tydeliggjøre en spesifikk hovedbegrunnelse for tiltak på transportsystemet i Alta. Andre behov som er framkommet i behovsanalysen blir en del av de krav som kan settes til utforming av transportsystemet.

### **3.6.1 Prosjektutløsende behov**

- Å utvikle et veinett som sikrer en miljømessig, effektiv og fremtidsrettet arealbruksutvikling.
- Bedre trafiksikkerheten.
- Bedre framkommeligheten.

### **3.6.2 Viktige behov**

Her beskrives andre interessenters behov, nasjonale behov og behov som framkommer av fylkesplan og kommuneplan som ikke inngår som direkte prosjektutløsende behov defineres som andre viktige behov.

#### **Tilgjengelig for bruk av miljømessige fremkomstmiddel**

Nasjonal transportplan, Finnmark fylkeskommune og Alta kommune har økt kollektivtransport som målsetting. Økt kollektivtransport vil bidra til å redusere biltrafikken i sentrum og føre til bedre sentrumsmiljø, og en reduksjon av biltrafikken vil bidra til at de lokale negative miljøkonsekvensene reduseres.

#### **Sikre framkommelighet for gående og syklende**

Nasjonal transportplan, fylkesplan for Finnmark og kommuneplan for Alta har målsetting om å legge til rette for gang- og sykkeltrafikk. Alta har et relativt godt utbygd gang- og sykkelvegnett, men fortsatt vekst i trafikken vil medføre flere barrierer for brukerne. Flere gående og syklende vil bidra til å redusere biltrafikken i Alta, og føre til bedre sentrumsmiljø. Utforming av Gang- og Sykkelveier setter krav til estetikk og Universiell Utforming.

#### **Vern av dyrket mark**

Rundt Alta er det en god del dyrket og dyrkbar mark. Ved anleggelse av en ny vei gjennom dette området, er det behov for at den anlegges slik at jordvernet blir ivaretatt på best mulig måte og gjør det mulig til fortsatt å drive de dyrkbare markene.

#### **Behov for å redusere CO2- utslipp**

Behov for å redusere CO2 – utslipp knyttet til transport. Reduserte klimagassutslipp for transportsektoren inngår i nasjonale målsettinger for byområder.

## **4 Mål**

Målet er knyttet opp mot prosjektutløsende behov. Dette er de primære interessentenes behov og prosjektutløsende nasjonale behov. Samfunns mål er det overordnede målet man ønsker å oppnå, og deles inn i effektmål som bidrar til å oppfylle samfunns målet. Effektmålene skal defineres slik at de er spesifikke og verifiserbare. Effektmålene brukes for å dokumentere måloppnåelse.

### **4.1 Samfunns mål**

Med utgangspunkt i det prosjektutløsende behovet er det formulert følgende samfunns mål for utviklingen av transportsystemet i Alta by:

*Transportsystemet i Alta er i 2040 sikkert, effektivt og godt samordnet med byutviklingen.*

## **4.2 Effektmål**

Effektmålene utdyper hvilke effekter tiltakene skal gi.

### **Effektmål:**

- ✓ Reduksjon av antall drepte og hardt skadde i trafikken i Alta by. Tilsvarende eller bedre enn sammenlignbare byer i Norge
- ✓ Reisetiden for person- og varetransporten i og gjennom Alta by skal være minst like god i 2040 som i 2010
- ✓ Transportsystemet er godt samordnet med byutviklingen

## **5 Overordnede krav**

Overordnede krav er de kriterier konseptene skal vurderes i forhold til, (sammenligningskriterier).

Krav inndeles gjerne i absolutte og viktige krav. Absolutte krav skal oppfylles. Hvis et konsept ikke oppfyller absolutte krav skal det forkastes.

Absolutte krav er følgelig også et utvalgsriterium. Kravdelen av dokumentet skal sammen med de øvrige delene gi et grunnlag for å kunne prioritere mellom ulike konsept.

### **5.1 Krav avledet av mål**

Det formuleres ingen egne krav som utdyper effektmålene.

### **5.2 Krav avledet av viktige behov**

- ✓ Øke kollektivandel fra 2 % mot 4 % i 2040
- ✓ Det skal i 2040 være mulig å sykle i hastigheter på 25 – 30 km/t på et sammenhengende sykkelvegnett
- ✓ Nedbygging av dyrket mark til vegformål skal være minst mulig
- ✓ Utslipp av CO<sub>2</sub> fra transport skal ikke øke i forhold til nivået i 2010

### **5.3 Tekniske, funksjonelle og økonomiske krav**

#### **5.3.1 Tekniske og funksjonelle krav**

Vegnormalene legges til grunn for dimensjonering av nye veger. Blant viktige krav er kravet om 4-feltsveg ved ÅDT over 12000 kjøretøy.

### **5.3.2 Økonomiske, tidsmessige og andre krav**

Utfordringene på E6 gjennom Alta by er knyttet til byens vekst og behovet for videre utbygging. Det er krav om en betydelig andel lokal finansiering for å sikre gjennomføring av en utbygging av vegnettet.

Utbyggingen av nye boligområder vil utløse rekkefølgekrav knyttet til utbygging og utbedring av vegnettet. Tilsvarende vil det være knyttet krav til større nærings- og forretningsområder utenfor dagens sentrumsområde.

## 6 Mulighetsanalyse og konsepter

### 6.1 Konsepter som inngår i alternativanalysen

På bakgrunn av bestillingen fra samferdselsdepartementet og forutsetningene lagt til grunn av Statens vegvesen i prosjektbestillingen vil følgende konsepter bli vurdert. Alle konsepter gjelder for strekningen mellom Hjemmeluft sør-vest for Alta sentrum, til over brua i Transfarelv vest for Alta sentrum.

#### Konsept 0



**Nullalternativet.** Dagens veglinje.

Nullkonseptet er et referansekonsept der det ikke gjennomføres investeringer og dagens nivå på drift av kollektivsystemet videreføres.

### Konsept 1 Mindre tiltak



Alternativ Mindre tiltak	Mindre tiltak på eksisterende vei. I hovedsak Trafikksikkerhetstiltak (TS-tiltak).
--------------------------	--

### Konsept 2 Tyngre opprustning av E6 gjennom sentrum



E6 gjennom sentrum. Tyngre opprustning av eksisterende vei.	Eksisterende E6 følges. Dagens E6 utvides til 4-felt på strekningen E6 x Rv93 til øst for Alta bru (E6 x Fv15). Eksisterende E6 utbedres der det ikke bygges 4-feltsveg.
---	--

### Konsept 3 E6 utenom sentrum Omkjøringsveg



E6 utenom sentrum.  
**Omkjøringsvei.**

Ny veglinje sør for eksisterende bebyggelse fra Hjemmeluft til Alta bru og nord for dagens bebyggelse mellom Alta bru og Transfarelv. Primærfunksjon som ny E6 utenom Alta by. Veglinjen knyttes i liten grad opp mot eksisterende og planlagte bolig, nærings og forretningsområder. I tillegg gjøres TS-tiltak langs eksisterende E6.



#### Konsept 4 Avlastningsveg nær sentrum



Avlastningsveg nær sentrum.

nær

Ny veglinje sør for eksisterende bebyggelse. Veglinjen knyttes opp mot eksisterende og planlagte bolig, industri og forretningsområder på strekningen Hjemmeluft – Alta bru. Eksisterende E6 utbedres fra Kronstad til Transfærelv. I tillegg gjøres TS-tiltak langs eksisterende E6.

## Konsept 5 Avlastningsveg over Raipas



Avlastningsvei  
Raipas.

over

I hovedsak samme veilinje som i "Konsept 3", men ved Elvenes går linjen over Altaelva mot Raipas og følger østsiden av elva til Kronstad.

I tillegg gjøres TS-tiltak langs eksisterende E6.

## 7 Mål- og kravoppnåelse

Nedenfor er de ulike konseptenes mål- og kravoppnåelse vurdert i forhold til mål- og krav formuleringene gitt i kapitelet 5.

### 7.1 Måloppnåelse

Med utgangspunkt i det prosjektutløsende behovet ble det formulert følgende samfunns mål for utviklingen av transportsystemet i Alta by:

*Transportsystemet i Alta er i 2040 sikkert, effektivt og godt samordnet med byutviklingen.*

De ulike konseptene er vurdert i forhold til hvordan de ivaretar og oppfyller samfunns målet.

Konsept	Samfunns- mål	Ivaretar og oppfyller samfunns målet?	Hvorfor? \ Hvorfor ikke?
<i>Konsept 0 – “Dagens veglinje”</i>		Nei	Beregninger viser at dagens vegnett ikke vil ha tilfredstillende kapasitet om 5-10 år.
<i>Konsept 1 – Mindre tiltak</i>		Ja \ Nei	TS-tiltak langs eksisterende E6. Oppfyller ikke samfunns mål om by- og sentrumsutvikling.
<i>Konsept 2 – “E6 gjennom sentrum. Tyngre opprustning av eksisterende vei.”</i>		Ja \ Nei	Vil ivareta en vekst i trafikken samt krav om TS og effektiv transport. Er derimot ikke miljøhensiktsmessig ivaretatt.
<i>Konsept 3 – “E6 utenom sentrum. Omkjøringsvei”</i>		Ja \ Nei	Trafikken vil gå sikkert og effektivt utenom sentrum. Løser ikke problemet med interntrafikk i Alta.
<i>Konsept 4 – “Avlastningsveg nær sentrum”</i>		Ja	Dagens bolig-, nærings- og forretningsområder blir knyttet opp mot ny vei. Sikrer et hovedvegnett samordnet med byutviklingen.

<i>Konsept 5 – “Avlastningsvei over Raipas”</i>	<b>Ja\ Nei</b>	Mye likt konsept 4, men her er veien trukket ut av et betydelig byområde (Aronnes). Dagens veinett på Aronnes tilfredstiller kapasitetsbehov om 5-10 år.
---	----------------	--

**Konsept 4 – “Avlastningsvei nær sentrum” er det konseptet som har best måloppnåelse.**

Nedenfor er kravoppnåelsen av effektmålene kort oppsummert i en tabell. Forklaring på vurdering av effektmålenes kravoppnåelse er gitt under tabellen.

<b>Effektmål</b>	Reduksjon av antall drepte og hardt skadde i trafikken i Alta by	Reisetiden for person og varetransporten i og gjennom Alta by skal være like minst like god i 2040 som i 2010	Transportsystemet er godt samordnet med byutviklingen
<b>Konsept</b> <i>Konsept 0 – Dagens situasjon</i>	<b>Nei</b>	<b>Nei</b>	<b>Nei</b>
<i>Konsept 1 – Mindre tiltak</i>	<b>Ja</b>	<b>Nei</b>	<b>Nei</b>
<i>Konsept 2 – E6 gjennom sentrum</i>	<b>Ja</b>	<b>Ja</b>	<b>Nei</b>
<i>Konsept 3 – E6 utenom sentrum</i>	<b>Ja\Nei</b>	<b>Nei</b>	<b>Ja\Nei</b>
<i>Konsept 4 – Avlastningsveg nær sentrum</i>	<b>Ja</b>	<b>Ja</b>	<b>Ja</b>
<i>Konsept 5 – Avlastningsvei over Raipas</i>	<b>Ja</b>	<b>Ja</b>	<b>Ja</b>

#### **Reduksjon av antall drepte og hardt skadde i trafikken i Alta by**

I behovsanalysen kapittel 3.3.3 viser tabellen at Alta har spesielt mange drepte og hardt skadde pr. 1000 innbygger sammenlignet med andre byer i Norge. Effektmålet om reduksjon av antall drepte og hardt skadde i trafikken i Alta by tillegges derfor stor betydning.

Tabellen under viser estimert reduksjon i antall skadde og drepte i de ulike konseptene:

## Ulykker

	Alternativ 0	Avlastningsveg	Omkjøringsveg	Raipas	Utbedring
Drepte	80,9	-0,6	-0,3	-0,3	-2,2
Hardt skadde	307	-1	-2	-5	-9
Lettere skadde	2 428	-38	-33	-79	-175
Personskadeulykker	2 016	-39	-39	-63	-135

### Reisetiden i og gjennom Alta by skal være like god som i 2010

En fortsatt vekst i befolkningen med tilhørende trafikkvekst vil medføre forsinkelse på vegenettet i løpet av planperioden. Konseptene etterstreber å kunne tilfredstille samme reisetid gjennom Alta by ved å lede hovedtrafikken langs dagens E6 utenom sentrum og samtidig ha forbindelse med de viktigste knutepunktene i sentrum.

### Transportsystemet er godt samordnet med byutviklingen

Konseptene tilnærmer seg en løsning hvor de avsatte områdene i kommuneplanen til bolig- og næringsutvikling ligger langs veilinjene til avlastningsvei for dagens E6. Dette for at avlastningsveien skal være lett tilgjengelig å benytte som hovedferdselsåre i fremtidig byutvikling.

## 7.2 Krav avledet av viktige behov

De ulike konseptene skal også vurderes i forhold til følgende krav avledet av viktige behov:

- Reduksjon av antall drepte og hardt skadde i trafikken i Alta by
- Reisetiden for person og varetransporten i og gjennom Alta by skal være like god som i 2010
- Økt kollektivandel fra 2 % til 4 %
- Framkommeligheten for gang- og sykkeltrafikken økes

Krav	Øke kollektivandel fra 2 % til 4 %	Framkommeligheten for gang- og sykkeltrafikken skal økes	Nedbygging av dyrket mark til vegformål skal være minst mulig	Utslipp av CO2 fra transport skal reduseres
<b>Konsept</b>				
<i>Konsept 0 – Dagens situasjon</i>	Nei	Nei	Ja	Nei
<i>Konsept 1 – Mindre tiltak</i>	Nei	Ja	Ja	Nei

<i>Konsept 2 – E6 gjennom sentrum</i>	Ja\Nei	Ja	Ja	Nei
<i>Konsept 3 – E6 utenom sentrum</i>	Nei	Nei	Nei	Ja\Nei
<i>Konsept 4 – Avlastningsveg nær sentrum</i>	Ja	Ja	Ja\Nei	Nei
<i>Konsept 5 – Avlastningsvei over Raipas</i>	Ja	Ja	Nei	Nei

#### **Økt kollektivandel fra 2 % til 4 %**

Ingen av konseptene vurderes å gi konsekvenser for kollektivtransport knyttet til andre transportmidler enn buss. I tillegg til buss foregår det kollektivreiser med båt og fly til og fra Alta by. Buss er i dag det eneste kollektivtilbudet i Alta by og det vurderes ikke som aktuelt å etablere andre kollektivtilbud slik som trikk eller bane i byen.

Ingen av konseptene vil i seg selv øke andelen kollektivreisende, men *Konsept 2 – “E6 gjennom sentrum”* og *Konsept 4 – “Avlastningsveg nær sentrum”* vil kunne bidra til at reisetiden reduseres og tilgjengeligheten øker og dermed øker også attraktiviteten for kollektivreiser.

#### **Framkommeligheten for gang- og sykkeltrafikken økes**

Ved å anlegge avlastningsvei utenom dagens E6, vil det i fremtiden være arealer tilgjengelig til å bygge ut et sammenhengende gang- og sykkelveinett gjennom hele Alta sentrum. Det vil i tillegg også kunne bygges gang- og sykkelveier langs etter nye veilinjer.

#### **Nedbygging av dyrket mark til vegformål skal være minst mulig**

Utenom Alta sentrum er det en god del dyrket mark i umiddelbar nærhet til byen. For landbruksnæringen har disse områdene stor verdi, og det er ønskelig med minst mulig inngrep. Utenom konseptene 0, 1 og 2 er veilinjen i konsept 4 lagt i randsonen til eksisterende bebyggelse og dyrket mark blant annet for at inngrepet i dyrket mark skal være minst mulig. Konsept 3 og 5 er de konseptene som tar mest dyrket mark til veiformål.

#### **Utslipp av CO2 fra transport skal ikke øke betydelig i forhold til nivået i 2010**

Med bedre veistandard og veier med bedre regularitet, vil man kunne redusere CO2-utslippene. Da vil trafikken flyte raskere og motorer forbrenne mindre CO2. Flere av konseptene leder også hovedtrafikken ut av sentrum. Dette vil i tillegg hjelpe på å redusere kødannelse i rushtider, noe som bidrar til økt CO2-utslipp.

	Konsept 1	Konsept 2	Konsept 3	Konsept 4	Konsept 5
<b>Alternativ 0</b>	102 994	102 994	102 994	102 994	102 994
<b>Planlagt</b>	102 994	104 370	103 166	102 784	102 136
<b>Endring</b>	0	-1376	-172	210	858

Tabellen viser endring i tonn CO<sub>2</sub>-utslipp på de ulike konseptene. Verdiene er oppgitt i tonn vs. %-vis endring pga. dårlige lokale beregningsdata i Finnmark.

**Konsept 1, “Mindre tiltak”**, har ingen endring da dette konseptet ikke gjør betydelige endringer for biltrafikken.

**Konsept 2, “Tyngre opprusting. E6 gjennom sentrum”** får høye negative tall fordi her bygger man dobbelt så stor vei gjennom sentrum uten å lede vekk noe av den totale trafikken.

**Konsept 3, “E6 utenom sentrum”**, har negativ verdi fordi det her blir lengre å kjøre, og dermed med CO<sub>2</sub>-utslipp.

**Konsept 4, “Avlastingsvei nær sentrum”** får positiv endring i CO<sub>2</sub>- utslipp fordi det her blir mer effektiv regularitet av gjennomgangstrafikken i Alta sentrum.

**Konsept 5, “Avlastingsvei over Raipas”** får høyere positiv endring i CO<sub>2</sub>-utslipp da dette konseptet fanger opp mer trafikk som vil få kortere distanser til målpunktet.

## 8 Samfunnsøkonomisk analyse

Tallene som brukes nedenfor er hentet ut fra “Kommunedelplanen med konsekvensutredning for – Avlastningsveg E6 Alta sentrum”. Det ble gjort et omfattende arbeid med prissatte og ikke - prissatte konsekvenser i forbindelse med utredningsarbeidet som ledet fram til en vedtatt kommunedelplan for Avlastningsveg - E6 Alta sentrum. Det er gjort en vurdering av grunnlagstallene og beregningene gjort i forbindelse med konsekvensutredningen. Tallene er noe gamle, men vurderes å være gyldige fortsatt. Det er vurdert om det har skjedd endringer som kan medføre at forholdstallene mellom de ulike alternativene har endret seg. Det er ikke påvist endringer i pris eller samfunnsutvikling som gir grunn til å anta at konklusjonene i tidligere utarbeidet materiale vil gi avvik i forhold til dagens situasjon sammenlignet med tidligere utarbeidet rapport.

Statens vegvesen Region nord har derfor lagt til grunn at det ikke er behov for å gjøre nye beregninger av de prissatte og ikke - prissatte konsekvensene i forbindelse med konseptvalgutredningen.

### 8.1 Samfunnsøkonomisk beregning

#### 8.1.1 Metode

Med en analyseperiode på 30 år inntreffer nytte og kostnader av prosjektet til forskjellige tidspunkter. For å få et samlet bilde av alle fordeler og ulemper som prosjektet medfører, må disse summeres. De kan imidlertid ikke summeres direkte fordi man i en nyttekostnads - analyse tillegger konsekvenser som inntreffer på forskjellige tidspunkter forskjellig

betydning. Betydningen av en konsekvens i et bestemt basisår diskonteres hvert år med en rentefot på 4,5 %. Resultatet av en slik beregning er nåverdien.

Et lønnsomhetskriterium er en beregnet størrelse som angir om en investering kan anbefales til utføring. I denne forbindelse står *netto-nytte* sentralt. Definisjonen er at nettonytte av et tiltak er nytten minus alle kostnader ved gjennomføring og drift av tiltaket. Definisjonen på et lønnsomt prosjekt, i økonomisk forstand, er at *netto nytte* er større enn (>) eller lik null. Netto nytte er presentert som et delresultat av konsekvensanalysen i sammenstillingen av de prissatte konsekvensene.

Hvis budsjettrammen er slik at ikke alle tiltak kan gjennomføres, kan man bruke nyttekostnads - brøken for å foreta prioriteringer. Denne brukes også til anbefaling av alternativ.

Nyttekostnads- brøken er et relativt mål på lønnsomhet som sier hva man får netto igjen av hver krone som benyttes til realisering av prosjektet over *offentlige budsjetter til vegformål* (nytte pr. kostnadsenhet). Enkel formel:  $NN/K = (Nytte - Kostnad) / Kostnad$ .

Nyttekostnads - analysen behandler følgende temaer knyttet til *prissatte konsekvenser*:

- Tiltakskostnader
- Trafikanter tidskostnader
- Kjøretøyers driftskostnader (kjøretøykostnader)
- Ulykkeskostnader
- Miljøkostnader
- Ulempekostnader
- Nytte av nyskapt trafikk

#### Nytte og kostnadskomponenter

	<i>Konsept 1</i>	<i>Konsept 2</i>	<i>Konsept 3</i>	<i>Konsept 4</i>	<i>Konsept 5</i>
Anleggskostnad	95 mill.	1060 mill.	890 mill.	800 mill.	880 mill.
Budsjettkostnad (neddiskonterte investeringskostnader)		-1 054 340	-918 900	-835 220	-926 980
Netto nytte	-95,5mill	-743 650	-674 860	-594 800	-602 740
<b>Rangering (netto nytte)</b>	<b>1</b>	<b>5</b>	<b>4</b>	<b>2</b>	<b>3</b>

#### Samlet vurdering av prissatte konsekvenser

Konsept 1 – “*Alternativ 0+*”, gir en netto nytte på -95,415 mill. totalt, og en netto nytte brøk på -1,04. For øvrig er resterende gevinst lav, for utenom rene trafikksikkerhetstiltak. Anleggskostnaden er nesten tilsvarende netto nytte på 95 mill. Restverdien er beregnet til 35, 625 mill. Generelt er Konsept 1 - “*Alternativ 0+*” vanskelig å beregne i EFFEKT pga. noe dårlige utgangdata.

Vi ser at *Konsept 2* – “*E6 gjennom sentrum*” har høy nytteverdi, men også over en milliard i kostnad. Det er like fullt et poeng at hyppige akselerasjoner/ retardasjoner i tettbygde områder med mange kryss ikke fanges særlig godt opp av metodikken i EFFEKT. Dette gjelder i



tilfellet særlig for dagens E6. Dermed blir gevinsten av at en kjører jevnere (men fortere) på ny/ utbedret veg undervurdert. Dette gjelder imidlertid alle konseptene.

Vi ser en tydelig forskjell i nytte mellom konsept 3 og 4. Som beskrevet i trafikkanalysen vil en tilknytning av ny avlastnings-/omkjøringsveg til Aronnesveien gi en større overføring av trafikk fra dagens E6 jo nærmere sentrum tilkoblingen er. Dette gir seg særlig utslag på tidskostnadene, *Konsept 4 Avlastningsveg* som har tilknytningen til store bolig-, nærings- og forretningsområder vil dermed ha større nytte og nyttekostnadsbrøk.

*Konsept 5 – “Avlastningsvei over Raipas”*, er etter *Konsept 2 – “E6 gjennom sentrum”*, det dyreste konseptet å gjennomføre. Samtidige som det har den laveste netto nytte – verdien.

## 8.1 Ikke prissatte konsekvenser

Vurderingene av konsekvensene som er oppsummert nedenfor er et begrenset utdrag fra delutredningene for de enkelte utredningstemaer. I dette sammendraget er det derfor lagt vekt på å peke på konsekvenser som har stor negativ og positiv betydning når endelig valg av konsept tas. Konsepter med store negative eller positive konsekvenser er derfor kort beskrevet.

### 8.1.1 Oppsummering av ikke prissatte konsekvenser

Tema	Konsept 1	Konsept 2	Konsept 3	Konsept 4	Konsept 5
<i>Nærmiljø</i>	+	--	++	+	+
<i>Friluftsliv</i>	0	0	--	-	--
<i>Naturmiljø</i>	0	0	--	-	--
<i>Kulturminner\ kulturmiljø</i>	0	--	-	-	-
<i>Landskapsbilde</i>	0	0	--	-	--
<i>Landbruk</i>	0	0	--	-	--
<i>Geo- og vannressurs</i>	0	0	-	-	--
<i>Transportkvalitet</i>	0	++	+	++	++
<i>Sykeltrafikkens fremkommelighet</i>	+	+	0	+	+
<i>Lokalt utbyggingsmonster</i>	0	--	+	+	+
<i>Deponier og overskuddsmasser</i>	-	-	-	-	-

- : Stor negativ konsekvens
- : Middels negativ konsekvens
- 0 : Lik
- + : Middels positiv konsekvens
- ++ : Stor positiv konsekvens

### 8.1.2 Nærmiljø

Nærmiljø får middels negativ konsekvens dersom forslaget om å legge vegen som skjæring ned fra Monsbakken velges. For andre konsepter varierer konsekvensene for nærmiljøet mellom ingen konsekvenser til middels negativ konsekvens. Støy og barrierevirkninger er de viktigste negative konsekvensene. Mens *Konsept 4 – "Avlastningsveg nær sentrum"* vil kunne gi en positiv effekt på nærmiljøet i boligfeltet på Aronnes.

### 8.1.3 Friluftsliv

Friluftslivet får stor negativ konsekvens dersom veglinjen nord for dagens bebyggelse på Kronstad velges. Øst for Altaelva blir barriereeffekten til elva og sjøen og verdien av et urørt område dratt fram som viktige elementer ved området. For de andre områder, utenom konsept 5, varierer konsekvensene for friluftslivet fra ingen negative konsekvenser til liten til middels negative konsekvenser. *Konsept 5 – "Avlastningsvei over Raipas"* vil ha betydelig negativ konsekvens for Altaelvas biologiske mangfold og bl.a. billearten Elvasandjeger, som er vurdert til sterkt truet. Her er det også forekomster av vernet løvskog som vil bli berørt av en eventuell veilinje.

### 8.1.4 Naturmiljø

Naturmiljøet får stor negativ konsekvens dersom veglinjen nord for dagens bebyggelse på Kronstad velges. Øst for Altaelva blir verdifulle deler av deltaområdet nedbygd og en ny veg vil føre til økt forstyrrelse av fuglelivet. For de andre områdene varierer konsekvensene, men nedbygging av elvekjosene og bygging i verdifull lauvskog er andre negative konsekvenser som blir nevnt.

### 8.1.5 Kulturminner og kulturmiljø

Kulturminner og kulturmiljø får store negative konsekvenser for *Konsept 2 – "E6 gjennom sentrum"* som innebærer riving av Alta bru. I tillegg vil utvidelse til 4-feltsveg gjennom Elvebakken berøre deler av gjenreisningsbebyggelsen hvor Alta bru inngår som et bindeledd mellom Elvebakken og Kronstad. 4-feltsveg vurderes derfor å ha stor negativ konsekvens for kulturmiljøet. En utvidelse av vegen ved Tverrelva kan gi store negative konsekvenser, men det er kun dersom veglinjen utvides slik at man kommer i berøring med en boplass fra steinalderen. Dersom man unngår dette er det ingen negative konsekvenser.

I området øst for Hjemmeluft må man også ta i betraktning at det vil være muligheter for automatisk fredete kulturminner av samisk opphav. Dette vil det antagelig bli stilt krav om utredning av i reguleringsprosessen for området.

### **8.1.6 Landskapsbilde**

Landskapsbildet får fra middels til stor negativ konsekvens for nærmest alle konseptene hvor det bygges ny veg. En gjennomgående begrunnelse er at en ny veg vil påvirke helheten i landskapet fordi man får en ny veg i et åpent flatt landskap som i dag har et karakteristisk kulturlandskap. Også det at vegen til dels bryter ned viktige landskapslinjer og elementer i landskapet er med på å skape negative konsekvenser for landskapsbildet. Byggingen av en 4-feltsveg gjennom Bossekop og Elvebakken vurderes å gi middels til stor negativ konsekvens, fordi en 4-feltsveg vil forsterke den visuelle delingen av både Bossekop og Elvebakken. Riving av dagens Alta bru blir vurdert å gi middels positiv konsekvens. En mer stedstilpasset og visuelt forbedret bru vil gi kunne tilføre landskapet en positiv dimensjon. Også en større bru over Altaelva, som vil kreves i "*Konsept 4 – Avlastningsvei nær sentrum*", vil være meget forstyrrende for landskapsbildet.

### **8.1.7 Landbruk**

Landbruket får fra middels til stor negativ konsekvens for alle konseptene hvor det bygges nye veg. Oppstyking av teiger og arealbeslag av produktiv jord er de viktigste negative konsekvensene. Også 4-feltsveg gir negative konsekvenser for jordbruket der veglinjen er lagt langs eksisterende jordbruksarealer.

### **8.1.8 Geo- og vannressurser**

Geo- og vannressurser gir ingen til liten negativ konsekvens for alle konseptene utenom "*Konsept 5 – Avlastningsvei over Raipas*". Da dette forslaget ble fremlagt av lokal landbruksnæring, ble det innhentet uttalelse fra bl.a. NVE.

Brønner for noen få husstander mellom Alta sentrum og Alta elva kan bli berørt av enkelte av utbyggingsalternativene.

### **8.1.9 Transportkvalitet**

Transportkvalitet får fra liten til middels positiv konsekvens for alle konseptene hvor ny veg bygges, herunder også ny 4-feltsveg. Ingen av alternativene gir negativ konsekvens. De viktigste positive konsekvensene er at forutsigbarheten øker, avviklingsproblemer i rushtiden reduseres og transportkvaliteten bedres dersom ny veg eller 4-feltsveg bygges.

### **8.1.10 Sykkeltrafikkens framkommelighet**

Sykkeltrafikkens framkommelighet får ingen til liten positiv konsekvens for alle alternativene. Sykkeltrafikkens verdi er middels til stor i Alta by. Den langstrakte strukturen for boliger og forretninger gir mange sykkelbrukere i området og et stort potensial for flere brukere.

### 8.1.11 Lokalt utbyggingsmønster

“Konsept 2 – “E6 gjennom sentrum” vil gi middels til stor negativ konsekvens som en følge av barriere virkning og støy. For konseptene der ny veg bygges vil det gi negativ konsekvens for eksisterende boligområder som en følge av støy og barrierevirkninger. Økt tilgjengelighet vil veie opp dette og gi konseptene positiv konsekvens for både industri og boligområder.

### 8.1.12 Deponier og overskuddsmasser

Deponier og bruk av overskuddsmasser vil være avhengig av hvilket alternativ som velges. Det er flere masseuttak i Alta, men ingen innenfor utredningsområdet. Masser til bygging av en ny veglinje vil medføre økt transport mens anlegget pågår. Dette vil gi negative konsekvenser i form av støy og støv for de områdene som berøres av anleggstrafikken.

## 8.2 Samlet samfunnsøkonomisk vurdering

### 8.2.1 Samfunnsøkonomisk analyse

Den samfunnsøkonomiske analysen som ble utarbeidet i forbindelse med “*Kommunedelplan med konsekvensutredning for avlastningsveg i Alta tettsted*” er lagt til grunn for deler av dette kapittelet.

Dårlig trafiksikkerhet er ikke kommet fram som et prosjektutløsende behov. Trafiksikkerhet blir imidlertid indirekte vurdert siden ulykker inngår i den samfunnsøkonomiske beregningen. Trafiksikkerhet er ett av fire hovedmål i NTP. I behovsanalysen er det påpekt at risikoen for ulykker er relativt høy. Det er derfor naturlig å synliggjøre hvordan trafiksikkerheten blir i de ulike konseptene med spesiell vekt på gående og syklende.

Konsept	Vurdering(+ \ -)	Anmerkning
<i>Konsept 0 – “Null Alternativet”</i>	Sammenligningsalternativet. Grunnlag for resterende alternativene.	Ingen, eller små samfunnsøkonomiske endringer.
<i>Konsept 1 – Mindre tiltak</i>	Liten påvirkning av landskapsbilde og friluftsliv. Mindre trafikal gevinst.	Utbedring av absolutt nødvendige TS-tiltak langs eksisterende vei. Ingen tiltak utover dagens veglinje.

<b>Konsept 2 – “E6 gjennom sentrum”</b>	Store negative konsekvenser ved støy og barrierevirkninger. Liten påvirkning av landskapsbildet og friluftsliv.	Følger dagens veglinje med kraftig utvidelse. Det meste av fremtidig trafikk vil bli tatt inn i sentrum. Dette konseptet er det helt klart dyreste å bygge.
<b>Konsept 3 – “E6 utenom sentrum. Omkjøringsvei”</b>	Store negative konsekvenser for landbruk, naturmiljø og landskapsbildet. Også den dårligste netto-nytteverdien.	Dårlig netto-nytteverdi fordi omlegging av E6 til utenom sentrum vil gi dårlig overføringseffekt på trafikken fra eksisterende vegnett.
<b>Konsept 4 – “Avlastningsvei nær sentrum”</b>	Store negative konsekvenser for landbruk, naturmiljø og landskapsbildet. Økt tilgjengelighet til bolig, nærings- og forretningsområder vil gi middels positive konsekvenser.	Konsept 4 gir relativt god overføringseffekt fra eksisterende vegnett.
<b>Konsept 5 – “Avlastningsvei over Raipas”</b>	Store negative konsekvenser for landbruk, naturmiljø og landskapsbildet. På enkelte parseller er det alvorlige forhold, spesielt på naturmiljø.	Konseptet innebærer meget kostbare anleggstiltak, og det gjør at konsept 5 fremstår som et av de dyreste konseptene å gjennomføre.

## 9 Andre virkninger

### 9.1.1 Omfordeling mellom grupper

Det er ikke avdekket at konseptene som har blitt vurdert vil medføre omfordeling mellom grupper i Alta by. I den grad det skjer omfordelinger er disse vurdert å være tilnærmet like for samtlige konsepter.

### 9.1.2 Individ/kollektiv

Samtlige konsepter vil medføre økte belastninger for enkeltindivider. Dette gjelder i særlig grad de som blir boende langs framtidig veglinje, men også eiere og brukere av landbruksarealer som blir berørt. Altasamfunnet som helhet vil gjennom valg av et av konseptene sikres et effektivt, sikkert og framtidsrettet vegnett. Dette vil bidra til fortsatt vekst og utvikling i Alta kommune.

### **9.1.3 Generasjoner**

*Konsept 0 – “Null – Alternativet”* er det konseptet som vil få størst betydning for framtidige generasjoner. Manglende evne til å ta valg og til å gjennomføre nødvendige tiltak for å sikre arealbruksutviklingen vil gi økte kostnader i framtiden. Uten utbygging av nødvendig infrastruktur vil utfordringene bli skjøvet ut i tid og medføre økte utfordringer for neste generasjon. Trafikktellinger viser at dagens veinett vil ha sterk redusert kapasitet innen få år.

### **9.1.4 Bærekraft**

I vurderingene av konseptene er det ikke avdekket effekter på forbruk av ikke fornybare ressurser som ikke er ivaretatt gjennom de ikke prissatte konsekvensene i den samfunnsøkonomiske analysen.

### **9.1.5 Fleksibilitet**

Dagens vegnett gjennom Alta by vurderes ikke å være egnet til å ivareta framtidig utvikling i befolkning og trafikk. Konsept 1, 2, 3, 4, og 5 vurderes alle å øke fleksibiliteten i vegnettet.

Dersom det ikke gjennomføres nødvendige tiltak for å sikre infrastrukturen i Alta by vil dette medføre at det blir mangel på utbyggingsarealer og det vil oppstå kostnader og belastninger på nærmiljøet som en følge av fortsatt trafikkvekst.

## **9.2 Usikkerhetsvurdering.**

Vurderingene av usikkerhet er særlig knyttet til kostnader og prognoser for trafikkutvikling. For å kunne redusere usikkerheten knyttet til kostnadene må konseptene detaljeres. For å redusere usikkerheten knyttet til trafikkutvikling er det utarbeidet flere prognoser for trafikkutviklingen. Usikkerheten knytter seg særlig til hvilke overføringseffekt en ny veglinje vil ha i forhold til dagens E6.

Dette kan leses av trafikkberegningene.

## **10 Drøfting og anbefaling**

Plan- og utredningsarbeidet har pågått siden 2001 og underveis har en rekke faktorer blitt vurdert. Nedenfor er det gitt en kort vurdering av de seks konseptene for Alta by.

### **9.1 Drøfting**

#### **10.1.1 Konsept 0 – “Null - Alternativet”**

I plan- og utredningsarbeidet er det gjennomført trafikkundersøkelser med tanke på at dagens E6 gjennom Alta tettsted kan beholdes slik den ligger i dag. Forutsetningen for dette er at det gjøres tiltak på E6 for å bedre framkommeligheten og trafikksikkerheten langs eksisterende

veglinje. Konklusjonen fra trafikkundersøkelsen er at selv om det gjøres tiltak for å forbedre framkommeligheten og trafikksikkerheten langs eksisterende veglinje, så vil ikke dette gi en tilfredsstillende løsning. Fortsatt trafikkvekst på E6 vil medføre økte miljøkostnader og avviklingsproblemer spesielt i Bossekop sentrum og Elvebakken sentrum. *Konsept 0 – Dagens veglinje* er det eneste konseptet som vurderes å ikke kunne oppfylle samfunnsmålet. Dagens vegnett vil med enkelte utbedringer kunne ivareta trafikkveksten i Alta by ennå i noen år, men i løpet av de neste 10-20 årene viser trafikkanalysene at trafikken vil øke så mye at dette vil skape store forsinkelser på vegnettet i Alta by. Dersom dagens vegnett skal danne grunnlag for framtidig utvikling i Alta by vil dette medføre begrensninger for arealbruksutviklingen i Alta by. *Konsept 0 – Dagens veglinje* vurderes heller ikke å kunne oppfylle noen av effektmålene som er satt opp.

### 10.1.2 Konsept 1 – “Mindre tiltak”

Konseptet bygger på mindre tiltak som vil bedre trafikksikkerheten i utredningsområdet. Dette er hovedsakelig utbedringer av gang – og sykkelveier med tilhørende planfrie kryssinger. Konseptet vurderes ikke til oppnåelse av samfunnsmålene.

**Kostnad:** 95 mill.  
**Netto – nytte:** -120 mill.

### 10.1.3 Konsept 2 – “E6 gjennom sentrum”

I plan- og utredningsarbeidet er en 4-feltsveg vurdert for strekningen fra vest for Bossekop (E6 x Rv93) til øst for Alta bru (E6 x Fv15). Det er forutsatt at alle direkteavkjørsler til Ev6 ble fjernet og at eksisterende og nye kryss blir utvidet slik at de kan håndtere framtidig trafikkvekst. I tillegg ble det forutsatt at kryssing av E6 for myke trafikanter skulle skje ved hjelp av overganger eller underganger.

*Konsept 2 – “E6 gjennom sentrum”* vil kunne ivareta framtidig vekst i trafikken og vil kunne bygges slik at vegen ivaretar samfunnets krav til trafikksikkerhet og effektiv transport. Konseptet vurderes derfor å kunne oppfylle samfunnsmålet. Hvorvidt det vil være framtidsrettet å bygge en 4-feltsveg gjennom sentrale deler av byen kan nok diskuteres, men det er mulig å ivareta befolkningen gjennom støyskjerming og planskilte kryssinger.

*Konsept 2 – “E6 gjennom sentrum”* vil kunne sikre oppfyllelse av effektmålene, selv om det er knyttet usikkerhet til om målsetningen om å øke kollektivandelen fra 2 % til 4 % kan bli oppnådd.

Samfunnsøkonomiske vurderinger viser at *Konsept 2 – “E6 gjennom sentrum”* er det konseptet som har mest anleggskostnader og høyest prissatte konsekvensene, og som gir størst negative konsekvenser på grunn av støy og barrierevirkning. En 4-feltsveg gjennom sentrum vil medføre at hus og næringsbygg må rives. På den annen side vil dette konseptet gi færre negative konsekvenser for blant annet friluftsliv og landskapsbilde fordi dagens veglinje i stor grad følges. *Konsept 2 – “E6 gjennom sentrum”* er det klart dyreste og det er knyttet relativt større usikkerhet til kostnadene ved dette konseptet.

**Kostnad:** 1060 mill.  
**Netto – nytte:** -750 mill.

#### 10.1.4 Konsept 3 – “E6 utenom sentrum”

I plan- og utredningsarbeidet har en omkjøringsveg for E6 på strekningen fra Hjemmeluft til Transfarelv blitt vurdert. Forutsetningen har vært at omkjøringsvegen skal få status som E6, og at dagens E6 omklassifiseres. *Konsept 3 – “E6 utenom sentrum”* vil bidra til at trafikken på E6 vil kunne gå på en sikker, effektiv og fremtidsrettet måte utenom sentrum. Derimot vil ikke *Konsept 3 – “E6 utenom sentrum”* løse det som er den fundamentale utfordringen for Alta by nemlig interntrafikk og trafikk med målpunkt i Alta by. Mer enn 90 % av dagens trafikk er interntrafikk og i tillegg har en stor del av trafikantene som kommer inn mot Alta by langs hovedvegnettet enten byen som målpunkt eller som stoppested på reisen. *Konsept 3 – “E6 utenom sentrum”* oppfyller derfor bare delvis samfunns målet og vurderes ikke å være en løsning som vil ivareta befolknings- og trafikkveksten i Alta by på en helhetlig måte. Konseptet vil i liten grad kunne sikre oppfyllelse av effektmålene. Dette skyldes dårlig overføringseffekten av trafikk fra dagens vegnett og over på en omkjøringsveg utenom sentrum.

*Konsept 3 – “E6 utenom sentrum”* vil få store negative konsekvenser for landbruk, naturmiljø og landskapsbilde. Det skapes en barriereeffekt mot elva og sjøen og et urørt område med store verneinteresser berøres. Det er særlig på strekningen øst for Alta bru at konsekvensene er spesielt negative. *Konsept 3 – “E6 utenom sentrum”* har den dårligste nyttekostnadsbrøken. Dette skyldes i stor grad at en omlegging av E6 utenom sentrum gir den dårligste overføringseffekten på trafikken.

**Kostnad:** 888 mill.  
**Netto – nytte:** -670 mill.

#### 10.1.5 Konsept 4 – “Avlastningsveg nær sentrum”

I plan- og utredningsarbeidet har en avlastningsveg for E6 på strekningen fra Hjemmeluft til Transfarelv blitt vurdert. Forutsetningen har vært at dagens E6 skal beholde nåværende status, men at en ny veglinje skal fungere som en avlastning til E6 når trafikkmengden øker. Trafikkberegningene viser at det blir størst overføringseffekt av trafikk fra dagens E6 over på en ny avlastningsveg når den nye veglinjen føres opp nærmest mulig Alta sentrum. Det er spesielt på strekningen fra Bossekop til Alta sentrum (Rv93 – Fv13) at overføringseffekten for trafikken er stor. Trafikkberegningene viser at ingen av konseptene vil gi noen stor overføringseffekt for trafikken på E6 gjennom Elvebakken, men en ny bro sør for dagens Alta bru og en ny veglinje forbi Aronnes vil gi en viss overføringseffekt. Antallet kjøretøy forbi Elvebakken er forventet å øke selv med etableringen av en ny veglinje forbi Aronnes. Fartsdempende tiltak på eksisterende E6 gjennom Elvebakken kan få flere trafikanter til å velge den nye veglinjen.

*Konsept 4 – “Avlastningsveg nær sentrum”*, vil innebære at dagens bolig, nærings og forretningsområder blir knyttet opp mot den nye veglinjen. Konsept 4 vurderes å være den løsningen som best ivaretar samfunns målet. Det er særlig det forholdet at mer enn 90 % av trafikken i Alta by er interntrafikk som gjør at denne løsningen gir den klart beste måloppnåelsen. Løsningen vil sikre at det er kapasitet for trafikkveksten både på eksisterende E6 og på den framtidige avlastningsvegen.



*Konsept 4 – “Avlastningsveg nær sentrum”* er det eneste konseptet som vurderes å kunne sikre oppfyllelse av alle effektmålene. Hovedårsaken til dette er at dette konseptet er det eneste som sikrer god overføringseffekt for trafikken fra dagens E6.

*Konsept 4 – “Avlastningsveg nær sentrum”* vil få store negative konsekvenser for landbruk, naturmiljø og landskapsbilde. Økt tilgjengelighet til bolig-, nærings- og forretningsområder vil gi middels positive konsekvenser. *Konsept 4 – “Avlastningsveg nær sentrum”* er det konseptet som gir den klart beste nyttekostnadsbrøken. Dette skyldes i stor grad at en avlastningsveg vil gi den beste overføringseffekten for trafikken.

**Kostnad:** 797 mill.  
**Netto – nytte:** -595 mill.

### **10.1.6 Konsept 5 – “Avlastningsvei over Raipas”**

Konseptet har kommet inn etter at kommunedelplan for avlastningsvegen er gjennomført. Vurdering av ikke prissatte konsekvenser er derfor gjort delvis med uttalelser fra Alta kommune, NVE og fylkesmannen i Finnmark.

Den foreslåtte veilinjens over Raipas viser, etter beregninger fra kommunen, å måtte gjøre beslag på noen dekar mer dyrkbar mark enn veilinjens i Konsept 4. Forslaget innebærer også at det vil oppstå barrierevirkning mellom allerede oppdyrkede marker på området Elvestrand. På sør – øst siden av Altaelva vil det også være nødvendig å bygge en tilslutningsvei til eksisterende vei på ca. 1 km. Dette vil også gjøre beslag på betydelige dekar dyrkbar mark. Trafikkberegningene viser at det ikke er noen vesentlig forskjell mellom Konsept 4 og Konsept 5. Sett vekk fra at Konsept 5 vil bli ca. 1 km. lengre mellom Kronstad og Alta city. Konsept 5 er også betydelig dyrere i investeringskostnader.

NVE anbefaler ikke en veilinje som ligger såpass tett opp mot Altaelva. En bygging av avlastningsvei her vil bety store inngrep i randsonen til elva. Dette betyr videre at det til sammen må anlegges nær 400 meter bru fordelt på 4 broer. En lengre bru over selve Altaelva, samt noen mindre bruer over flere kjøser og bekker på sør – øst siden. NVE mener også at en anleggelse av vei langs elva vil ha en betydelig innvirkning på elveløpet som på sikt vil kunne være truende ved flom.

Geologiske undersøkelser viser til en gammel søppelfylling i nærheten av Kaiskuru (Patomella). Inngrep her vil føre til omfattende arbeider med tanke på massutskiftning og oppryddingsarbeider etter denne gamle fyllingen.

Fylkesmannen i Finnmark referer til den nye naturmangfoldloven der hvor hele biotopen til verne dyr og planter ikke skal berøres ved inngrep. Konseptet vil ha negative konsekvenser for Altaelva bl.a i forhold til den verneverdige *Elvasandjeger*, og vernet løvskog langs elva.

**Kostnad:** 884 mill.  
**Netto – nytte:** -600 mill

## 10.2 Anbefaling av konsept

Behovet for å sikre en veglinje sør for dagens bebyggelse gjennom sentrale deler av Alta har vært et tema i snart 40 år i Alta kommune. Dette viser til et sterkt lokalt engasjement til å sikre Alta i forhold til tettstedsutvikling. Kommunen ønsker videre at utviklingen skal skje i en form for fortetting av eksisterende bebyggelse. Alta kommune vokser raskt og det er utbyggingspress i sentrumsnære områder. En stadfesting av en ny veglinje vil være viktig for å sikre samordnet areal- og transportplanlegging i Alta by.

**Statens vegvesen anbefaler derfor at *Konsept 4 Avlastningsveg* velges.**

Dette er i tråd med tidligere anbefaling gitt i forbindelse med plan- og utredningsarbeidet som ledet fram til *Kommunedelplan med konsekvensutredning for – Avlastningsveg E6 Alta sentrum*.

Det er gjort vurderinger av en trinnvis utvikling av avlastningsvegen. En ser for seg at tiltakene i konsept 1 gjennomføres først og deretter en utbygging av avlastningsvegen i tre byggetrinn (se figuren under). Dette gir en mindre negativ netto nytte enn ved full utbygging med en gang.

(Kostnad: 797 mill.

Netto – nytte: - 401 mill.)

### Mulig trinnvis utvikling av konsept 4:

**Første byggetrinn:** Hjemmeluft – Alta sentrum samt TS-tiltak på eksisterende veg, vil ha en anleggskostnad på 292 mill. (2011 - kroner), og med byggestart innen 10 år (innen 2020).

**Byggetrinn 2:** ny Altaelva bru med tilknytning, 2-felts bru og adskilt Gang- og sykkelvei, vil koste ca. 90 mill. En 4-felts bru på samme strekket vil koste ca. 120 mill. inkludert tilknytning til eksisterende veinett samt mindre bru over kjosen, vil prisen sammenlagt ligge på henholdsvis 330 mill. og 360 mill.

**Byggetrinn 3:** ny vei fra Alta sentrum til Transfarelv (minus ny Alta-elva bru), vil koste 180 mill.

### Klassifisering av veg:

Vegvesenet anbefaler en omklassifisering av dagens vei til Fylkesvei mellom Hjemmeluft og Alta sentrum, samt at nye avlastningsvei klassifiseres som E6 for samme strekket. Dette for å lede hovedtrafikken ut av Bossekop-området hovedsakelig.

For resterende veilinje, Alta sentrum – Transfarelv, beholdes dagens klassifisering og ny vei klassifiseres som Fylkesvei.

Byggetrinn	Anleggskostnad	Variabler\ tillegg	Sum byggetrinn
1 Hjemmeluft – Alta sentrum	196,6 mill.	95 mill.(TS-tiltak eksisterende vei)	<b>291,6 mill.</b>
2 Aronnes – Kronstad	239 mill.	90 mill.(2-felts bru) 120 mill.(4-felts bru)	<b>329,2 mill. (2-felts bru)</b> <b>359,2 mill. (4-felts bru)</b>
3 Alta Sentrum – Aronnes + Kronstad Transfarelv	176,5 mill.		<b>176,5 mill.</b>
<b><u>Samlet sum:</u></b>			<b><u>797,3 mill. (2-felts bru)</u></b> <b><u>827,3 mill. (4-felts bru)</u></b>

## 11 Føringer for videre planlegging og prosess

Det anbefalte konseptet samsvarer med veglinjen som tidligere er vedtatt av Alta kommune i *Kommunedelplan med konsekvensutredning for – Avlastningsveg E6 Alta sentrum*. Det vil derfor ikke være nødvendig å gjennomføre en ny kommunedelplan eller utredning knyttet til valgt veglinje.

Det må utarbeides regulerings- og byggeplaner for å sikre nødvendige avklaringer knyttet til detaljutforming og kostnader.

Statens vegvesen har i samarbeid med Alta kommune og Finnmark fylkeskommune igangsatt et arbeid for å sikre en bred planprosess. Godkjent konseptvalgutredning vil danne grunnlag for videre samarbeid.

## 12 Medvirkning og informasjon

Med bakgrunn i at denne konseptvalgutredningen er en omarbeiding og tilpassing av tidligere gjennomført *Kommunedelplan med konsekvensutredning for avlastningsveg Alta tettsted* har det ikke blitt gjennomført egne medvirknings - og involveringsprosesser i forbindelse med utarbeidingen av denne rapporten.

Dette betyr ikke at medvirkning knyttet til prosessene som har ledet fram mot valg av alternativ, har vært dårlige. Tvert imot har det i planperioden fram mot vedtak av alternativ veglinje vært en omfattende prosess for å sikre medvirkning både for statlige, fylkeskommunale og kommunale interesser. I tillegg har det blitt gjennomført flere folkemøter i forbindelse med offentlig ettersyn av kommunedelplanen. De ulike konseptene har vært oppe til offentlig debatt i flere omganger. Først i forbindelse med at

utredningsprogrammet ble fastsatt, senere i forbindelse med at kommunedelplanen med konsekvensutredning ble lagt ut til offentlig ettersyn.

Det har blitt gjennomført arbeidsmøter og særmøter med representanter for ulike fagfelt hos fylkesmannen og i fylkeskommunen. Det har i tillegg til felles møter og offentlig ettersyn hos de ulike fagmyndighetene vært gjennomført flere særmøter med landbruksmyndighetene. Blant annet er planen og de ulike konseptene blitt presentert ved to ulike anledninger for fylkeslandbruksstyret.

Både formannskapet og kommunestyret i Alta kommune har ved flere anledninger blitt orientert om prosessen og om de ulike konseptene som er vurdert.

Det var en bred politisk debatt knyttet til de ulike alternativene før valget av den vedtatte veglinjen ble tatt av et enstemmig kommunestyre.

Det ble også gjennomført folkemøte i forbindelse med oppstart og i forbindelse med offentlig ettersyn av planforslaget.

I tillegg til møtene med fagetater og folkemøter har det gjennom hele prosessen vært et tett samarbeid og en rekke møter mellom Statens vegvesen og Alta kommune.

Det har også vært debatt knyttet til de ulike alternativene med tidvis stort engasjement. Konseptene har blitt gitt en bred omtale i lokalpressen og har også vært oppe til diskusjon gjennom leserbrev og innspill i forbindelse med planprosessen.

Tidligere gjennomførte prosesser knyttet til medvirkning og informasjon er vurdert til å mer enn oppfylle kravene og forventningene til denne type prosesser i forbindelse med utarbeiding av konseptvalgutredninger.

## **Vedlegg**

- Kommunedelplan Alta tettsted
- Trafikkanalyser Alta, datert 27.06.2011 – Tore Leirstein
- Prosjektbestilling KVU E6 Alta - avlastningsveg, datert 27.09.2009
- RAPPORT busstruktur i Alta
- Illustrasjon over de ulike konseptene:
  - Konsept 0 – *“Dagens situasjon. Nullalternativet”*
  - Konsept 1 – *“Mindre tiltak”*
  - Konsept 2 – *“E6 gjennom sentrum. Tyngre opprustning av eksisterende vei”*
  - Konsept 3 – *“E6 utenom sentrum. Omkjøringsvei”*
  - Konsept 4 – *“Avlastningsveg nær sentrum”*
  - Konsept 5 – *“Avlastningsvei over Raipas”*
  - Strategi *“Trinnvis utbygging”*

## **Kilder**

[www.alta.kommune.no](http://www.alta.kommune.no)

[www.ssb.no](http://www.ssb.no)

[www.ffk.no](http://www.ffk.no)

NVDB

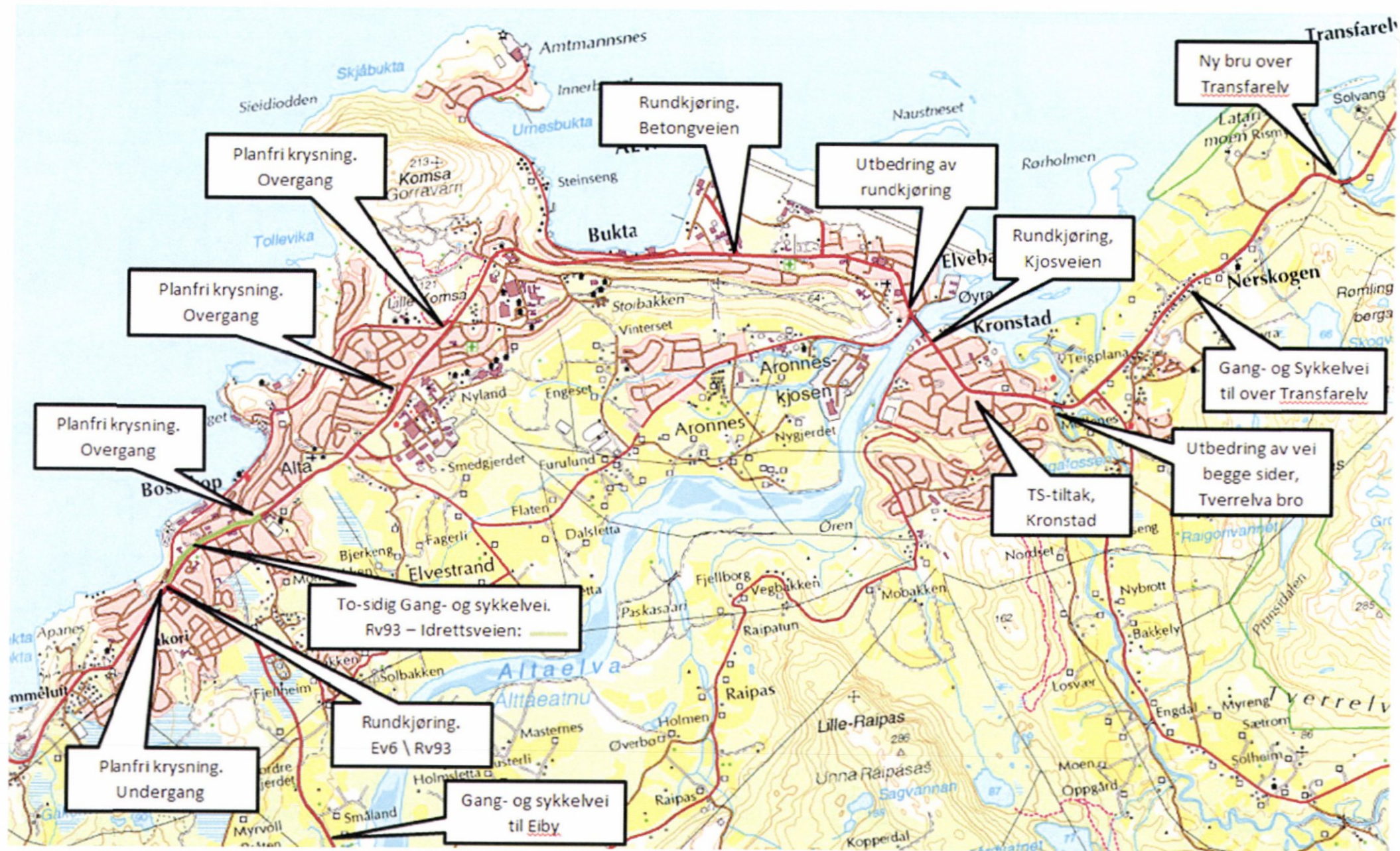
## **Referanser**

Nasjonal transportplan  
Fylkesplan for Finnmark fylkeskommune

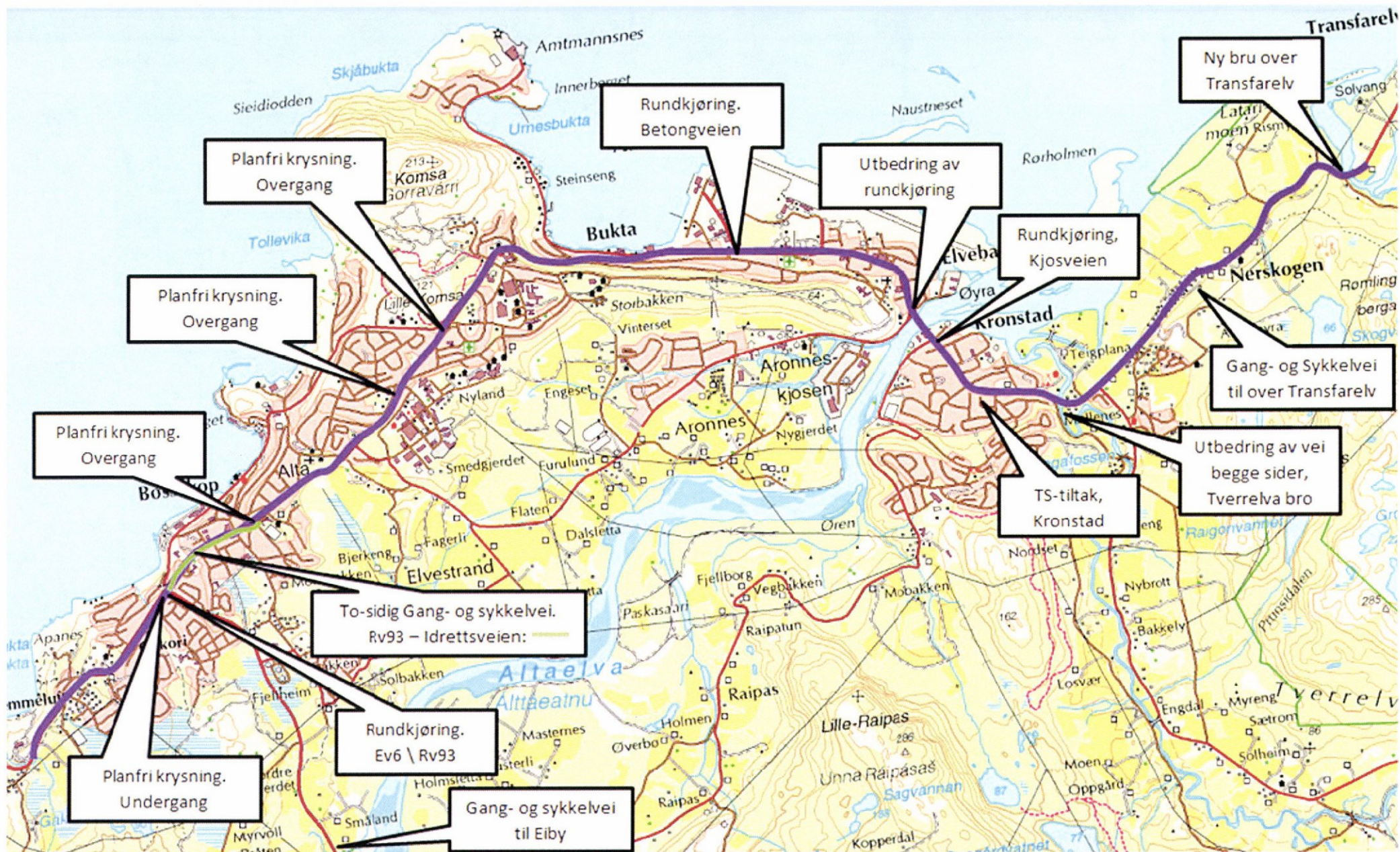
# Konsept 0 – Dagens situasjon. Nullalternativet.



## Konsept 1 – Mindre tiltak

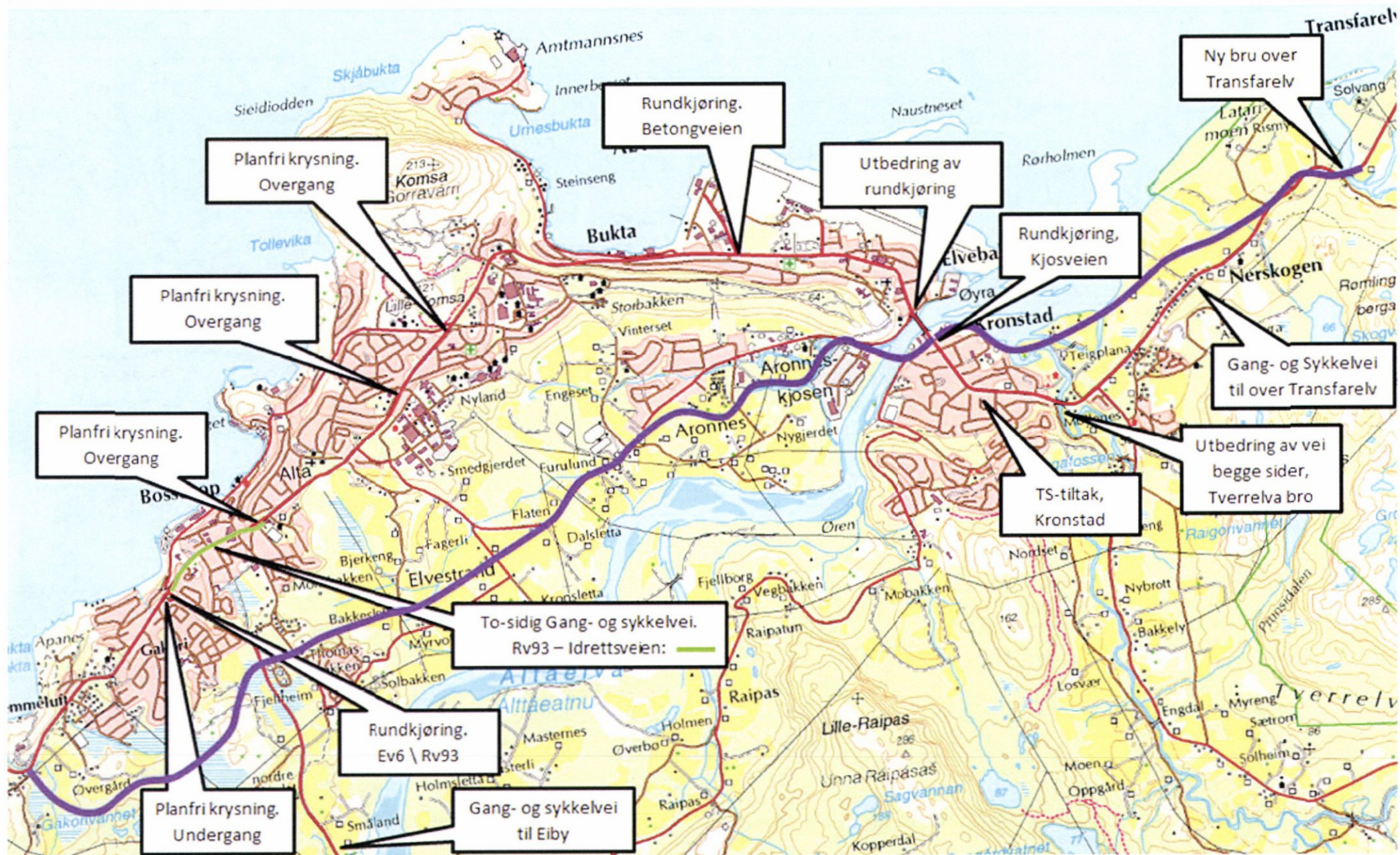


## Konsept 2 – Ev6 gjennom sentrum. Tyngre opprusting av eksisterende vei.

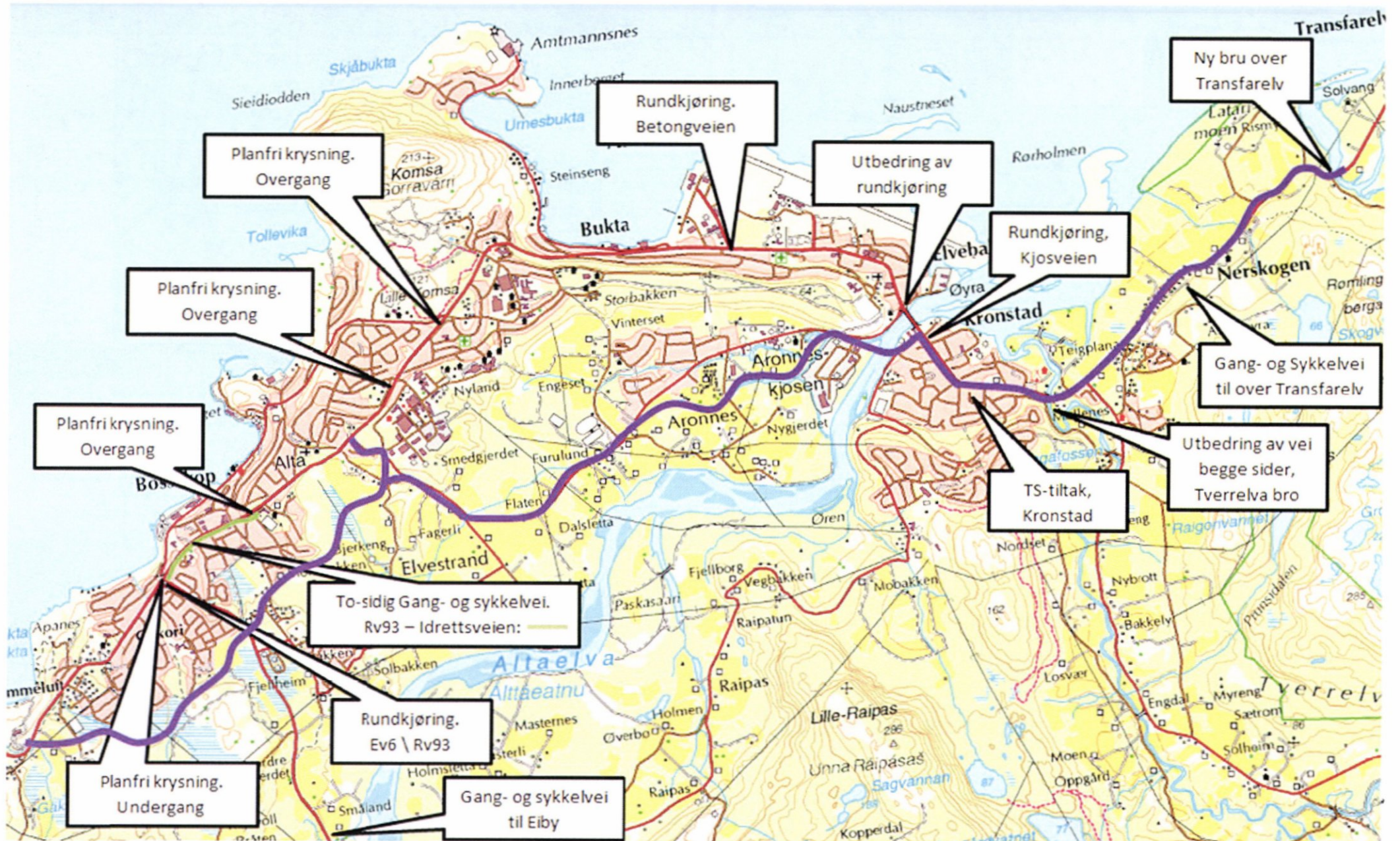




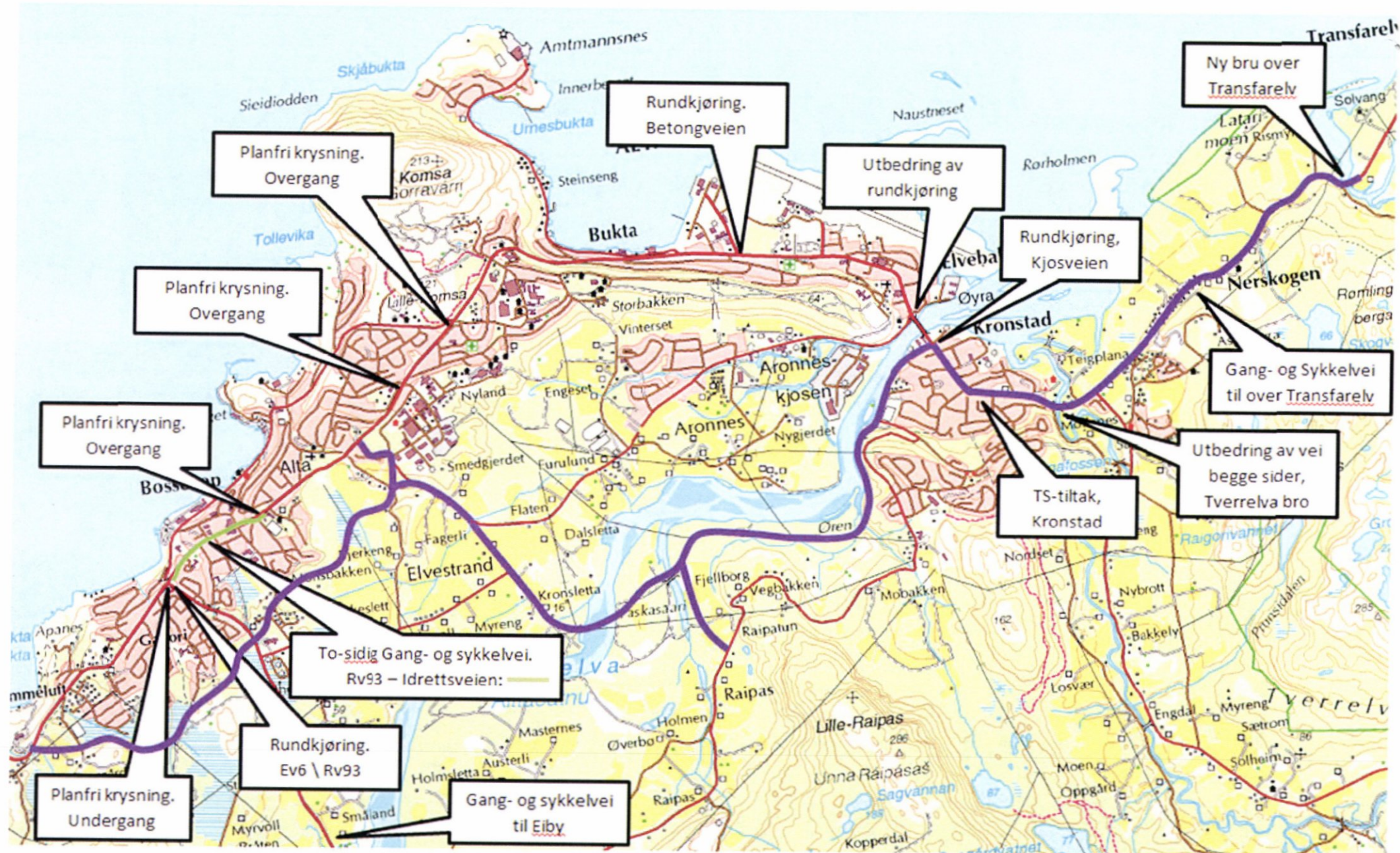
### Konsept 3 – Ev6 utenom sentrum. Omkjøringsvei.



## Konsept 4 – Avlastningsvei nær sentrum.



# Konsept 5 – Avlastningsvei over Raipas.



# Strategi – Trinnvis utbygging

