



Skisse 3: Formålsgrensene for industri mot Tanaelva i gjeldende Reguleringsplan for industriområdet nord for FFR markert i gult. Formålsgrensa ligger rett utenfor/ innenfor dagens elvemæl.

3. Planprosess og medvirkning

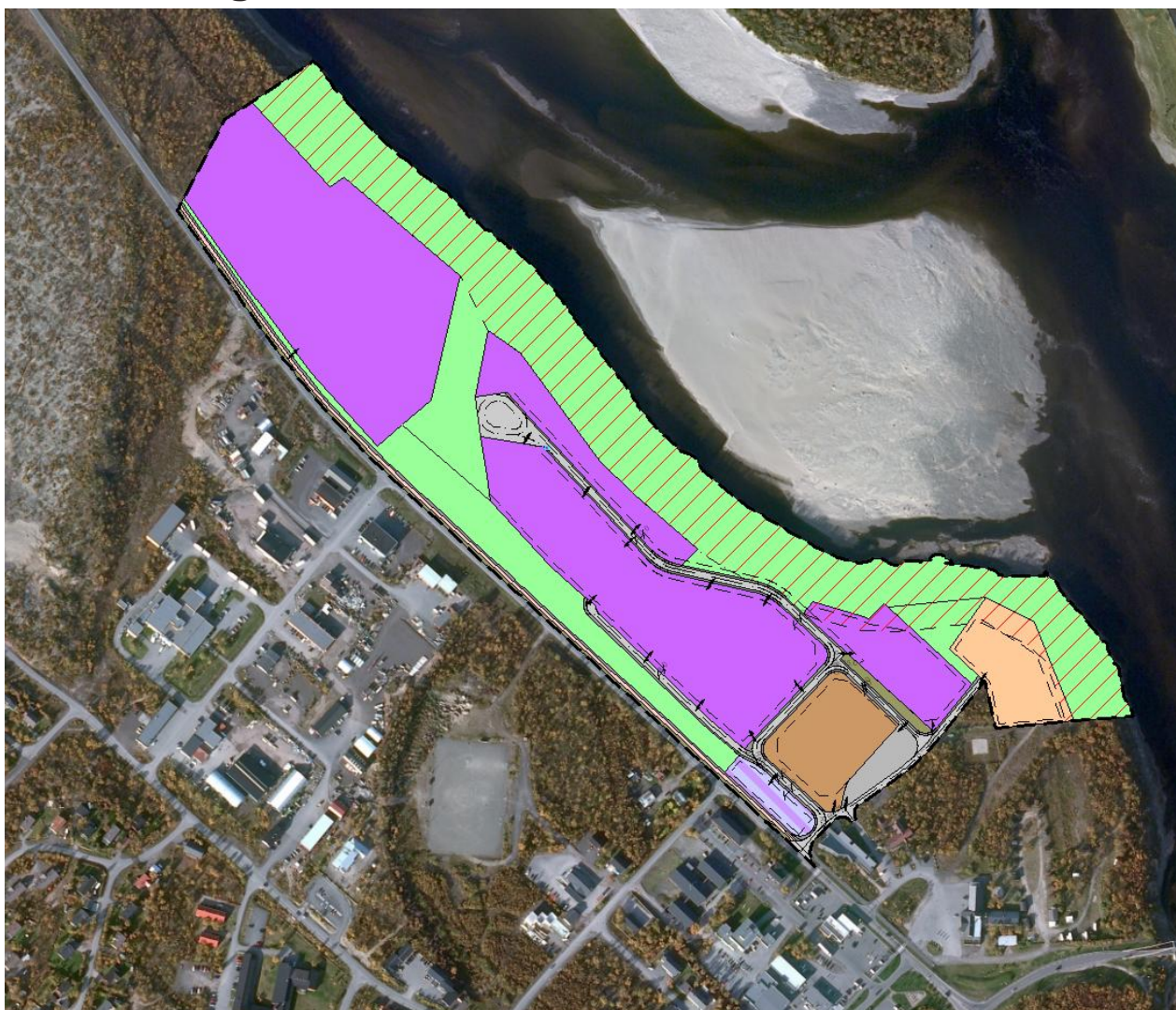
3.1 Om planprosessen

Reguleringsspørsmålet ble behandlet i Tana formannskap 14.oktober 2010, som ledd i varsel om gjenoppstart av arbeidet med kommunedelplanen for sentrumsområdet Luftjok – Tana bru – Skiippagurra og høring av planprogram for denne planen. Formannskapet vedtok å varsle oppstart av reguleringsarbeid for endring av *Reguleringsplan for Industriområdet nord for FFR*. Oppstart av planarbeidet ble varslet 20.10.2010, og etter merknader fra fylkesmannen ble det sendt ut nytt varsel om regulering den 10.10.2011.

Tana kommune har i arbeidet fram til offentlig ettersyn hatt en omfattende dialog med Statens vegvesen og grunneiere/ virksomheter i planområdet. Tana formannskap ga i møtet den 19.04.2012 rådmannen fullmakt til å ferdigstille plankart, -bestemmelser og -beskrivelse før planforslaget legges ut til offentlig ettersyn.



4. Planforslaget



Skisse 4: Planforslaget med planlagt arealbruk, hensynssoner og atkomster.

4.1 Arealbruk

Dagens arealbruk videreføres i hovedtrekkene i det nye planforslaget. Endringen i forhold til gjeldende regulering er:

- 1) at et område regulert til bussterminal omreguleres til døgnhvileplass (trailerparkering)
- 2) at et belte på 10-20 m mellom gjeldende formålsgrense for industri og FV 98 omreguleres til industriformål og ny felles atkomstvei til flere industritomter
- 3) at byggeforbudssonen og grøntområdet mot Tanaelva utvides til 30 meter
- 4) at industriområdet utvides mot nord med om lag 80 m, for å gi rom for utvidelse av virksomheten til isoporkassefabrikken til Styro Nor.

Skisse 5 viser områdene som blir berørt av endringen.

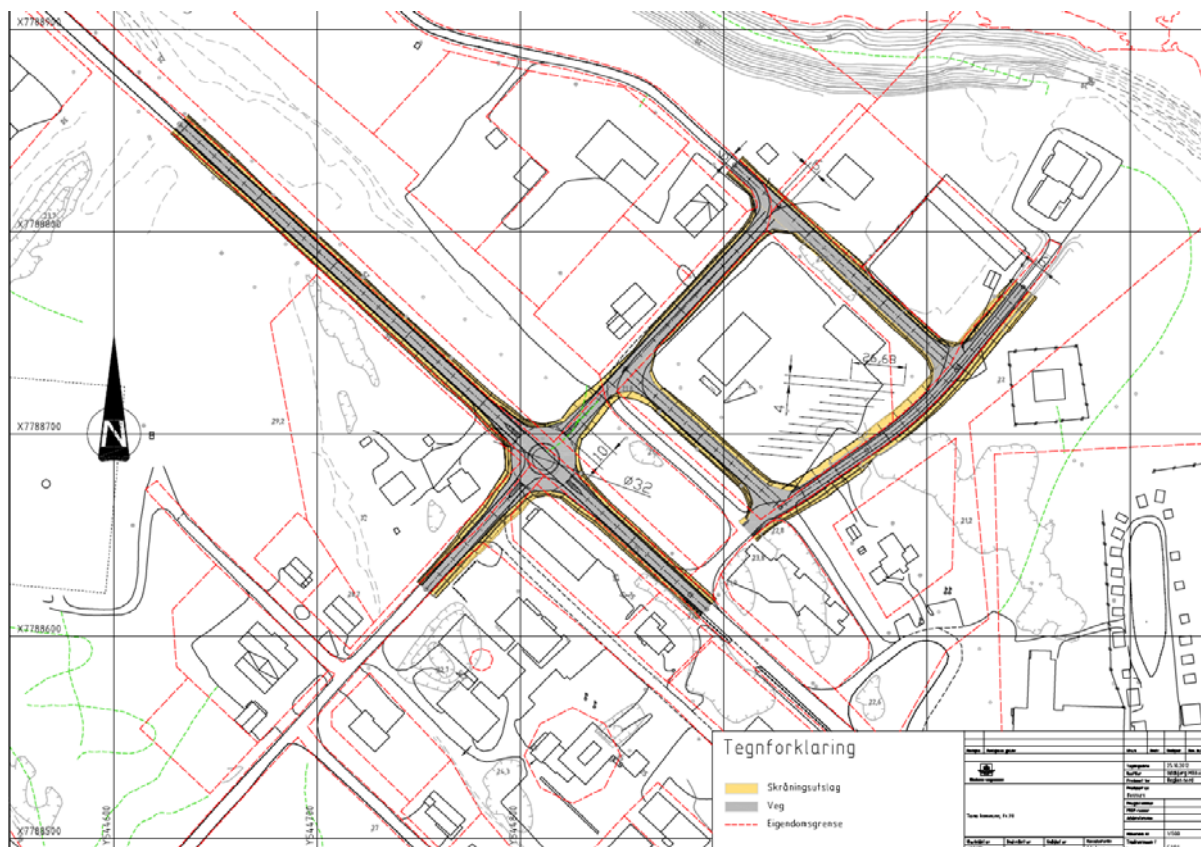


***Skisse 5:** Endringene i planforslaget i forhold til gjeldende plan. Gul farge viser nye el. endrete utbyggingsområder, mens grønn farge viser utbyggingsområder som fjernes fra planen. De gule pilene viser kjøremønster for atkomst til døgnhvileplassen.*

4.2 Begrunnelse for valgte løsninger

Atkomst til industriområdet

Kommunen har ved flere anledninger ønsket å flytte eksisterende atkomst og etablere et nytt x-kryss i dagens T-kryss mellom FV 98 og Kathrine Øhnsen geaidnu. Statens vegvesen har stilt krav om rundkjøring for å kunne akseptere en slik flytting av krysset. Statens vegvesen utarbeidet et forslag til utforming av kryss og internveisystem i henhold til håndbok 017 høsten 2012. De viste seg at størrelsen på rundkjøringen ble så stor at det ikke var mulig å opprettholde dagens atkomster til flere av tomtene og dermed dagens aktivitet, fordi de kom for nærme rundkjøringen. Dette alternativet er derfor skrinlagt. Skisse 6 viser hvordan dette forslaget var tenkt.



Skisse 6: Illustrasjonsskisse for veiløsninger med en ny rundkjøringi FV 98 (Statens Vegvesen).

To andre alternativer har vært vurdert. **D**ens atkomst, som gir et noe uoversiktlig trafikkbilde ved innkjøringen til bussterminalen, og et nytt T-kryss om lag 30 m nord for eksisterende atkomst.

Et nytt T-kryss om lag 30 m nord for eksisterende atkomst gir mer rom rundt tingretten og mulighet for en utbygging av dette bygget. Men en slik løsning fører til flere svinger, og gir store utfordringer for vogntog i forhold til påkjøring av FV 98. Samtidig hindrer den en framtidig utnyttelse av arealet mellom FV 98 og internveien til forretnings-/ kontorformål. **I** bakgrunn av dette er kommunen kommet til at den vil opprettholde eksisterende atkomst. **D**te er det klart rimeligste alternativet. **D**som det på sikt skulle være aktuelt med utvidelse av tingretten, kan dette ivaretas gjennom et separat nybygg på tomte avsatt til forretnings-/ kontorformål.

Internveisystemet (Deatnodearbmi)

Dn delen a v atkomstveien *Deatnodearbmi* som strekker seg fra Boreal Transport til Masternes AS ble ikke bygd i tråd med *Reguleringsplan for industriområdet nord for FFR*. Veilinjene er derfor korrigert, slik at de samsvarer med de reelle. Atkomstveien mellom Boreal Transport og Tana skuter og ATV/ Bertil **D**hnsen er endret i forhold til gjeldende reguleringsplan, for å unngå å gjøre store inngrep i eksisterende terreng. I gjeldende reguleringsplan ble veien trukket så langt mot nordøst som mulig for å kunne gi rom for parkering av trailere. **D**ne trailerparkeringen er ikke realisert, og vil ikke bli realisert som følge av at døgnhvileplassen vil kunne etableres på deler av eiendommen til Boreal Transport. I dette forslaget til detaljregulering er derfor atkomstveien lagt på de laveste partiene som allerede er berørt av anlegg.



Ny, felles atkomst til industritomtene nærmest FV 98

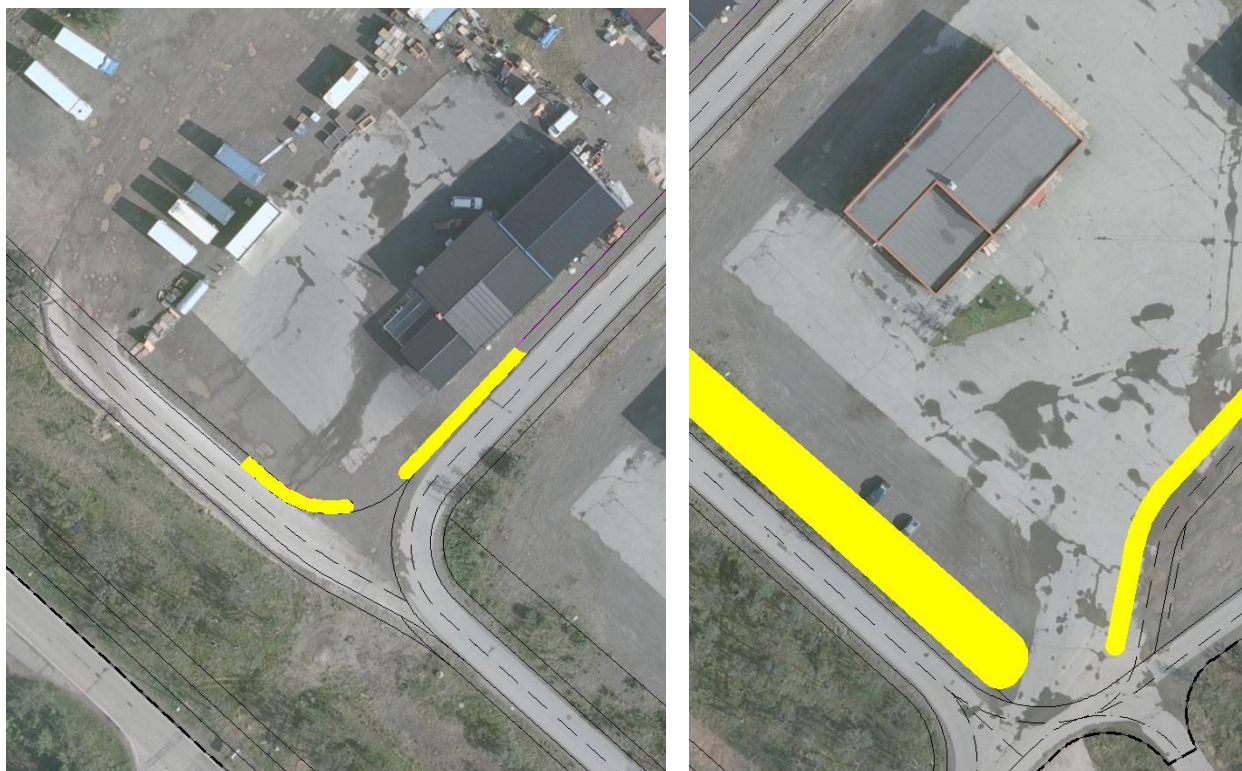
Det etableres en ny, felles atkomst til de industritomtene som ligger nærmest FV 98. Dette vil IKKE være en kommunal vei, men en ekstra atkomst til tomtene for å sikre bedre manøvrering for store biler. Denne atkomsten skiltes som blindvei. Kommunen opparbeider veien, men drift og vedlikehold må bedriftene selv ta ansvar for i ettertid. Det er ikke mulig for kommunen å ha dette som kommunal vei, fordi en ikke kan kjøre inn på private tomter, f.eks v/ brøyting. Atkomstveien er regulert som fellesareal, med bestemmelser om tinglysing av atkomstrett og kostnadsfordeling for hver eiendom.

Atkomst til Boreal transport og Eik senteret

Under behandlingen av veiplanen for Tana kommune i november 20112 vedtok kommunestyret følgende: "Kryssene ved Boreal Transport og Eik senteret er lite gjennomtenkt med tanke på effektiv trafikkavvikling - uheldige vikeplikts situasjoner, vurderes endret."

Problemet består i at atkomsten til de aktuelle tomtene er etablert i kryss langs kommunal vei. Det har vært og er lite trafikk på de aktuelle veiene, men trafikkbildet er uoversiktlig i disse kryssene pga atkomstene. Det er ønskelig at atkomstene til tomtene avgrenses. Det vil gjøre trafikkbildet enklere, og det blir lettere å vite hvem som har vikeplikt. I skisse 7 nedenfor er forslag til avgrensing av atkomstene. Disse forslagene vil bli drøftet med de berørte partene i løpet av det offentlige ettersynet.

I plankartet er det for øvrig tydeliggjort at atkomsten fra bussterminalen til Boreal Transport munner ut i den kommunale veien Deatnomaelli.



Skisse 7: Mulig prinsipp for avgrensing av inn- og utkjøringen til Eiksenteret (til venstre) og Boreal transport (til høyre).



Døgnhvileplass for tungtransport

Flere steder ved Tana bru har vært vurdert i forhold til etablering av en døgnhvileplass. Det gjelder et område i nærheten av anlegget til ØAS ved Gassanjåga, som er foreslått til industriformål i forslaget til delplan for sentrumsområdet Luftjok – Tana bru – Skiippagurra. Dette kunne vært kombinert med en framtidig, felles terminal for flere transportbedrifter. Et annet alternativ var en lokalisering av hvileplassen til det ledige arealet i Grenveien industriområde, eller det framtidige industriområdet nord for eksisterende bebyggelse ved Tana bru. Felles for disse tre alternativene er at de ligger for langt fra eksisterende serviefunksjoner i Tana bru sentrum. I praksis er derfor det foreslåtte arealet ved Boreal Transport det eneste, aktuelle alternativet.

Tana kommune og Boreal Transport hadde et møte 23. august 2011 der det ble avklart at det aktuelle arealet kan benyttes til en døgnhvileplass med Statens Vegvesen som utbygger. Forutsetningen er at det blir et klart skille mellom hvileplassen og trafikkarealet foran bussterminalen til Boreal Transport, slik at det ikke oppstår problemer for busstrafikken.



Skisse 8 viser en mulig utforming av p-arealet. Statens vegvesen vil inngå avtale med Boreal Transport om leie av grunn og tilrettelegging av sanitæranlegg. Statens vegvesen vil også detaljprosjekttere hvileplassen etter at reguleringsplanen er vedtatt.

Døgnhvileplassen skal tilrettelegges med parkeringslommer med strømuttak for 5-10 kjøretøyer, med oppstillingsplass for totalt 12 biler.

Skisse 8: Mulig prinsipp for utformingen av døgnhvileplassen. Veier markert med gul farge og parkeringslommene med rød farge. Rabatt mot øvrig trafikkareal foran bussterminalen til Boreal Transport markert med gul farge.

Industriformål:

Eksisterende industriarealer i gjeldende reguleringsplan for området, er i hovedsak videreført, men det er 3 endringer.



a) Reduksjon mot Tanaelva:

Industriområdet er redusert mot Tanaelva. Naturområdet og faresonen langs Tanaelva er utvidet til 30 meter fra elvemælen. Dette skyldes at kommunen må ta høyde for en viss framtidig erosjon i skråningen ned mot elva, jf. nærmere omtale i RØ -analysen kap. 6.3. Samtidig er det behov for å opprettholde en vegetasjonsskjerm mellom industriområdet og elva også om deler av hensynssonen skulle eroderes bort. I den opprinnelige planen fra 1990 var bredden på vegetasjonsbeltet satt til kun 10 m, men dette ble endret til 20 m etter skadeflommene i 1996 og 1997.

b) Utvidelse mot FV 98

Industriområdet er foreslått utvidet med 15 m mot FV 98, inn i området regulert til spesialområde – naturområde i gjeldende reguleringsplan. Bakgrunnen for denne utvidelsen er at de opprinnelig, regulerte tomtene er blitt for smale for virksomhetene i området. Det er store biler som skal inn på tomtene, noe som krever store arealer. Der av dette området ble fylt ut så tidlig som på 90-tallet og er tatt i bruk av eksisterende virksomheter. Det er også anlagt en atkomstvei i kommunal regi til en av transportbedriftene over arealene som var blitt fylt ut. Denne veien er i planforslaget videreført som atkomst til flere virksomheter.

c) Utvidelse mot nord

Planforslaget har også en utvidelse mot nord, inn i uregulert område avsatt til LNF-formål i eksisterende kommunedelplan for Tana bru sentrum. Bakgrunnen for denne utvidelsen er at isoporkassefabrikken Styro Nor går svært godt, og de har hatt en stor økning i omsetningen siden etableringen i Tana i 2009. Det gjør at virksomheten har behov for mer lagerplass. I første omgang er det behov for en utvidelse av eksisterende bygg nærmeste FV 98 med om lag 35 x 30 m. Utvidelsen er tenkt lagt i flukt med eksisterende bygningskropp og ført nordover.

Grønnstruktur:

I gjeldende reguleringsplan er hele området langs FV 98 regulert til spesialområde naturområde. Dette er misvisende. Arealet har ingen særlige naturverdier, jf. beskrivelsen knyttet til naturmangfold i pkt 5.4, men det har en viktig funksjon som buffer mellom industriområdet og FV 98. Denne funksjonen kan best beskrives gjennom reguleringsformålet ”grønnstruktur – vegetasjonsskjerm, eller det tidligere formålet ”parkbelte i industriområde”. Hovedhensikten er å opprettholde et belte med vegetasjon som kan heve det visuelle inntrykket av industriområdet og skjerme for innsyn. Beltet vil ha en bredde på 30 – 40 m fra veiskulder etter regulering. Vegetasjonen i området kan skjøttes for å gi et parkmessig preg.

Arealet langs Tanaelva og nord for snuplassen i Deatnodearbmi er lagt ut til grønnstruktur-naturområde.

Hensynssone – fareområde

Et belte på 30 m fra elvemælen langs Tanaelva er regulert til hensynssone –fareområde på grunn av mulig fare for erosjon og utrasing som følge av flom. Hensynssonen berører en nylig tildelt tomt, gnr. 13/317. I løpet av det offentlige ettersynet skal det vurderes om denne aktuelle tomte kan/ bør inndras. Den er målt ut 20 m fra elvemælen, det som er kravet i gjeldende reguleringsplan.

Frisiktlinjer:

Det er regulert inn frisiktsone for krysset FV 98 – Deatnodearbmi. FV 98 faller inn i kategorien S1 i Håndbok 017 (Statens vegvesen) med 10 –12.000 og fartsgrense 60 km/t. Sikt lengden skal være 90 m 5 m inn på sidevei, dvs. Deatnodearbmi. Frisiktsonene er angitt i plankartet.



4.3 Gjennomføring

Døgnhvileplassen

Statens vegvesen vil detaljprosjekttere hvileplassen etter at reguleringsplanen er vedtatt. **D** vil ventelig skje i løpet av 2013. **D** er også opp til Statens Vegvesen å inngå en avtale med Boreal Transport om leie av grunn og tilrettelegging av sanitæranlegg. **D**som det ikke skulle oppstå uforutsette ting, vil døgnhvileplassen være ferdig opparbeidet i løpet av 2014.

Utvidelse av reguleringsområdet mot FV 98

D meste av utfyllingen til industriformål er allerede gjort. Mye av utfyllingen i dette området ble foretatt på 1990-tallet og arealet tatt i bruk til oppstilling og lagring av utstyr. **D** 20.06.2012 fikk en ny aktør dispensasjon til utfylling. **D**spensasjonen ble gitt på bakgrunn av at eksisterende tomt ble for liten for manøvrering med de aktuelle bilene. **D** som ennå gjenstår i denne delen av feltet, er den kommunale opparbeidingen av atkomstveien til tomtene. **D** vil bli utført i løpet av 2014.

Utvidelse av reguleringsområdet mot nord

Isoporkassefabrikken Styro Nor har planer om å starte utvidelsen av eksisterende bygg så tidlig som mulig i barmarkssesongen 2013. **D**som endelig vedtak av reguleringsplanen skulle trekke ut, vil det kunne være aktuelt å gi dispensasjon for oppføring av det planlagte lageret, for at bedriften skal kunne ivareta eksisterende leveranser. Men det vil ikke skje før det offentlige ettersynet er over.

D første byggetrinnet vil kun benytte deler av det nye industriarealet. **D** resterende arealet kan på sikt benyttes både av Styro Nor og evt. andre virksomheter som kan dra nytte av overskuddsvarmen fra fabrikken. Grunneier i dette området er FeFo, og det vil bli inngått festekontrakter mellom aktuelle utbyggere og grunneier.

For øvrig representerer endringene i forhold til gjeldende reguleringsplan en innskrenkning, i og med at områdene avsatt til industriformål på elvesida av internveien reduseres, jf. skisse 5 ovenfor.

5. Konsekvenser av planforslaget

5.1 Barn og unge

For Tana kommune er det svært viktig å ha syn for barn og unges interesser og behov ved reguleringer i sentrumsområdet. Kommunen ønsker at Tana bru skal være et godt og trygt sted for barn og unge. Når det gjelder industriområder er det viktig å holde barn borte fra slike steder. **D** er derfor satt krav om gjerder der industriarealene støter mot grønnstruktur.

Atkomsten til en badeplass i Tanaelva har tidligere gått over eiendommen til reinslakteriet. **D**ne atkomsten er blitt stengt av de nye byggene som har kommet på eiendommen det siste året. **D** er derfor sagt i bestemmelsene, punkt 5.2, sagt at det skal være atkomst til badeplassen gjennom naturområdet langs Tanaelva.



5.2 *Universell utforming*

Det er i denne planen ikke aktuelt å stille omfattende krav til universell utforming. Det er imidlertid gitt en bestemmelse om at alle bygninger skal ha universelt utformet atkomst.

5.3 *Energispørsmål*

Kommuneplanens arealdel har følgende retningslinje: I og med at det her i all hovedsak er tale om allerede utbygde områder er det ikke aktuelt med krav til energiløsning. Kommunen ser imidlertid for seg at overskuddsvarmen fra Styro Nor på sikt vil bli benyttet av virksomheter i nærområdet.

5.4 *Naturmangfold*

Tana kommune har gjort følgende vurderinger i forhold til naturmangfoldlovens § 1 - 12: Det er gjennomført to større naturtypekartlegginger i Tana kommune, i 2008 og 2010. I disse undersøkelsene ble det identifisert en stor elveør av regional verdi om lag 800 m fra nordøstgrensen av planområdet. Høsten 2011 befarte Tana kommune de delene av planområdet som er foreslått lagt ut til industriformål, og som ikke tidligere har vært regulert til dette formålet. Begge arealene, både mellom FV 98 og industriområdet og nord for eksisterende reguleringsområde, har vegetasjonstypen blåbærbjørkeskog. De aktuelle arealene er homogene, og under befaringen ble det ikke påvist noen arter eller naturtyper som krever særlige hensyn.

Ut fra dette slutter kommunen at kunnskapsgrunnlaget for området er godt. Det er ikke registrert verken prioriterte arter, rødlistearter eller viktige naturtyper i området. Bakgrunn av dette mener kommunen at NML § 9 ikke er relevant i denne saken. De aktuelle tiltaket vil heller ikke bidra til påvirkning av helheten eller de økologiske funksjonene i økosystemet i området, jf. NML §10. NML §1 og 12 er dermed ikke relevant i denne saken.

For å sikre naturverdiene knyttet til Tanavassdraget er formålsgrensene for de nye utbyggingsarealene satt 30 m fra elvemælen mot Tanaelva.

5.5 *Støy*

Tana kommune har fått gjennomført en støykartlegging knyttet til veitrafikkstøy som følge av en ny rundkjøring på FV 98. Støyberegningene ble utført mens det ennå var aktuelt å etablere en ny atkomst til industriområdet gjennom en rundkjøring på FV 98. I og med at det ikke lenger er aktuelt med noen rundkjøring på FV 98, vil det ikke bli noen nye støybelastninger for boligene nærmest industriområdet. Avstanden er for stor, jf. sammendraget nedenfor og den vedlagte, fullstendige støyrapporten.

Tana kommune antar at reguleringen og opparbeidingen av en døgnhvileplass for tungtransport vil gi mindre støy i sentrum. Det har vært uheldige episoder der kjøleaggregat på lastebil er har vært til sjenanse for gjester på hotellet, og ved parkering inne i forretningsområdet ved Tana bru. Disse problemene vil ventelig forsvinne når den nye plassen er opparbeidet.

Sammendrag av støyvurderingen

Bolig ved g.nr. 13 b.nr. 239 får støynivå $L_{den}=58$ dB ved mest utsatte fasade for prognoseåret 2030, se figur 3. Boligen må befares, og støynivå ved privat uteplass og innendørs må regnes ut.



Planlagte boliger ved både g.nr. 13 b.nr. 236 og g.nr. 13 b.nr. 213 får støynivå Lden=61 dB ved mest utsatte fasade for prognoseåret 2030, se figur 3. Begge boligene har en side med tilfredsstillende støynivå (Lden=55 dB eller lavere) mot sørvest. Området sørvest for boligene får tilfredsstillende støynivå.

Intensjonen i planretningslinje T-1442 tilfredsstilles forutsatt at:

- Hvite terrasser legges der støynivået er tilfredsstillende, for eksempel mot sørvest.
- Øflest av soverommene har et vindu som kan åpnes der støynivået er tilfredsstillende.
- Felles uteareal med tilfredsstillende støynivå er vurdert til å være stort nok.

5.6 Samisk kultur, reindrift, utmarksbruk, næringsutøvelse og samfunnsliv

Finnmarkslovens §4 gir hjemmelen for *Sametingets retningslinjer for endret bruk av utmark*, som er videre utdypet i Sametingets planveileder. Innenfor planområdet foregår det ingen reindrift, utmarksbruk eller annen samisk næringsutøvelse. De planlagte, nye tiltakene som følger av reguleringen, vil ikke berøre samiske kulturminner. Den utmarksbruken som foregår i nærheten av planområdet er knyttet til laksefisket i Tanaelva. Området har vært regulert til industriformål i 23 år, så det nye planen representerer en utvidelse med om lag 80 m mot nord. I dette området er formålsgrensene trukket 30 m fra elvemålen mot Tanaelva, nettopp for å unngå negative virkninger for laksen, elvemiljøet og det tradisjonelle laksefisket.

6. Risiko- og sårbarhetsanalyse

Kravet om en risiko- og sårbarhetsanalyse (RØ -analyse) for alle planer for arealbruk, er gitt i plan- og bygningsloven § 4-3. Kravet om RØ -analyse gjelder også eksisterende arealbruk, der den ikke tidligere har vært analysert og vurdert. På grunn av dette omfatter denne RØ -analysen både vurderinger knyttet til den nye, planlagte aktiviteten, og den eksisterende.

Veilederen ”Samfunnssikkerhet i arealplanlegging, Kartlegging av risiko og sårbarhet” (Dokumentet for samfunnssikkerhet og beredskap, revidert januar 2010), er benyttet som grunnlag for denne analysen. Metodikken er nærmere beskrevet på sidene 10 – 16 i veilederen og gjengis ikke her.

6.1 Kartlegging av risiko

Tabell 1: Sjekkliste for mulige risikoforhold i planområdet.

Nr.	Risikoforhold	Aktualitet		Merknad/ Kommentar
		Ja	Nei	
1	Snøskred		X	Flatt område, langt fra skråninger
2	Steinskred/steinsprang		X	- ” -
3	Sørpeskred		X	- ” -
4	Ørd - og leirskred		X	Elveavsetning av ren sand
5	Øersvømmelse (inkl.isgang)		X	Fem hundreårsflommen går til høyde 11,2. Ølaveste delene av området ligger på 24 m.
6	Stormflo/havstigning		X	Langt fra sjøen
7	Øervannsflom		X	Sandgrunn gir god drenering. Brede veigrøfter samler vann.



8	Erosjon	X		Se merknader nedenfor
9	Kvikkleire		X	Vurdert og drøftet med NVE. Elveavsetning av ren sand. Ikke kvikkleire i området.
10	Ustabil/usikker byggegrunn		X	Elveavsetning av ren sand.
11	Sprengingsskader		X	Elveavsetning av ren sand.
12	Ekstremvær		X	Innlandsklima med lite ekstremvær bortsett fra kulde.
13	Brann		X	Ingen særlig risiko. Området er nær brannstasjonen (1 km).
14	Eksplasjon		X	Drivstoffanlegg i området. Håndtering i tråd med regelverk.
15	Forurensning i vann/sjø		X	Kommunalt renseanlegg. Tilsyns- og overvåkingsrutinene antas å være tilstrekkelige. Ingen forurensende industri lokalisert i området.
16	Forurensning i bunnsedimenter		X	Ikke aktuelt. Ingen tiltak i vann.
17	Forurensning i grunn		X	Nytt industriområde. Ingen påvirkning fra tidligere.
18	Luftforurensning		X	Ingen aktivitet som har særlig store utslipp til luft.
19	Radon	X		Se kommentar nedenfor.
20	Elektromagnetisk stråling		X	Ørdekabelanlegg med 400 V. Avstand som gir strålingsnivå på 0,4 T er ubetydelig.
21	Støy		X	Se punkt 5.5 ovenfor.
22	Trafikkulykker	X		Se kommentar nedenfor.
23	Smitte		X	Viktig å unngå smitte av Gyrodactylus salaris (Gyro) til Tanavassdraget. Ingen arealer eller aktivitet som gir økt risiko for smitte av Gyro el. pandemier.
24	Annet		X	Ikke aktuelt.

6.2 Vurdering av risiko

Flere risikoforhold har vært konkret vurdert i reguleringsprosessen, fordi en evt. risiko vil kunne være kritisk. Kommunen har kommet til at følgende forhold ikke vil skje innenfor planområdet: Oversvømmelse og isgang, stormflo/havstigning, overvannsflom, kvikkleire og elektromagnetisk stråling, jf. kommentarene i tabell 1 ovenfor. Virkninger av oversvømmelse og isgang i planområdet er behandlet under temaet erosjon nedenfor. Forholdene som krever en nærmere vurdering er derfor erosjon, støy og trafikkulykker, jf. risikodiagrammet nedenfor.



Sannsynlighet	Konsekvens				
	Ufarlig	Mindre farlig	Kritisk	Farlig	Katastrofalt
Lite sannsynlig					
Mindre sannsynlig			Trafikkulykker		
Sannsynlig	Støy	Erosjon			
Meget sannsynlig					

Figur 1: Risikodiagram som viser risiko/sårbarhet hvis avbøtende tiltak ikke gjennomføres.

Aktuelle hendelser der risikoen er vurdert som akseptabel (grønt felt i risikodiagrammet) medfører i utgangspunktet ikke behov for ytterligere tiltak. I de tilfellene der risikoen er vurdert som betydelig (gult felt i risikodiagrammet), skal tiltak vurderes. I dette tilfellet er det ingen forhold der risikoen er vurdert som uakseptabel (rødt felt i risikodiagrammet).

6.3 Analyse av aktuelle hendelser

Erosjon

Bakgrunnsmateriale

Deatnodearbmi industriområde ligger på en elveavsetning bestående av sand. Mot Tanaelva avsluttes industriområdet i en høy skråning uten vegetasjonsdekke. Skråningen var utsatt for omfattende erosjon i skadeflommer i 1996 og 1997. Det ble bygd et erosjonssikringsanlegg langs industriområdet etter skadeflommene, basert på vurderinger av vannivået ved disse flommene som omtrentlig tilsvarte 200-årsflommer. Sikringsanlegget når opp til kotehøyde 10.

Flomsonekartene for Seida, som var ferdige i 2005, indikerer, gjennom ekstrapolering, at en 500-årsflom vil nå til kotehøyde 11,2 m ved industriområdet. Det vannivået når over sikringsanlegg, vil det sannsynligvis oppstå erosjon i øvre del av skråningen. Denne erosjonen vil bli mindre omfattende enn om erosjonen var initiert i en usikret elveskråning, men det tilsier at det er viktig å ha en tilstrekkelig buffersone på toppen av elveskråningen.

Langs deler av industriområdet er elveskråningen ustabil pga. for bratt helningsvinkel. Det skjer derfor noe utrasing av sand hvert år. En helningsvinkel på 1:2 gir en stabil skråning i dette tilfellet. En slik helningsgrad oppnås 28 m fra innerkant av forbygningsanlegget, 10-12 m fra elvemælen.

Sannsynlighet og konsekvens

En 200- el. 500 årsflom inntreffer sjelden, men vi vet at den vil inntreffe. Sannsynligheten er derfor satt til sannsynlig. Konsekvensen vil være erosjon i øvre del av skråningen. Hvor omfattende erosjonen vil bli, avhenger av flomvarigheten, men det vil fort kunne erodere 10 m i toppen av skråningen.



Risikonivå og avbøtende tiltak

Det må tas høyde for at erosjon vil skje i området. Byggeforbudssonen er derfor utvidet til 30 m fra toppen av erosjonsskråningen, og lagt ut som hensynssone i plankartet, jf. pbl §12 -6. Dagens sikringsanlegg er tilstrekkelig til å sikre at bygg og anlegg ikke blir berørt av en storflom. Kommunen har drøftet saken med NVE som mener det ikke er aktuelt å øke høyden på forbygningen i dag.

Opfølging

Det er ikke behov for ytterligere utredninger eller avbøtende tiltak.

Trafikkulykker:

Bakgrunnsmateriale

For de aktuelle veiene er i samråd med Statens vegvesen, anslått til å være:

Tabell 2: Årsdøgntrafikk (ÅDT) for veistrekningene som møtes i krysset ved avkjøringen til industriområdet.

Veistrekning	ÅDT i dag	ÅDT framtidig (år 2030)
FV 98 (fra sørøst inn i krysset)	1550, tungtrafikk 20%	2500, tungtrafikk 20-25%
FV 98 (mot nordvest ut av krysset)	1000, tungtrafikk 12%	1500, tungtrafikk 12%
Kommunal vei til industriområdet (mot nordøst ut av krysset)	300, tungtrafikk 50%	600, tungtrafikk 60%

Hastigheten ved eksisterende kryss er 40 km/t. Det har hittil ikke vært noen registrerte ulykkestilfeller i det aktuelle krysset.

Sannsynlighet og konsekvens

Sammen med nyetableringer på regulerte tomter i industriområdet, er det anslått at etableringen av en døgnhvileplass i industriområdet vil øke trafikkmengden til det dobbelte i løpet av 20 år. Det øker også sannsynligheten for ulykker. Trafikkbildet er til dels uoversiktlig de første 60 m av internveiene Deatnodearbmi og Deatnomielli. Dette skyldes at det er flere veier og atkomst som munner ut nær hverandre i området ved Boreal Transport. Fra kl. 14 – 14.30 er det på hverdager er det samme sted mange skolebarn som går til og fra Tana bru sentrum.

Sannsynligheten for ulykker vil derfor øke som følge av døgnhvileplassen. I og med at det er store kjøretøyer involvert, vil konsekvensen kunne være kritisk selv om hastigheten på kjøretøyene er lav. Kommunen mener allikevel at risikoen er på et akseptabelt nivå. Parkering av store kjøretøy i forretningsområdet ved Tana bru utgjør en større risiko enn parkering på den planlagte døgnhvileplassen. Samtidig er skolebarna i området kun en kort periode, da internveiene først og fremst brukes av kjøretøy til eksisterende virksomheter som er kjent med denne situasjonen. Kjøretøy som skal benytte døgnhvileplassen kommer for det mest om kvelden.

Opfølging

Det er ikke behov for ytterligere utredninger eller avbøtende tiltak.



Radon

Det er gjort målinger av radon i Tana som viser at det er til dels stor radonkonsentrasjon i enkelte områder ved Tana bru. Fordi det er vanskelig å gjennomføre egnede tiltak etter at et byggverk er oppført, skal alle arbeidslokaler der ansatte vil oppholde seg fulle arbeidsdager, oppføres med radonsperre mot grunnen. I tillegg må det utføres forebyggende tiltak som kan aktiviseres dersom radonkonsentrasjonen i inneluft overstiger 100 Bq m^{-3} , jf. kravene i byggt teknisk forskrift §13 -5.

Dette er presisert i bestemmelsene, punkt 3.3.4.

Kommunen vil følge opp radonkartleggingen som ble foretatt i 2000/2001, og legge til rette for at alle eldre bygg med såle mot grunnen skal få gjennomført radonmålinger i løpet av en 5-årsperiode. Dette vil omfatte enkelte av byggene i industriområdet.

Opfølging

Radonmålinger foretas i eksisterende bygg som ledd i en større kartlegging i hele kommunen. Ut over dette er det ikke aktuelt med andre utredninger eller avbøtende tiltak, før evt. måleresultater foreligger.

Litteraturliste:

- Lave, Ebrah and Hisdal, Hege 2011: Hydrological projections for floods in Norway under a future climate. NVE Report no. 5 – 2011. ISBN: 978-82-410-0753-8



VEDLEGG 1:

Innspill etter oppstartsvarsel

Finnmarkseiendommen:

Ingen merknader. Kommunen må vurdere planforslaget i forhold til Sametingets retningslinjer for endret bruk av utmark, jf. Finnmarksloven §4.

Kommentar:

Sametingets retningslinjer for endret bruk av utmark er ikke relevante i denne sammenhengen, jf. kap 5.6 ovenfor.

Fylkesmannen i Finnmark

- **Mulig varsel om innsigelse:** Støyvurderinger/-beregninger må utføres.
- Generelle kommentarer knyttet til reguleringsplanveileder, estetikk, utnyttingsgrad, universell utforming, støy, radon, samfunnssikkerhet, risiko- og sårbarhetsanalyse og naturmangfoldloven.
- Planbeskrivelsen må behandle konsekvensene av reguleringsendringen i forhold til det verna Tanavassdraget, og evt. avbøtende tiltak.

Kommentar:

Støyvurderinger er gjennomført. Vurderinger i forhold til Tanavassdraget er gjennomført. Ørige innspill fra fylkesmannen er ivaretatt i planforslaget.

Statens vegvesen:

- Østiv til at det foreslås etablert rundkjøring framfor X -kryss, men ber kommunen være oppmerksom på at både plassforhold og stigningsforhold kan gjøre etableringen av en rundkjøring utfordrende
- Av hensyn til trafikksikkerheten er det viktig at atkomsten er opparbeidet og godkjent før det skjer vesentlig aktivitetsutvidelse i området. Vegvesenet vil ikke stille krav om rekkefølgebestemmelser nå, men ber kommunen vurdere hvordan man skal sikre at atkomsten er tilfredsstillende når aktivitetsutvidelser skjer.
- Atkomst fra FV 98 skal utformes i henhold til Statens vegvesens Håndbok 017 — Veg- og gateutforming. Øsom geometrisk utforming ikke vises på plankartet, skal de tekniske kravene framgå av bestemmelsene og detaljplan for atkomsten utformes. Ø skal tegnes inn frisktssone i plankartet.
- Veglovens §29 angir en byggegrense på 50 meter fra midtlinjen til riks- og fylkesveg. Statens vegvesen anser det tilstrekkelig at byggegrensen for industriområdet i nord settes tilsvarende naboeiendommen. Øte gjelder også for internvegssystemet i sør.

Kommentar:

Ø er ikke lenger aktuelt å etablere noen rundkjøring i FV 98, og det er heller ikke aktuelt å etablere noe X-kryss. Eksisterende atkomst, som tilfredsstiller kravene til utforming av atkomster i hht til Håndbok 017, vil fortsatt være atkomst. Frisiktssoner er tegnet inn i plankartet. Byggegrensene fra senterlinja i FV 98 er 15 m for området avsatt til forretning og kontor, mens det for industriarealene er satt en byggegrense på 45 m fra senterlinja i FV 98.



Varanger Kraft

Varanger Kraft har kabler i grunnen, både høy- og lavspent. Enkelte av kablene kan komme i konflikt med tiltakene. Viktig med tidlig kontakt dersom det er aktuelt å flytte kabler. Alle kostnader knyttet til eventuell flytting må dekkes av tiltakshaver.

Kommentar:

Avklaringer knyttet til kablene til Varanger Kraft vil bli foretatt i løpet av det offentlige ettersynet.

Finnmark fylkeskommune

Finnmark fylkeskommune minner om at aktsomhetsplikten må tas inn i fellesbestemmelsene og foreslår følgende formulering:

”Kulturminner og aktsomhetsplikt. Skulle det under arbeidet i marka komme fram gjenstander eller andre spor som indikerer eldre tids aktivitet i området, må arbeidet stanses omgående og melding sendes Finnmark fylkeskommune og Sametinget, jf. Lov av 9. juni 1978 nr. 50 om kulturminner (Kulturminneloven) § 8 andre ledd. Denne meldeplikten må formidles videre til de som skal utføre arbeidet.”

Kommentar:

Aktsomhetsplikten er tatt inn i fellesbestemmelsene.

Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE)

- Det er positivt at kommunen har fokus på å sikre vassdragsverdiene, friluftslivet i tilknytning til elva, estetiske hensyn og en effektiv utnyttelse av arealet.
- På grunn av at området allerede er bebyggt, vil ikke verneverdiene i Tanavassdraget bli vesentlig forringet av reguleringsendringen.
- NVE har ikke merknader til den varslede reguleringsendringen forutsatt at det stilles krav om at kantsonen langs Tanaelva skal bevares og at ny bebyggelse ikke tillates nærmere vassdraget enn eksisterende bebyggelse.

For øvrig sier NVE i uttalelsen at

”Elveos og randsoner langs vassdrag er blant de mest artsrike og bevaringsverdige med hensyn til landskapsøkologi og biologisk mangfold. I tillegg er vassdragsnaturen viktig i friluftssammenheng. Vi ber derfor kommunen om å påse at kantsonen langs Tanaelva bevares og at det ikke gis tillatelse til inngrep og tiltak utenfor byggelinjegrensen i reguleringsplanen.

Det har tidligere vært erosjonsproblemer langs Tanaelva i dette området og NVE har utført erosjonssikringsanlegg langs hele strekningen mellom omsøkt planområde og vassdraget, sist utført i 1997. Det er derfor viktig at kommunen påser at ny bebyggelse ikke tillates nærmere vassdraget enn eksisterende bebyggelse.”

Kommentar:

Merknadene fra NVE er tatt til følge i planforslaget.

RAPPORT

Boliger ved Tana bro. Vegtrafikkstøy.

Rapport nr.: RIAKU01	Oppdrag nr.: 98191001	Dato: 8.5.2012	
Kunde: Tana kommune ved Lars Smeland			
Boliger ved Tana bro. Vegtrafikkstøy.			
Sammendrag: Sweco Norge har beregnet og vurdert vegtrafikkstøy mot eksisterende og planlagte boliger som følge av en ny rundkjøring på FV 98. Bolig ved g.nr. 13 b.nr. 239 får støynivå $L_{den} = 58$ dB ved mest utsatte fasade for prognoseåret 2030, se figur 3. Boligen må befares, og støynivå ved privat uteplass og innendørs må regnes ut. Planlagte boliger ved både g.nr. 13 b.nr. 236 og g.nr. 13 b.nr. 213 får støynivå $L_{den} = 61$ dB ved mest utsatte fasade for prognoseåret 2030, se figur 3. Begge boligene har en side med tilfredsstillende støynivå ($L_{den} = 55$ dB eller lavere) mot sørvest. Uteområdet sørvest for boligene får tilfredsstillende støynivå. Intensjonen i planretningslinje T-1442 tilfredsstilles forutsatt at: • Private terrasser legges der støynivået er tilfredsstillende, for eksempel mot sørvest. • De fleste av soverommene har et vindu som kan åpnes der støynivået er tilfredsstillende. • Felles uteareal med tilfredsstillende støynivå er vurdert til å være stort nok. Forslag til eventuelle plangrep er skissert. Videreført støyvurdering er nødvendig når flere detaljer foreligger.			
Rev.	Dato	Revisjonen gjelder	Sign.
Utarbeidet av: Frode Atterås		Sign.:	
Kontrollert av: Bernt Heggøy		Sign.:	
Oppdragsansvarlig / avd.: Edvard Falch/ 519		Oppdragsleder / avd.: Frode Atterås/ 519	

rao4n 2008-01-23

; FA

P:\5181\98191001_RIAKU_Boliger ved Tana bro\08 Rapporter og notater\98191001_RIAKU01_Boliger ved Tana bro. Vegtrafikkstøy_A.docx

Innhold

1	Innledning.....	1
2	Begreper	1
3	Forutsetninger og metode	1
4	Kriterier for støy	3
4.1	Ny boliger.....	3
4.1.1	T-1442.....	3
4.1.2	NS 8175	3
4.2	Eksisterende bolig.....	4
5	Beregnet og vurdert utendørs støy	4
5.1	Eksisterende bolig.....	4
5.2	Planlagte boliger.	4
5.2.1	Eventuelle plangrep	5
6	Referanser	5

1 Innledning

Sweco Norge har fått i oppdrag av Tana kommune å beregne og vurdere vegtrafikkstøy mot eksisterende og planlagte boliger som følge av en ny rundkjøring på FV 98.

Oppdraget er løst på grunnlag av tilsendt materiale fra oppdragsgiver.

Innendørs støynivå fra vegtrafikk er ikke vurdert.

2 Begreper

I rapporten benyttes følgende faglige begreper for støy:

Døgnequivalent støynivå ($L_{A,ekv,24h}$) er gjennomsnittlig A-veid støynivå over et døgn.

Ekvivalent støynivå L_{den} , er et døgnequivalent støynivå der støybidragene i kveldsperioden (19-23) er gitt et tillegg på 5 dB og støybidragene i nattperioden (23-07) er gitt et tillegg på 10 dB.

Maksimalt støynivå (L_{5AF}): For vegtrafikk utendørs er maksimalt støynivå definert til det som overskrides av de 5 % mest støyende (tunge) kjøretøyene. I regelverket for innendørs støy er maksimalt støynivå definert som det absolutt høyeste støynivået, og en regner antallet overskridelser av dette. Maksimalt støynivå brukes til å vurdere risiko for søvnforstyrrelse der det er stor nattrafikk.

3 Forutsetninger og metode

Figur 1 viser oversiktskart. Figur 2 viser den eksisterende boligen (g.nr. 13 b.nr. 239) og de to planlagte boligene (g.nr. 13 b.nr. 236 og g.nr. 13 b.nr. 213) i 2. etasje av eksisterende næringsbygg.

Trafikkdata for prognoseåret 2030 er også vist i figur 2.

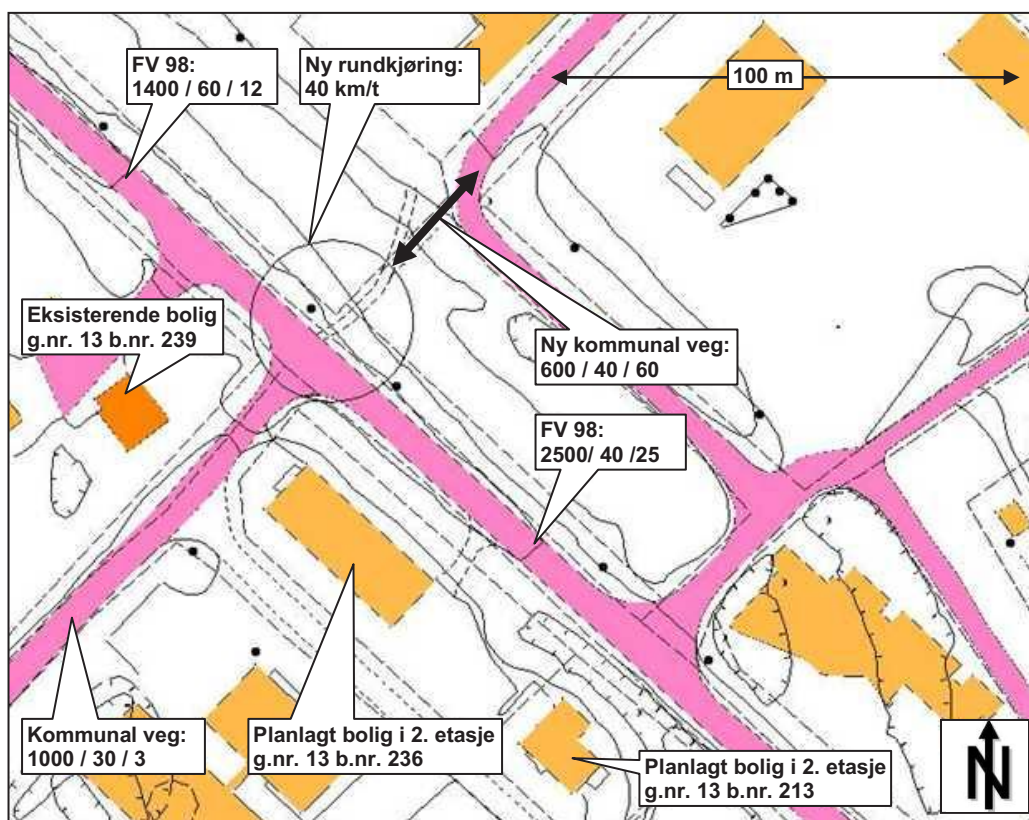
Det er lagt til grunn riksvegfordeling av trafikken over døgnet:
75 % om dagen (7-19), 15 % om kvelden (19-23) og 10 % om natta (23-7).

Ny rundkjøring er vist i figur 2 og skal ligge ca. 1 m lavere enn FV 98 gjør i dag.

Som digitalt kartunderlag er det benyttet SOSI kart med 1m koter. Utendørs vegtrafikkstøy er beregnet etter gjeldende nordiske beregningsmetode¹ med CadnaA 4.2.141. Støyen ved fasade er beregnet 1.5m over antatt gulvflatenivå. Støy ved uteområder er beregnet 1.5m over mark, representativt for personer på marknivå.



Figur 1. Oversiktskart. www.gulesider.no



Figur 2. Trafikkdata for prognoseåret 2030 vist som:
årsgjennomsnitt (kj/t/d) / skilthastighet (km/t) / tungtrafikkandel (%).

4 Kriterier for støy

4.1 Ny boliger

4.1.1 T-1442

Miljøverndepartementets planretningslinje T-1442² anbefaler grenser for støynivå utenfor støyømfintlige rom i nye boliger. Støygrensene for vegtrafikk er vist i tabell 1. Det er støynivået L_{den} som er dimensjonerende i denne saken.

Tabell 1: Anbefalte grenser for vegtrafikkstøy ved etablering av ny støyende virksomhet og bygging av boliger, sykehus, pleieinstitusjoner, fritidsboliger, skoler og barnehager. Alle tall oppgitt i dB, frittfeltverdier.

Støykilde	Støynivå på uteplass og utenfor rom med støyfølsom bruk	Støynivå utenfor soverom, natt kl. 23 – 07
Veg	$L_{den} = 55$ dB	$L_{5AF} = 70$ dB

De anbefalte støygrensene er også omtalt i T-1442 som nedre grense for gul sone – der gul sone er et område hvor støyfølsom bebyggelse kan oppføres på vilkår av at avbøtende tiltak gir tilfredsstillende støyforhold.

Den lokale planmyndigheten vil i noen tilfeller åpne for et kompromiss i grensene for utendørs støy - ved for eksempel å tillate bygging med én støybelastet side – dersom leilighetene er gjennomgående og har en stille side der flere av de støyfølsomme rommene (soverom og stuer) ligger. T-1442 åpner eksplisitt for slike kompromisser på steder der det av ulike grunner er ønsket en høy arealutnyttelse. Boligene i Tana sentrum er vurdert til å være et område der det er ønsket høy arealutnyttelse.

4.1.2 NS 8175

TEK, plan- og bygningslovens tekniske forskrift, har i en egen standard NS8175³ gitt grenser for tillatelig støy som kommer utenfra og belaster nye boliger innendørs og på uteplasser. NS 8175 er samordnet med planretningslinje T-1442. Minstekravene i standarden er gitt i en egen lydklasse C. For det aktuelle prosjektet er disse minstekravene aktuelle:

- Krav til innendørs maksimalt støynivå $L_{Amaks} = 45$ dB i soverom dersom det er "mer enn 10 hendelser over dette nivået om natta". Slår ikke ut her.
- Krav til støynivå på uteplass skal ikke overstige nedre grenseverdi for gul sone i T-1442.

Støykravene i lydklasse C innebærer at inntil 20 % av berørte personer i boliger kan forventes å bli forstyrret av lyd og støy.

4.2 Eksisterende bolig

Etterleving av planretningslinje T-1442 er tillempet i vegvesenets egen policy⁴. Oppsummeringen for nye veier er vist i tabell 2 og omhandler boliger:

Tabell 2. Vegvesenet sin egen policy for etterleving av T-1442.

Hovedregel		Miljø- og sikkerhetstiltak	
Utendørs	Innendørs	Utendørs	Innendørs
Støytiltak skal gjennomføres dersom støynivået er over $L_{den} = 55$ dB. Nivået bringes under $L_{den} = 55$ dB etter tiltak.	Støytiltak skal gjennomføres der støynivået er over $L_{Aeq24h} = 30$ dB. Nivået bringes under $L_{Aeq24h} = 30$ dB etter tiltak.	Støytiltak skal gjennomføres dersom: - støynivået er over $L_{den} = 65$ dB (rød sone) - støynivået er mellom $L_{den} = 55$ og 65 dB (gul sone) og samtidig øker mer enn 3 dB. Nivået bringes under $L_{den} = 55$ dB etter tiltak.	Støytiltak blir gjennomført dersom utendørs støynivå er over $L_{den} = 65$ dB (rød sone) og innendørs støynivå samtidig er over $L_{Aeq24h} = 35$ dB. Nivået bringes under $L_{pAeq24h} = 30$ dB etter tiltak.

I denne rapporten er kun utendørs støynivå vurdert, innendørs støynivå i tabell 2 er til orientering. Ny rundkjøring er vurdert til å skulle følge hovedregelen.

5 Beregnet og vurdert utendørs støy

5.1 Eksisterende bolig

Bolig ved g.nr. 13 b.nr. 239 får støynivå $L_{den} = 58$ dB ved mest utsatte fasade for prognoseåret 2030, se figur 3. Boligen må befares, og støynivå ved privat uteplass og innendørs må regnes ut.

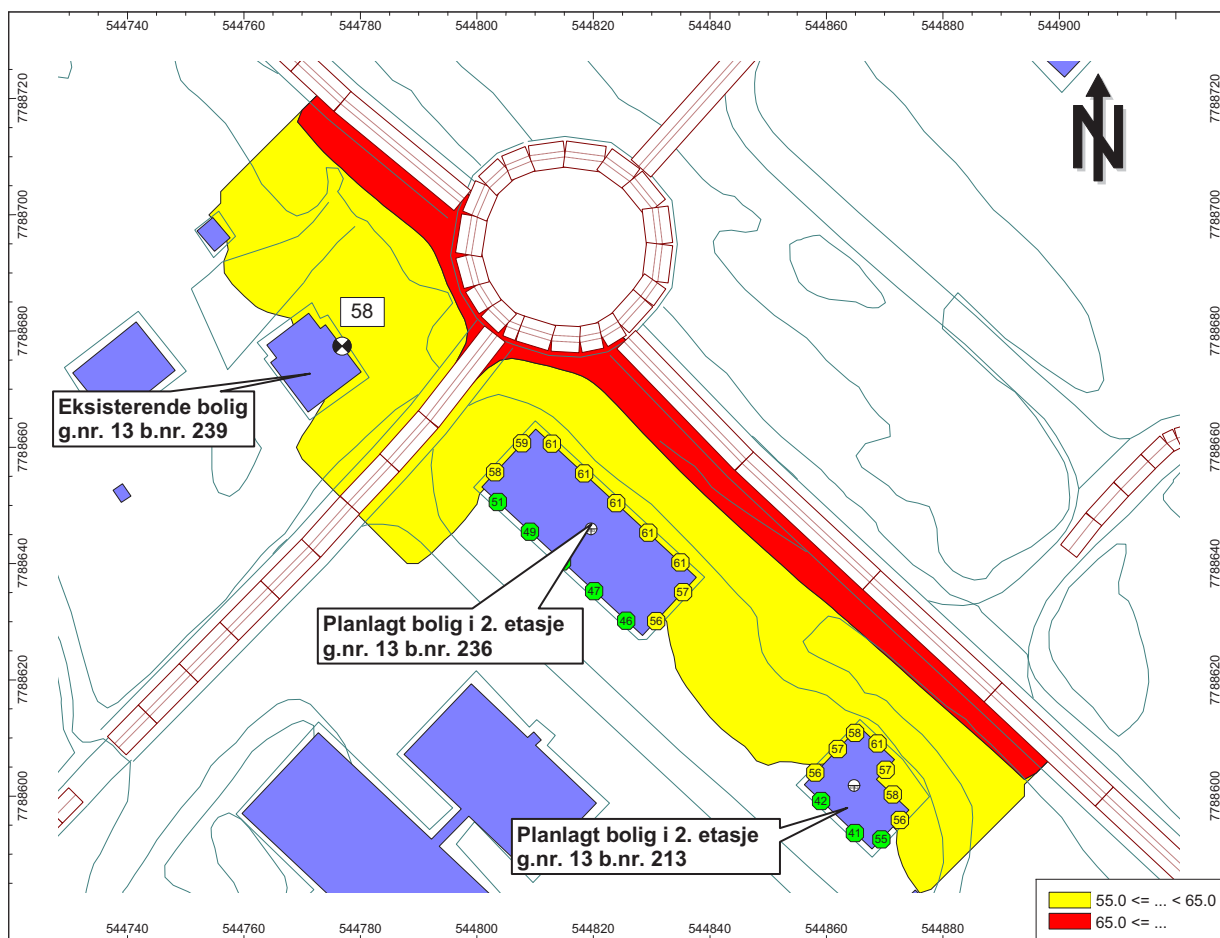
5.2 Planlagte boliger.

Planlagte boliger ved både g.nr. 13 b.nr. 236 og g.nr. 13 b.nr. 213 får støynivå $L_{den} = 61$ dB ved mest utsatte fasade for prognoseåret 2030, se figur 3. Begge boligene har en side med tilfredsstillende støynivå ($L_{den} = 55$ dB eller lavere) mot sørvest. Uteområdet sørvest for boligene får tilfredsstillende støynivå, se figur 3.

Intensjonen i planretningslinje T-1442 tilfredsstilles forutsatt at:

- Private terrasser legges der støynivået er tilfredsstillende, for eksempel mot sørvest.
- De fleste av soverommene har et vindu som kan åpnes der støynivået er tilfredsstillende.
- Felles uteareal med tilfredsstillende støynivå er vurdert til å være stort nok.

Videreført støyvurdering er nødvendig når flere detaljer foreligger.



Figur 3: Støynivået L_{den} ved fasade for prognoseåret 2030 for 1. etasje for eksisterende bolig (kun 1 etasje) og 2. etasje for de planlagte boligene. I tillegg vises støynivået L_{den} i form av støysonekart på uteområder i høyde 1.5m over terreng – representativt for personer på marknivå.

5.2.1 Eventuelle plangrep

Ved bruk av tette rekkverk kan eventuelle terrasser legges mot nordøst, nordvest eller sørøst. Tette rekkverk vil i tillegg beskytte fasaden bak slik at et soveromsvindu her vil få tilfredsstillende støynivå. Høyden på rekkverket må være ca. 1,0-1,4 m avhengig av terrassens plassering og størrelse.

En ca. 100 m lang og ca. 1.5 m høy støyskjerm ved FV 98 vil redusere støyen på uteområdet slik at det aller meste av uteområdet vil få tilfredsstillende støynivå. Tiltaket har begrenset effekt på boligene i 2. etasje. Typisk kostnad vil være 0,5-1,0 mill kr.

6 Referanser

- ¹ Håndbok 064: Nordisk beregningsmetode for vegtrafikkstøy. Statens vegvesen. 2000.
- ² Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging, T-1442, Miljøverndepartementet, 26.1.05.
- ³ NS 8175 Lydforhold i bygninger – lydklasser for ulike bygningstyper. Standard Norge, februar 2008.
- ⁴ Støyretningslinje T-1442, praktisering i Statens vegvesen, Utbyggingsavdelingen, Ref. 2004/047879-033, 20.11.2007



Notat

Til:	Lars Smeland
Fra:	Lars Smeland

Referanse
2011/1285-44

Dato
23.05.2013

Detaljregulering for Deatnodearbmi industriområde: Sammenstilling av høringsuttalelser og merknader

Dette dokumentet er en sammenstilling av høringsuttalelsene som er kommet inn gjennom det offentlige ettersynet i perioden 21.03. – 03.05.2013, samt merknader og innspill fra åpent møte og særmøter med berørte parter i industriområdet.

Høringsinstans	Merknad/ innspill	Oppfølging/ kommentar
Finnmarkseien- dommen (FeFo)	Ingen merknader	OK
Sametinget	Ingen merknader	OK
Finnmark fylkeskommune (FFK)	Minner om aktsomhetsplikten, som bør tas med i reguleringsbestemmelsene. Foreslår en noe annen formulering enn i planforslaget.	Forslaget fra FFK tas inn i planbestemmelsene
Norges Lastebileierforbund Troms/ Finnmark	Ingen merknader. Godt fornøyd med forslaget til reguleringsplan.	OK
Fylkesmannen i Finnmark (FMFI)	Samfunnssikkerhet og beredskap: Vanskelig å se ut av plankartet og bestemmelsene § 1 at det er en byggeforbudssone på 30 meter fra erosjonsskråningen. Anbefaler at dette fremgår tydeligere av bestemmelsene.	Planbestemmelse om dette utarbeides
	Planavgrensning* Planavgrensningen i planforslaget er utvidet i forhold til oppstartsvarelet. FMFI mener det ville vært en fordel om kommunen melder ny oppstart av planarbeidet, men vil ikke fremme innsigelse til planforslaget.	Se utfyllende merknad nedenfor *

	Naturmangfoldlovens § 7 pålegger offentlig myndighet å synliggjøre vurderingene ihht. lovens §§ 8-12 i besluttede vedtak.	Tas med i innstillingen til FSK og KST.
Statens vegvesen	≠ Det må utarbeides siktlinjer for avkjørselen ved reinslakteriet ≠ Gang- og sykkelvegen tas inn i § 4 i planbestemmelsene.	Siktlinjene tas inn i plankartet og gang-sykkelvegen i planbestemmelsene.
Merknader fra åpent møte, 24.04.2013	Alfred Larsen: Sterkt ønske om at atkomsten til industriområdet flyttes mot nord, lenger bort fra tingretten.	Vurdert. Omtale av dette tas inn i planbeskrivelsen.
Tollpost Tana, merknader fra møte 07.05.2013	Bekymret for at stigningen opp til en evt. ny rundkjøring vil bli for bratt og skape vansker for trailere som skal inn på FV 98. En ny atkomst 30 – 40 m nord for eksisterende vil i utgangspunktet være en bedre løsning.	Vurdert. Omtale av dette tas inn i planbeskrivelsen.
Svein-Erik Betten, merknader fra møte 07.05.2013 og e-post	Lite hensiktsmessig med rundkjøring pga høydeforskjellen. De mulige løsningene er: 1. La innkjøringa være som i dag 2. Lag en ny vei parallelt med FV 98 opp til krysset ved Nordmaskin og lag en ny rundkjøring der. 3. Forlenge nåværende vei mellom FV 98 og industriområdet forbi Masternes til rundkjøringa i nordenden av industriområdet.	Vurdert. Omtale av dette tas inn i planbeskrivelsen.
Masternes Transport, merknader fra møte 08.05.2013	Det resterende arealet innenfor gjerdet til Masternes vil være vanskelig å utnytte for andre aktører pga formen på området. Mulig å etablere en atkomstvei for virksomhetene Tollpost/ Betten, Mats-Hus og Eikeland mellom FV 98 og industriarealet helt til rundkjøringa i nordenden av industriområdet. Mulig å etablere en direkte atkomst fra FV 98 til nordenden av industriområdet.	Vurdert. Omtale av dette tas inn i planbeskrivelsen.

*** Merknad fra fylkesmannen i Finnmark til planavgrensingen:**

I oppstartsvarselet var områdene som ble berørt av endringen angitt på kart og ortofoto. I planforslaget som har vært på offentlig ettersyn, er planområdet utvidet til å gjelde hele Deatnodearbmi industriområde og arealene langs Deatnomielli, med Tanaelva som grense mot nordøst. Korrekt avgrensning skal framgå av varsel om oppstart og kunngjøring. Dette skal sikre en forutsigbar planprosess for alle berørte parter. Dersom avgrensningen av planområdet utvides underveis, kan mulige parter eller interesser overse planarbeidet i oppstartsfasen, og dermed gå glipp av muligheten for medvirkning.

”Fylkesmannen mener det er uheldig at planområdet er endret etter oppstart. Dette har å gjøre med rettssikkerheten til berørte parter, forutsigbarhet og helhetlig planlegging. Ved å ta for seg hele planområdet fra oppstart kunne en bedre ivareta alle hensyn som ble berørt av planen, og foreta samlet behandling og avklaring av forhold omkring trafikk, erosjon, industriarealer, adkomstløsninger osv. Etter en samlet vurdering kan likevel ikke Fylkesmannen se at viktige regionale eller nasjonale hensyn blir berørt, og velger å ikke fremme innsigelse til planforslaget.

Vi vil likevel bemerke at det ville vært en fordel om kommunen melder nytt oppstart av planarbeidet, hvor hele området som nå blir berørt av planarbeidet vil inngå.”

Kommentar fra kommunen:

Kommunen tar merknaden til fylkesmannen til etterretning, og vil sørge for at noe tilsvarende ikke skjer igjen. Det er svært beklagelig at varselet ikke var tilstrekkelig klart i forhold til avgrensingen av planområdet.

I denne konkrete saken er det imidlertid kun de offentlige høringsinstansene som har fått angitt en mangelfull avgrensing i høringsbrevet. I kunngjøringen i lokalavisene og på kommunens hjemmeside er hele planområdet tatt med, jf. <http://www.tana.kommune.no/reguleringer-ved-tana-bru-og-i-skiippagurra-nytt-varsel-om-planoppstart.4973069-51331.html>

Ingen med rettslig klageinteresse har derfor blitt feilinformert om planavgrensingen. De aktuelle høringspartene har hatt mulighet til å komme med merknader til planforslaget i det offentlige ettersynet. Ingen andre enn fylkesmannen har kommentert endringen i planavgrensing. På bakgrunn av dette mener Tana kommune at denne feilen ikke har noen praktisk betydning.

Lars Smeland
Planlegger



Saksfremlegg

Utvalg	Utvalgssak	Møtedato
Formannskapet	60/2013	06.06.2013
Kommunestyret	46/2013	20.06.2013

Detaljregulering for FV 98 Ifjordfjellet parsell 5B: Sluttbehandling

Saksprotokoll saksnr. 60/2013 i Formannskapet - 06.06.2013

Behandling

3 vedlegg i saken ettersendt pr. e-post 31.05.13. Utdelt i møtet.

Rådmannen gjorde oppmerksom på at det i innstillingen fra rådmannen skal stå ”**5B**”.

Ordfører Frank M. Ingilæ (AP) fremmet rådmannens forslag til vedtak som formannskapets innstilling:

Med hjemmel i plan- og bygningslovens § 12-12 vedtar Tana kommune *Detaljregulering for FV 98 Ifjordfjellet parsell 5B* som består av plankart, -bestemmelser og -beskrivelse, med tilhørende grunnlagsdokumenter. Vurderingene etter naturmangfoldlovens §§ 8-12 framgår av planbeskrivelsen kapittel 5.4 side 22 og 23.

Votering

Enstemmig vedtatt.

Vedtak: Innstilling til kommunestyret

Med hjemmel i plan- og bygningslovens § 12-12 vedtar Tana kommune *Detaljregulering for FV 98 Ifjordfjellet parsell 5B* som består av plankart, -bestemmelser og -beskrivelse, med tilhørende grunnlagsdokumenter. Vurderingene etter naturmangfoldlovens §§ 8-12 framgår av planbeskrivelsen kapittel 5.4 side 22 og 23.

Rådmannens forslag til vedtak

Med hjemmel i plan- og bygningslovens § 12-12 vedtar Tana kommune *Detaljregulering for FV 98 Ifjordfjellet parsell 5A* som består av plankart, -bestemmelser og -beskrivelse, med tilhørende grunnlagsdokumenter. Vurderingene etter naturmangfoldlovens §§ 8-12 framgår av planbeskrivelsen kapittel 5.4 side 22 og 23.

Saksopplysninger

Formannskapet (FSK) og kommunestyret (KST) skal i denne saken ta stilling til om forslaget til *Detaljregulering for FV 98 Ifjordfjellet parsell 5B* skal vedtas, eller sendes tilbake til administrasjonen for ny behandling, evt. med retningslinjer for det videre arbeidet, jf. plan- og bygningsloven § 12-12.

Bakgrunn

Detaljreguleringen er utarbeidet som en del av prosjektet med å oppgradere FV 98 over Ifjordfjellet til helårsvei. Dette arbeidet er planlagt gjennomført i løpet av perioden 2010 – 2015. Opprustningen er primært knyttet til forbedring av forholdene vinterstid, slik at snødriften over veien bedres og vintervedlikeholdet blir enklere og mindre ressurskrevende. Samtidig vil opprustningen gi en generell heving av veistandarden som vil bidra til økt framkommelighet og trafiksikkerhet for de veifarende. Oppgraderingsarbeidet er ferdig i den vestligste delen fra Ifjord til kommunegrensa mellom Gamvik og Tana kommuner. Den aktuelle detaljreguleringen omfatter strekningen fra Suolójávri - Giilaš, ca 5,2 km.

Varsel om oppstart av reguleringsarbeidet ble gitt 12.03.2009. Varselet omfattet hele strekningen fra kommunegrensa til Giilaš. På grunn av usikkerhet om veilinja gjennom Geaidnonjoaski/Veiskaret, ble strekningen delt i en parsell 5A, der reguleringsplanen ble vedtatt 21.02.2013, og parsell 5B, der reguleringsplanen nå foreligger til sluttbehandling.

Opprinnelig ble det kun varslet mindre justeringer av dagens veilinje og punktutbedringer, men etter hvert ble det klart at Statens vegvesen (SVV) ville foreta store endringer av dagens veilinje som innebar utfylling i flere vann, bl.a. Geaidnonjoasjávri/ Veiskarvannet. På bakgrunn av dette måtte planarbeidet konsekvensutredes. Det ble utarbeidet et planprogram som ble fastsatt av FSK den 01.12.2010.

SVV har organisert planarbeidet og utarbeidet planforslaget i hht. plan- og bygningsloven § 3-7. Det er blitt avholdt flere møter der administrasjonen i Tana kommune har vært representert.

Planforslaget

Forslaget til reguleringsplan er vedlagt. Reguleringsplanen består av plankart, bestemmelser og en utførlig planbeskrivelse med tilhørende grunnlagsdokumenter.

Reguleringsplanen skal sikre areal til utbedring av veien inklusive nødvendige tiltak for bearbeiding og utforming av sideterrenget for å oppnå forbedret snødrift over veien. Planen er

detaljert, men enkelte detaljer må likevel avklares i den videre prosjekteringen.

Veitraseen

Traseen til eksisterende FV 98 vil i stor grad følges. Langs den første delen av vegstrekningen, fram til Geaidnonjoasláttu/Veiskarvannet, er drivsnøproblematikken stor. Veitraseen er derfor sideforskjøvet mot nord (ned i dalen) og mot vannet, og den vil bli hevet i forhold til dagens vei. Det vil også bli etablert en bred fanggrøft mot sør.

Gjennom Geaidnonjoaski/Veiskaret er det bratt sideterreng og enkelte steder rasfare. Her vil veien heves og utvides. Det blir etablert en fanggrøft mot fjellskråningen, og det vil bli bygd snøskjermer på fjellet 2 steder for å hindre fonndannelse og hengskavler.

På strekningen Geaidnonjoaski/Veiskaret – Giilaš vil veien bli hevet, og det vil bli etablert én sving isteden for de 2 som er der i dag.

Det vil fortsatt bli en rasteplass ved Geaidnonjoasláttu/Veiskarvannet, og det vil etablert en ny rasteplass ved Giilaš, samt at et større areal vil bli definert som parkering for utfart. Samlet sett vil det bli store arealinngrep langs traseen.

Tiltakene er utførlig beskrevet i den vedlagte planbeskrivelsen og de øvrige plandokumentene.

Det er vanskelig å bestemme utformingen av veien slik at den blir optimal i forhold til drivsnøproblematikken. Dette vil først bli avklart i detaljprosjekterings- og byggefasene. Det er derfor lagt inn et større veiareal, en ”buffer”, enn utformingen av veien i plankartet skulle tilsi.

Konsekvensutredningene og virkninger av planen

Det er utarbeidet konsekvensutredning innenfor temaene landskapsbilde, nærmiljø og friluftsliv, naturmiljø, kulturminner og naturressurser – reindrift. Utredningene er utførlig gjengitt i planbeskrivelsen. Nedenfor er en kort oppsummering av hovedtrekkene i utredningen.

Landskapsbilde

Landskapet på den aktuelle strekningen er vurdert til å ha middels verdi. Inngrepene som følge av den nye traseen påvirker landskapsbildet og reiseopplevelsen langs veien på en negativ måte. De nødvendige tilpasningene for å gjøre veien mer tilgjengelig på vinterstid, gjør inngrepene store og veikroppen dårligere forankret i terrenget. De klimatiske og geologiske forholdene gir utfordringer med hensyn til mulig revegetering. Særlig uheldig er inngrepene ved Geaidnonjoasláttu/Veiskarvannet der inngrepene vurderes til å ha stor negativ konsekvens. Samlet sett anses tiltaket å gi middels negativ konsekvens for landskapsbildet.

Nærmiljø og friluftsliv

Den planlagte opprustingen av FV 98 antas å ha en liten, positiv effekt for nærmiljø og friluftsliv. Dette skyldes lettere tilgjengelighet til området vinterstid som følge av færre stenginger og kolonnekjøringer.

Naturmiljø

Det er ikke registrert prioriterte arter eller naturtyper, og heller ingen rødlistearter innenfor planområdet. Ved Geaidnonjoasláttu/Veiskarvannet vil tiltaket ha en middels negativ konsekvens for naturmiljøet, på grunn av arealinngrepene og at den landskapsøkologiske sammenhengen i området blir svekket. Samlet sett antas tiltaket å ha en liten til middels, negativ effekt på naturmiljøet.

Kulturmiljø

Tiltaket vil ikke ha noen betydning for kulturmiljøet.

Naturressurser – reindrift

Det er utarbeidet en egen utredning om dette temaet av Bioforsk Nord på Tjøtta. Planområdet ligger i nærheten av beiteområder og flyttlei og har derfor middels verdi for reindriftsnæringa. Tiltaket antas å ha ubetydelig virkning for reindriftsnæringa. Et avbøtende tiltak som vil bli gjennomført er dialog med reindriftsnæringen/reinbeitedistriktene i anleggsfasen for å avklare aktuelle hensyn som må tas i forbindelse med anleggsarbeidet.

Avbøtende tiltak som er tatt inn i planen

Følgende tiltak med permanent virkning er tatt inn i planforslaget eller vil bli håndtert i utbyggingsfasen:

- ≠ Naturlig revegetering legges til grunn som prinsipp for å tilbakeføre vegetasjon i arealer som berøres i anleggsfasen.
- ≠ Eksisterende veitrasé tilbakeføres til terreng der den ikke inngår i arealbeslaget for ny trasé.
- ≠ Rør og kulverter i fiskeførende vassdrag utformes i tråd med prinsipper gitt i Statens vegvesens håndbok 242, kapittel 5.3.4.
- ≠ Ved etablering av fylling i Vegskarvannet skal det opparbeides en naturlig strandsone i overgangen mellom vann og fylling. Et naturlig bunnssubstrat skal søkes reetablert i vannet i strandsonen og det skal legges til rette for en naturlig revegetering av fyllingen ned mot vannet.

Følgende avbøtende tiltak er foreslått for anleggsperioden, og vil ikke påvirke fastsatt konsekvens (jf. håndbok 140):

- ≠ Anleggsarbeidet gjennomføres på en måte som sikrer at slitasjen på kantvegetasjonen blir minimal. Det kan med fordel defineres en inngrepsgrense for anleggsarbeidet for områder i tilknytning til vassdrag.
- ≠ Anleggsarbeid i fiskeførende vassdrag bør gjennomføres utenfor gyteperioder for fisk
- ≠ Av hensyn til fisk, vegetasjon og andre organismer bør anleggsarbeidet i vann og vassdrag gjennomføres på en måte som minimerer frigivelsen av partikler til vassdraget.
- ≠ Sprenging under vann må unngås av hensyn til fisk.
- ≠ Det opprettes dialog med reindriftsnæringen/reinbeitedistriktene i anleggsfasen for å avklare aktuelle hensyn som må tas i planområdet i forbindelse med anleggsarbeidet.
- ≠ Anleggsarbeidet ved flyttleia bør stanses når reinen skal flyttes inn/ut av området.

ROS-analyse

I tillegg til konsekvensutredningene er det gjennomført en risiko- og sårbarhetsanalyse. Temaene snøskred og steinskred, drivsnøproblematikk, sårbar flora/fauna/fisk/rødlistearter, trafikksikkerhet og farlige terrengformasjoner er nærmere vurdert og beskrevet. Samlet sett viser analysen at risikoen for uønskete hendelser blir redusert som følge av tiltakene.

Merknader i det offentlige ettersynet

Planforslaget ble lagt ut til offentlig ettersyn den 25.03.2013 med høringsfrist 13.05.2013. Finnmark fylkeskommune, Sametinget, Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE), Fylkesmannen i Finnmark, Reinbeitedistrikt 13, Finnmarkseiendommen og Norges lastebileierforbund har avgitt uttalelse. Høringsuttalelsene framgår av vedlegg. Ingen av

høringsinstansene har hatt store merknader til planforslaget, og alle innspill er innarbeidet i planen.

Vurdering

Planforslaget har vært gjennom en omfattende prosess, og tiltak for å avbøte de negative konsekvensene av den nye veitraseen er tatt inn i reguleringsplanen. Samlet sett er fordelene og den samfunnsmessige betydningen av en ny, oppgradert FV 98 over Ifjordfjellet så store, at det veier opp for de negative konsekvensene. På bakgrunn av dette anbefaler rådmannen at reguleringsplanen vedtas, jf. innstillingen.

Fv. 98 parsell 5B - Forslag til reguleringsbestemmelser

Nasjonal Arealplan-ID: 20252013001

Arkivsaknr: 2009/474

Plandato: 15.03.2013

Dato for siste revisjon: 21.05.2013

Vedtatt av kommunestyret i møte den:

§ 1 FORMÅL

Detaljreguleringen med tilhørende bestemmelser skal legge til rette for opprusting av parsell 5B på Fv. 98 mellom Suolajávri og Giilaš.

§ 2 PLANAVGRENSNING

Det regulerte området er vist med plangrense på fire plankart (merket R505-R509) datert 15.03.2013 i målestokk 1:1000.

§ 3 FELLESBESTEMMELSER

3.1 Krav knyttet til terrenginngrep og vegetasjon

Terrenginngrep skal generelt begrenses og skal skje mest mulig skånsomt. Skjæringer, fyllinger og øvrige berørte arealer skal bearbeides og tilpasses omkringliggende terreng. Ved vegetasjonsetablering på berørte områder skal naturlig revegetering benyttes som prinsipp. Det skal tilstrebes bruk av stedegen masse. Mot Vegskarvatnet opparbeides en naturlig vannlinje og bunnsubstrat i strandsonen reetableres om nødvendig.

Øverste jordlag skal så vidt mulig tas vare på og legges tilbake på samme sted etter avsluttet anleggsarbeid. Ved store inngrep i terrenget skal landskapet rekonstrueres.

En rigg- og marksikringsplan skal ligge til grunn for tilbakeføringen av områdene. For rekonstruksjon av landskapet skal det ligge til grunn en istandsettingsplan. Både rigg- og marksikringsplan og istandsettingsplan skal utarbeides før bygge- og anleggsarbeidet settes i gang, jf. § 7 i bestemmelsene.

3.2 Kulturminner

Dersom det under arbeid i marken kommer fram gjenstander eller andre levninger som viser eldre aktivitet i området, skal arbeidet stanses og melding sendes til Sametinget og Finnmark fylkeskommune, Areal- og kulturvernavdelinga omgående (jf. lov av 9. juni 1978 nr. 50 om kulturminner § 8 annet ledd).

3.3 Tilbakeføring av areal

I forbindelse med fjerning av deler av dagens Fv. 98 vil arealet som ikke lenger skal benyttes til vegformål bli tilbakeført til grunneier.

§ 4 SAMFERDSELSANLEGG OG TEKNISK INFRASTRUKTUR (PBL § 12-5 nr. 2)

4.1 Generelt

I anleggsperioden for opprusting av Fv. 98 kan områdene regulert til samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur benyttes til riggplass, lagerplass for masser, anleggsveger og anleggsområde, mellomlagring av masser samt parkering av anleggsmaskiner, og for øvrig annen aktivitet knyttet til anleggsdriften.

Innenfor områder avsatt til samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur (V-P-RP) kan det anlegges kjøreveg med nødvendige arealer for anlegg, sikring, drift og vedlikehold av trafikkområdene slik det er vist i plankartet. Dette omfatter nødvendige trafikkarealer til kjørebane, skuldre, bru, parkeringsplass, stikkrenner, fyllinger, skjæringer, grøfter og andre sidearealer, drengrofter, sikringstiltak mv.

De anlegg som etableres skal utformes i henhold til de krav som er satt i statens vegvesens håndbøker.

4.2 Kjøreveger (V)

Området merket V1 skal benyttes til bygging av offentlig kjøreveg ved opprusting av Fv. 98.

4.3 Parkering (P-RP)

Området merket P skal benyttes til bygging av offentlig parkeringsplass øst for Vegskarvatnet.

Området merket RP skal benyttes til bygging av rasteplass samt offentlig utfartsparkering ved det gamle massetaket i Giilaš. Dette i tilknytning til snøscooterløype nr. 7 i Tana kommune

Parkeringsplassene skal kunne benyttes av vegfarende og lokale i forbindelse med utfart og friluftsliv.

§ 5 LANDBRUKS-, NATUR- OG FRILUFTSOMRÅDER SAMT REINDRIFT (PBL § 12-5 nr. 5)

5.1 Generelt

Områdene som er vist som landbruks-, natur- og friluftsområder samt reindrift (LNFR) omfatter både eksisterende områder samt områder for eksisterende Fv. 98 som ikke omfattes av opprustingstiltaket for vegen.

Innenfor områder avsatt til LNFR kan det anlegges sikringsgjerde/snøskjerm som vist i plankartet.

5.2 Bestemmelsesområde – anlegg- og riggområde

Deler av LNFR-områdene er angitt med områdebestemmelse for midlertidig anlegg- og riggområde, jf. § 6 i bestemmelsene. Bestemmelsesområdene er vist med skravur i plankartet.

Områdene som tas i bruk til anlegg- og riggområder skal istandsettes og revegeteres, jf. § 6 i bestemmelsene.

5.3 Nedlegging/fjerning av eksisterende Fv. 98

På noen delstrekninger skal ny Fv. 98 erstatte eksisterende veg som skal legges ned/fjernes. Asfalt og eventuelle konstruksjoner (f.eks. bru/stikkrenner) og annet vegutstyr skal fjernes. Det utføres i tillegg nødvendig planering og revegetering for å oppnå god tilpasning til omkringliggende terreng. Etter at vegen er lagt ned/fjernet skal områdene tilbakeføres til angitt arealformål på plankartet.

§ 6 OMRADEBESTEMMELSER (PBL § 12-7 nr. 2)

6.1 Midlertidige anlegg- og riggområder (#1)

Områdene kan i anleggsperioden benyttes til anlegg- og riggområde. Dette innebærer bruk til riggplass, mellomlagring av masser, anleggsveger og anleggsområde, lagring av materialer, anleggsmaskiner og annet utstyr, og annen aktivitet knyttet til anleggsdriften. Så snart som mulig og senest innen ett år etter avsluttet anleggsperiode skal områdene istandsettes og tilbakeføres til angitt arealformål på plankartet.

§ 7 REKKEFØLGEKRAV (PBL § 12-7 nr. 10)

7.1 Ytre miljøplan

Før igangsetting av anleggsarbeider skal det utarbeides en plan for ytre miljø, YM-plan. YM-planen skal ta utgangspunkt i de vurderinger og innspill til avbøtende tiltak som inngår i konsekvensutredningen, ROS-analysen og de geotekniske og ingeniørgeologiske rapportene.

7.2 Rigg- og marksikringsplan og istandsettingsplan

Før igangsetting av anleggsarbeider skal det utarbeides en rigg- og marksikringsplan og en plan for istandsetting og rekonstruksjon av landskapet.

7.3 Fjerning av eksisterende veg

Deler av eksisterende veg skal legges ned/fjernes som følge av omlegging av ny veg. Arbeidet med å fjerne gammel veg (inkl. bruer/konstruksjoner og øvrig vegutstyr) skal settes i gang senest innen ett år etter at nytt vegtiltak er ferdigstilt.

§ 8 ANLEGGSPERIODEN

8.1 Hensyn til vassdrag

Ved anleggsarbeid i direkte tilknytning til vassdrag skal det benyttes teknologi som minimerer risiko for frigivelse av sedimenter og forurensing til vassdraget.



Statens vegvesen



FINNMARK FYLKESKOMMUNE
FINNMÁRKKU FYLKKAGIELDA

ILLUSTRASJONSHEFTE

Detaljregulering

Prosjekt: Fv. 98 Ifjordfjellet

Parsell: 5B - Soulojávri - Giilaš

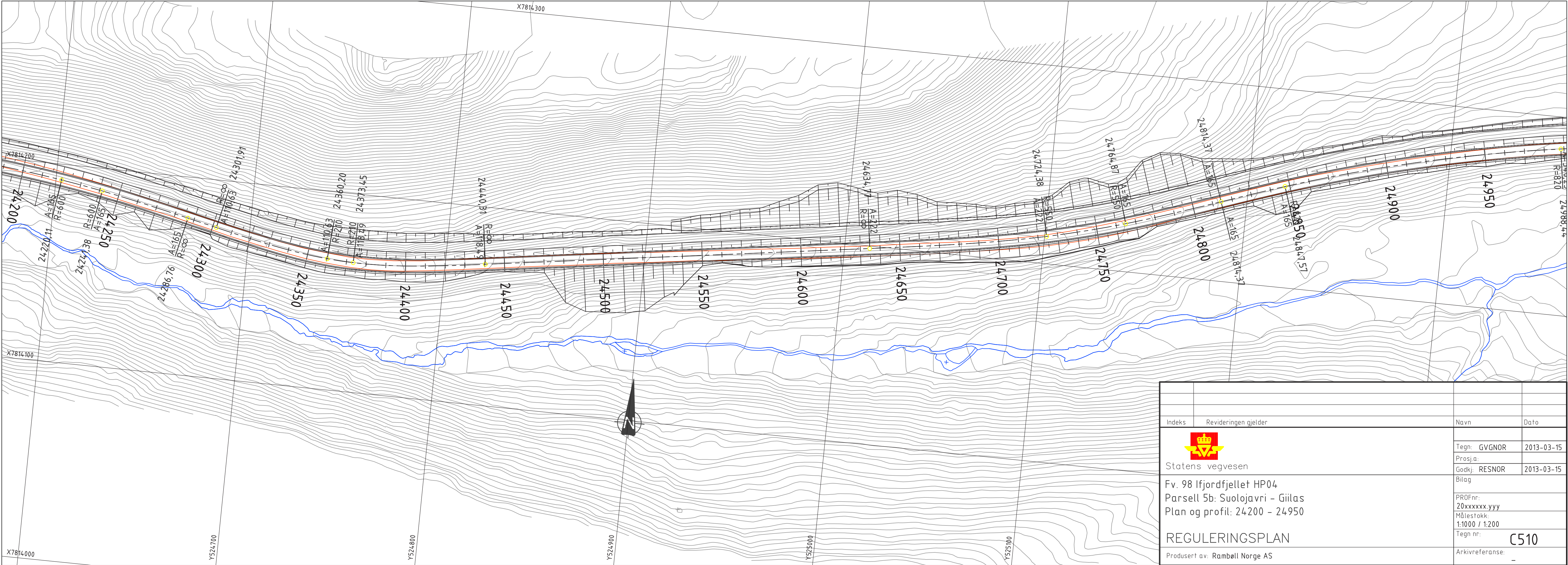
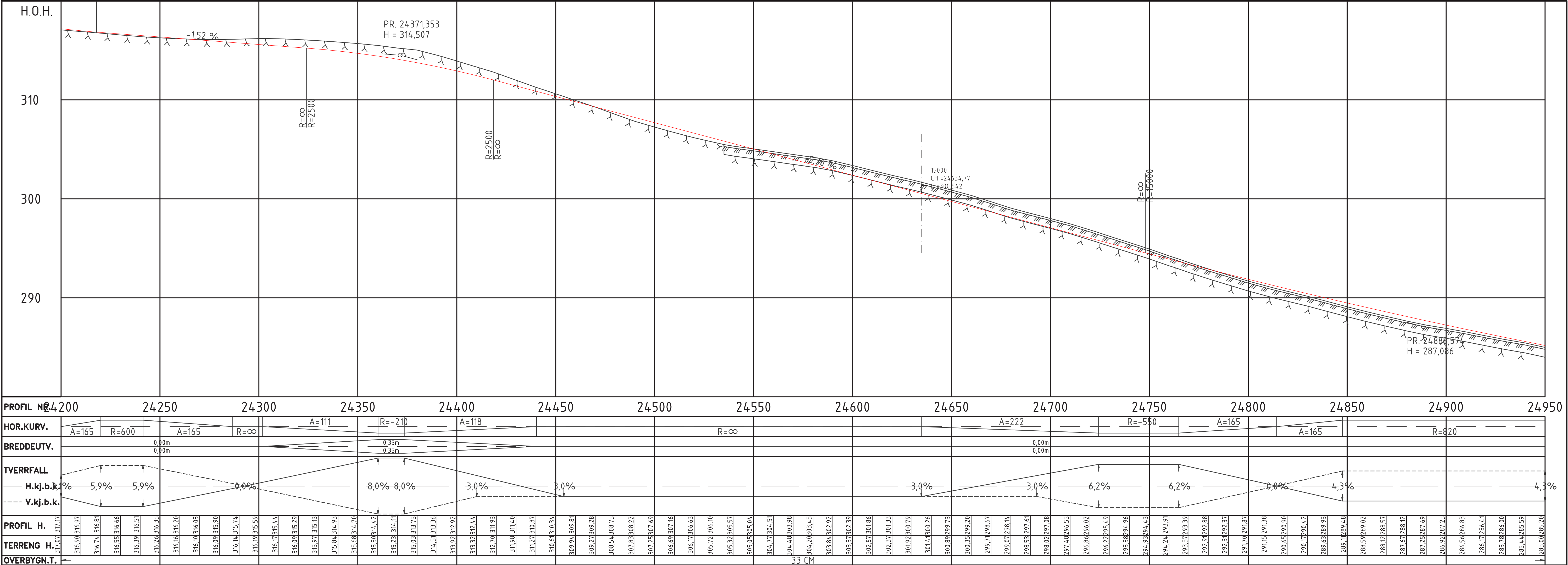
Tana kommune

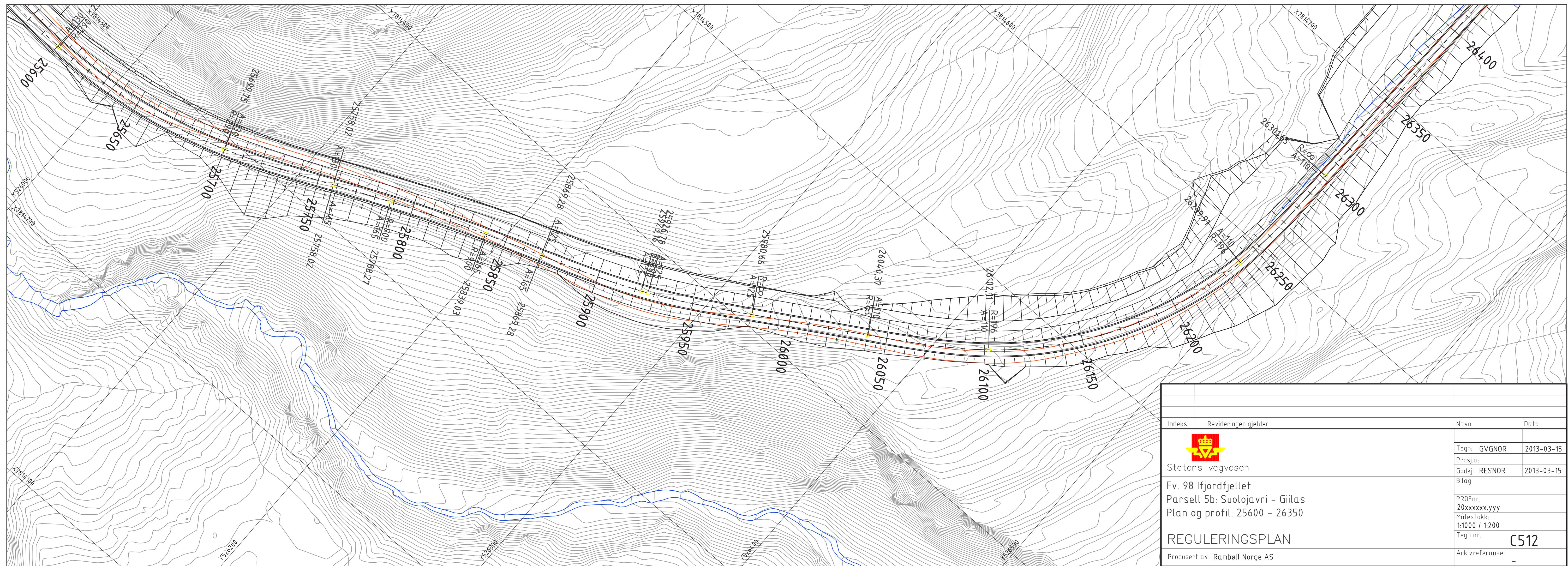


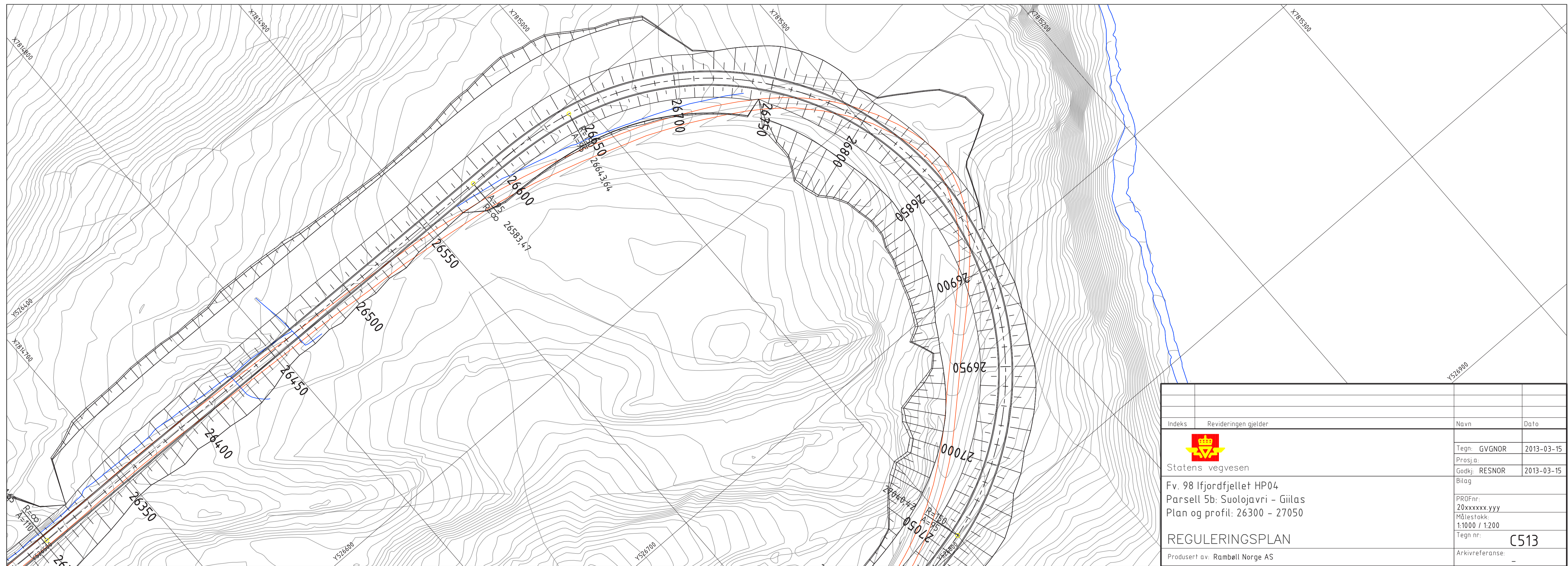
Frank Martin Ingjæ

Planforslag til politisk behandling.
Nasjonal arealplan-ID: 20252013001

Region nord
Vegavdeling Finnmark
Dato: 21. mai 2013









Statens vegvesen



FINNMARK FYLKESKOMMUNE
FINNMÁRKKU FYLKKAGIELDA

MERKNADSBEHANDLING



Frank Martin Ingilæ

Detaljregulering

Prosjekt: Fv. 98 Ifjordfjellet

Parsell: 5B: Soulojávri - Giilaš

Tana kommune

Planforslag til politisk behandling.
Nasjonal arealplan-ID: 20252013001

Region nord
Vegavdeling Finnmark
Dato: 21. mai 2013

Innhold

1 Sammendrag	2
2 Høringen	2
2.1 Reguleringsplanprosessen	2
3 Merknader mottatt ved offentlig ettersyn	2
3.1 Merknader fra offentlige	2
3.1.1 Finnmark fylkeskommune	2
3.1.2 Sametinget	2
3.1.3 Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE)	2
3.1.4 Fylkesmannen i Finnmark	3
3.2 Merknader fra private, selskap, lag og foreninger	3
3.2.1 Reinbeitedistrikt 13 - Lagesdouttar	3
3.2.2 Finnmarkseiendommen	3
3.2.3 Norges lastebileierforbund (NLF) avdeling Finnmark	3
4 Eventuelle endringer etter offentlig ettersyn	4
4.1 Endringer i grunnlagsdokumenter	4
4.2 Endringer i planbeskrivelsen	4
4.3 Endringer i planbestemmelsene	4

Vedlegg:

Alle innkomne brev

1 Sammendrag

I hovedsak har høringspartene ikke hatt spesielle merknader til planforslaget. Fylkesmannen i Finnmark har hatt merknader omkring samfunnssikkerhet og beredskap. Gjennom dialog med fylkesmannen har vi justert forslaget til planbestemmelser, slik at dette temaet er bedre ivaretatt.

2 Høringen

2.1 Reguleringsplanprosessen

Planforslaget ble lagt ut til høring og offentlig ettersyn i perioden 25. mars til 13. mai 2013. Høringen ble kunngjort i avisene Finnmarken, Sárat, og Ávir (på samisk). Det ble avholdt informasjonsmøte i rådhuset i Tana bru 24. april. 10 personer var til stede på møtet.

3 Merknader mottatt ved offentlig ettersyn

3.1 Merknader fra offentlige

3.1.1 Finnmark fylkeskommune

Planfaglig har fylkeskommunen ingen merknader.

Kulturminnefaglig opplyser fylkeskommunen om at det ikke er kjente automatisk fredede kulturminner innenfor planområdet, men man minner om aktsomhetsplikten etter kulturminnelovens §, som bør tas med i reguleringsbestemmelsene.

Kommentar fra Statens vegvesen

Aktsomhetsplikten etter kulturminneloven er ivaretatt i bestemmelsenes §.2.

3.1.2 Sametinget

Samiske interesser:

Sametinget er fornøyd med at planen sikrer medvirkning og ivaretar reindriftsnæringens interesser under anleggsperioden.

Samiske kulturminner:

Sametinget viser til funn av tre automatisk fredede kulturminner ved Giilas. Disse ligger utenfor plangrensa, men eventuelle riggområder, massedeponi eller omleggingsveger utenfor plangrensa må avklares med Sametinget dersom det er fare for at de kan berøre kulturminnene.

Sametinget viser videre til aktsomhetsplikten etter kulturminnelovens §.

Kommentar fra Statens vegvesen

Aktsomhetsplikten etter kulturminneloven er ivaretatt i bestemmelsenes §.2. For øvrig tas innspillet til orientering.

3.1.3 Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE)

NVE vurderer planen som svært god og den ivaretar de allmenne interesser i området på en god måte.

Kommentar fra Statens vegvesen

Innspillet tas til orientering.

3.1.4 Fylkesmannen i Finnmark

Fylkesmannen viser til de innspill som ble gitt til planprogrammet. Fylkesmannen registrerer at innspillene er tatt til etterretning, og at konsekvensutredningene er tilfredsstillende.

Fylkesmannen forutsetter at de avbøtende tiltak som beskrives blir gjennomført.

Landskap:

Stedvis vil tiltaket få store negative konsekvenser på grunn av hensynet til snødrift. Foreslåtte avbøtende tiltak forutsettes gjennomført.

Massehåndtering:

Fylkesmannen viser til at det er noe usikkerhet mht. overskuddsmasser, og presiserer at ansvaret for eventuelle overskuddsmasser ligger hos Statens vegvesen.

Samfunnssikkerhet og beredskap:

Fylkesmannen viser til at det i høringsperioden har vært dialog med Statens vegvesen om temaet, og at vegvesenet har foreslått justeringer i planbestemmelsene.

Kommentar fra Statens vegvesen

Planbestemmelsene foreslås justert for å få en bedre forankring av RØ -analysen og konsekvensutredningen. Mindre feil i RØ -analysen rettes også opp. Planbeskrivelsen utvides med visualisering av skjæring like vest for Giilas. For øvrig tas innspillet til orientering.

3.2 Merknader fra private, selskap, lag og foreninger

3.2.1 Reinbeitedistrikt 13 - Lagesdouttar

Distriktsstyret har ikke merknader til selve planen, men viser til at utbygger må ha god dialog med distriktsledelsen pga dårlige erfaringer med håndtering av sperregjerde langs vegen.

Kommentar fra Statens vegvesen

Problestillingen har vært diskutert i møte mellom distriktet og vegvesenet. Merknaden skal tas hensyn til i prosjekteringen av tiltaket.

3.2.2 Finnmarkseiendommen

Fefo ber om at parkeringsplasser og avgrensning av disse utføres slik at terrenget utenfor ikke påføres unødig skade. Vegvesenet og kommunen bør vurdere om det skal utarbeides bruksregler for hensetting av campingvogner og bobiler.

Fefo er svært positiv til at gammel veggrunn planlegges tilbakeført.

For øvrig ingen merknader.

Kommentar fra Statens vegvesen

Innspillet tas til orientering.

3.2.3 Norges lastebileierforbund (NLF) avdeling Finnmark

NLF er positiv til planen, men ønsker at tungbilnæringens behov for parkering langs vegen for kortere hvilepauser ivaretas. Det er viktig at denne type hvileplasser utstyres med toalett og at de er åpne hele året.

Kommentar fra Statens vegvesen

Innspillet vurderes for så vidt som ivaretatt, da det er gitt mulighet for vogntogparkering to steder på strekningen (gamle rasteplass på Giilas samt på nedlagt massetak i Vegskaret).

4 Eventuelle endringer etter offentlig ettersyn

4.1 Endringer i grunnlagsdokumenter

Risiko- og sårbarhetsanalysen er justert ved at feil kapittelhenvisninger er rettet opp. ~~D~~suten er det laget bedre begrunnelser for en del uønskede hendelser som vi ikke vurderer som vesentlig risiko.

4.2 Endringer i planbeskrivelsen

Etter innspill fra fylkesmannen har vi lagt inn en illustrasjon som viser effekten av skjæring ved Giilas (landskapsrom 6 og 7, side 43-44).

4.3 Endringer i planbestemmelsene

§4.1 Nytt siste avsnitt:

«Anlegg som etableres skal utformes i henhold til de krav som er satt i Statens vegvesens håndbøker»

§5.1 Nytt siste avsnitt:

«Innenfor område er avsatt til LNFR kan det anlegges sikringsgjerde/snøskjerm som vist i plankartet»

§7 Rekkefølgekrav:

Ny §7.1:

7.1 ~~N~~e miljøplan

Før igangsetting av anleggsarbeider skal det utarbeides en plan for ytre miljø, ~~M~~-plan. ~~M~~-planen skal ta utgangspunkt i de vurderinger og innspill til avbøtende tiltak som inngår i konsekvensutredningen, ~~R~~~~O~~-analysen og de geotekniske og ingeniørgeologiske rapportene»

Rekkefølgen for øvrige punkter under §7 forskyves.



FINNMARK FYLKESKOMMUNE
FINNMÁRKKU FYLKKAGIELDA
Areal- og kulturvernavdelinga
Areála- ja kultursuodjalanossodat

Vår dato: 15.04.2013

Vår ref: 201300543-6

Arkivkode: ---

Deres ref: 2010/039935-119

Gradering:

Saksbehandler: Hans Anders
Theisen
Telefon: +4778963012
Hans.Anders.Theisen@ffk.no

Statens vegvesen Region nord
Postboks 1403
8002 BODØ



Uttalelse til detaljregulering med KU for fv. 98 fra Soulojávri - Giilaš parsell 5B

Finnmark fylkeskommune viser til brev av 25.03.2013
Seksjon for plan-, kulturminne- og miljø koordinerer fylkeskommunens uttalelser i plansaker.

Planfaglig innspill:

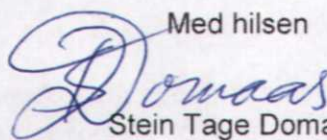
Finnmark fylkeskommune er fornøyd med detaljreguleringen for fv. 98, parsell 5B. vi har ingen merknader til planen.

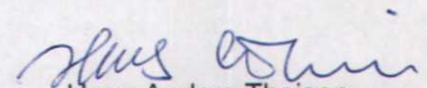
Kulturminnefaglig innspill:

Finnmark fylkeskommune kjenner ikke til automatisk freda kulturminner innenfor planområdet. Vi har derfor ingen særskilte merknader til reguleringsplanarbeidet vedrørende arkeologiske kulturminner.

Vi minner imidlertid om aktsomhetsplikten, som bør tas med i reguleringsbestemmelsene. Vi foreslår følgende formulering:

Kulturminner og aktsomhetsplikt. Skulle det under arbeidet i marka komme fram gjenstander eller andre spor som indikerer eldre tids aktivitet i området, må arbeidet stanses omgående og melding sendes Finnmark fylkeskommune og Sametinget, jf. Lov av 9. juni 1978 nr. 50 om kulturminner (Kulturminneloven) § 8 andre ledd. Denne meldeplikten må formidles videre til de som skal utføre arbeidet.

Med hilsen

Stein Tage Domaas
plan- og kulturminnesjef


Hans Anders Theisen
arealplanveileder

Postadresse
Fylkeshuset
9815 VADSØ
postmottak@ffk.no

Besøksadresse
Henry Karlsens plass 1
9800 VADSØ
www.ffk.no

Telefon +47 78 96 30 00
Telefaks +47 78 96 30 01

Org.nr 964 994 218
Bankkonto 4930.09.12051

Kopi til: Fylkesmannen i Finnmark - Miljøvernavdelinga, Statens hus, 9815 VADSØ
Tana kommune, Rådhusveien 3, 9845 TANA
Sametinget / Sámediggi, Ávjovárgeaidnu 50, 9730 Kárásjohka/Karasjok



Statens vegvesen Region nord
Postboks 1403
8002 BODØ

Sámediggi
Avjovalgeaidnu 50
9730 Karášjohka

ÁŠŠEMEANNUDEADDJI/SAKSBEHANDLER
Thor-Andreas Basso, +47 78 47 40 16
thor-andreas.basso@samediggi.no

DIN ČUJ./DERES REF.
2010/039935-119

MIN ČUJ./VÅR REF.
11/160 - 25
Almmut go válddát oktavuoda/
Oppgis ved henvendelse

BEAIVI/DATO
23.04.2013

telefonnumra: +47 78 47 40 00
www.samediggi.no
samediggi@samediggi.no

Apningstider:
Mandag - Fredag
08.00 - 15.30

Uttalelse vedrørende høring og offentlig ettersyn av detaljregulering med KU for Fv. 98 parsell 5B Suolojávri-Giilaš, Deanu gielda/Tana kommune

Sametinget viser til deres brev av 25.03.13.

1. Innledning

Planen gjelder opprustning av Fv. 98 parsell 5B, 500 m øst for Suolojávri frem til rasteplass ved Giilaš i Deanu gielda/Tana kommune.

2. Planens forhold til samiske interesser

Sametinget ba i brev av 15.07.10 om at planforslagets konsekvenser for reindrifta og evt. avbøtende tiltak burde drøftes bredere enn det er lagt opp til i planprogrammet. Reindrift har vært utredet av Bioforsk Nord Tjøtta som eget deltema i KU, og det legges i planen opp til avbøtende tiltak under anleggsperioden.

- *Det vil opprettes dialog med reindriftnæringen/reinbeitedistriktene i anleggsfasen for å avklare aktuelle hensyn som må tas i planområdet i forbindelse med anleggsarbeidet.*
- *Anleggsarbeidet ved flyttleia vil stanses når reinen skal flyttes inn/ut av området.*

Sametinget er fornøyd med utredningen og de avbøtende tiltakene det legges opp til i planen som sikrer medvirkning og ivaretar reindriftnæringens interesser under anleggsperioden.

3. Planens forhold til samiske kulturminner

Planområdet for parsell 5B har i hovedsak vært befart av Finnmark fylkeskommune, men Sametinget befarte utvidelsen av planområdet ved Giilaš høsten 2011, og det ble da registrert 3 automatisk fredete samiske kulturminner ved Giilaš (viser til Sametingets uttalelse etter befaring i brev m/vedlagt kart over kulturminnene av 07.12.11).

ID 150832 er et *gedgeberpmet árran/ildsted med steinarmer* som ofte knyttes til tidlig reindrift. Dette kulturminnet ligger rundt 20-25 m nord for plangrensa. ID150866 er et matgjemme ca 60-70 m sør for plangrensa, og ID 150875 er også et matgjemme som ligger rundt 140-150 m sør for plangrensa. Kulturminnene vil derfor trolig ikke berøres gjennom tiltaket. Vi vil imidlertid presisere at evt. riggområder, massedeponi eller omleggingsveier under anleggsperioden som

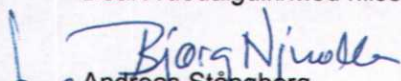
vil kunne strekke seg utenfor plangrensa i Giilaš-området må avklares med Sametinget dersom det er fare for at de vil kunne komme til å berøre kulturminnene som er registrert her. Sametinget har utover dette ingen merknader til planforslaget slik det nå foreligger.

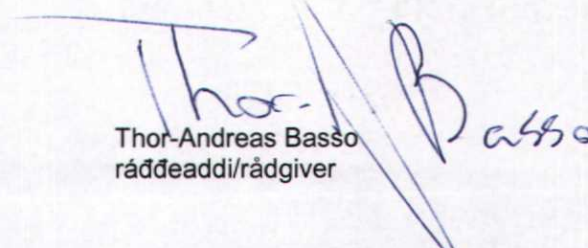
Skulle det under arbeid i marken komme fram gjenstander eller andre levninger som viser eldre aktivitet i området, må arbeidet stanses og melding sendes kulturminnevernet ved Sametinget og Finnmark fylkeskommune omgående, jf. Lov av 9. juni 1978 nr. 50 om kulturminner (kulturminneloven) § 8 annet ledd. Vi forutsetter at dette pålegg formidles videre til dem som skal utføre arbeidet i marken.

Vi minner om at alle samiske kulturminner eldre enn 100 år er automatisk freda i følge kulturminneloven § 4 annet ledd. Samiske kulturminner kan for eksempel være hustufter, gammetufter, teltboplasser (synlig som et steinsatt ildsted), ulike typer anlegg brukt ved jakt, fangst, fiske, reindrift eller husdyrhold, graver, offerplasser eller steder det knytter seg sagn til. Mange av disse er fortsatt ikke funnet og registrert av kulturminnevernet. Det er ikke tillatt å skade eller skjemme fredet kulturminne, eller sikringssonen på 5 meter rundt kulturminnet, jf. kulturminneloven §§ 3 og 6.

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

Dearvvuođaiguin/Med hilsen


Andreas Stangberg
Fágajodiheaddji /Fagleder


Thor-Andreas Basso
ráđđeaddi/rådgiver

Kopijja / Kopi til:

Finnmárkku fylkkagiella - Finnmark fylkeskommune Sentraladministrasjonen 9815 VADSØ

Fra: [Bjordal Anders](#)
Til: [Mjelde Bjarne](#)
Kopi: [Andreassen Anita](#)
Emne: NVEs uttalelse ifm. detaljregulering av Fv98 Ifjordfjellet - Parsell 5b, Soulojavri til Giilas
Dato: 10. mai 2013 14:55:47

SVV v/Bjarne Mjelde

Viser forslag til detaljregulering for fv 98 Ifjordfjellet- parsell 5B Soulojavri til Giilas datert 25.3.2013, tidligere diskusjoner og e-poster samt avklaringsmøte med dere 2.5.2013

.

NVE har ingen merknader til reguleringsplanen.

Planen synes å være svært god og ivaretar etter vår mening de allmenne interessene i området på en god måte.

Anders Bjordal
senioringeniør
Skred- og vassdragsavdelingen
Region Nord
Kontorsted: ALTA

Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE)
Telefon: 09575 eller direkte: 78435343, mobil: 90661976
E-post : nve@nve.no eller direkte : abjo@nve.no



FYLKESMANNEN I FINNMARK
Miljøvernabdelingen

FINNMÁRKKU FYLKKAMÁNNI
Birasgáhttenossodat

Statens Vegvesen, Region nord
Postboks 1403
8002 Bodø

Deres ref

Deres dato
25.03.2013

Vår ref
Sak 2013/1199
Ark 421.4

Vår dato
13.05.2013

Saksbehandler/direkte telefon: Gunhild Lutnæs - 78 95 03 21

Høringsuttalelse til detaljregulering med KU - fylkesveg 98 – Soulojavri – Giilas - Ifjordfjellet - parsell 5B

Vi viser til deres brev datert 25. mars 2013, samt orientering om planene i møte hos Fylkesmannen i Finnmark den 23. april 2013. Vi viser også til reviderte planbestemmelser, som ble mottatt på e-post den 10. mai 2013.

Detaljreguleringsplan med konsekvensutredning for fylkesveg 98 over Ifjordfjellet, parsell 5B, er lagt ut til høring og offentlig ettersyn. Her følger Fylkesmannens uttalelse.

I vår høringsuttalelse til oppstartvarselet reguleringsplanarbeidet hadde vi merknader med hensyn til rikspolitiske retningslinjer for verna vassdrag, konsekvensutredning for landskapsbildet, utredninger av konsekvenser for biologisk mangfold, inngrepsfrie naturområder og konsekvenser av fjerning av kantvegetasjon. Vi registrerer at alle innspillene er tatt til etterretning i planprogrammet, og konsekvensutredning virker tilfredsstillende. Det synes som det er gjort gode vurderinger av avbøtende tiltak, og vi forutsetter at disse vil bli gjennomført.

Landskap

Som konsekvensutredningen viser vil tiltaket stedvis få store negative konsekvenser for landskapsbildet. Dette framgår også av profil-illustrasjon som var tilsendt 25. april 2013. På grunn av at det må tas hensyn til snødrift er vegen hevet over terrenget på en høy fylling, og fører til at det blir et bredt belte som blir berørt på begge sider av vegen. Vi forutsetter derfor alle avbøtende tiltak som foreslås blir gjennomført.

Massehåndtering

På orienteringsmøtet framgikk det at det var noe usikkerhet med hensyn til håndtering av overskuddsmasser, og at Tana kommune hadde ønske om å overta eventuelle masser. Fylkesmannen mener det bør gjøres masseberegninger på forhånd, og det må avklares hvor og hvordan overskuddsmasser skal håndteres. Ansvar for eventuelle overskuddsmasser tilligger Statens Vegvesen, og må ikke overføres til andre før man på forhånd har avklart og sikret en forsvarlig håndtering av massene.

Samfunnssikkerhet og beredskap

Vi registrerer at planbestemmelsene nå er justert i forhold til våre innspill underveis i høringsperioden, og har nå ingen merknader til planen i forhold til samfunnssikkerhet og beredskap.

Med hilsen

Gunhild Lutnæs
overingeniør

Egil Hauge
seksjonsleder

Dette dokumentet er godkjent elektronisk og derfor uten underskrift.

Kopi til:

Finnmark fylkeskommune

Henry Karlsens plass 1

9815

Vadsø

Norges vassdrags- og energidirektorat

Postboks 5091 Majorstua

0301

Oslo

Reinbeitedistrikt 13 – Lagesduottar
Postboks 168
9735 Karasjok

Dato; 15.04.2013

Til
Statens Vegvesen, pr e-post bjarne.mjelde@vegvesen.no

**Høringsuttalelse - off. ettersyn Detaljreg. Med KU for fv. 98 fra Soulojavri til Giillas –
parsell5 B**

Viser til brev, dat 25.3.13 ref 2010/09935-119.

Distriktsstyret har i møte i dag fattet følgende vedtak;

Vedtak;

Distriktsstyret har dårlig erfaring med det fysiske arbeid med vegbygging og herunder har utbyggeren sist sommer nedrevet sperregjerde langs vegen uten at distriktet er blitt orientert på forhånd. Dette har skapt merarbeid for distriktet og frustrasjon.

Distriktsstyret har ingen merknader til selve planen, men utbyggeren må ha god dialog med distriktsledelsen i forbindelse med gjerde nedriving mv.

Med hilsen

Johannes Mattis Anti
Distr.sekr

Statens Vegvesen
Region Nord
Pb. 1403
8002 BODØ

Vår dato/Min beaivi
16.04.2013

Deres dato/Din beaivi
25.03.2013

2010039935-126
01327872 07/06

Vår ref./Min čuj.
09/00334 JER
461.1 (25)
Deres ref./Din čuj.
Bjarne Mjelde



UTTALELSE - DETALJREGULERING FV. 98 IFJORDFJELLET - PARSELL 5B

Finnmarkseiendommen/Finnmárkkuopmodat (FeFo) viser til deres brev av 25.03.2013.

FeFo er positiv at det legges opp til vesentlig utbedring av strekningen Suolujavri – Giilas.

FeFo ber om at parkeringsplassene og avgrensingen av disse utformes på en slik måte at det ikke vil være mulig å kjøre ut og parkere utenfor det opparbeidete arealet. Dette for å hindre unødig skade på omliggende terreng.

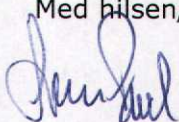
Vegvesenet i samråd med kommunen bør vurdere om det skal utarbeides bruksregler for parkeringsplassene med tanke på hensetting av campingvogner og bobiler.

FeFo er svært positiv til at gammel veggrunn planlegges tilbakeført.

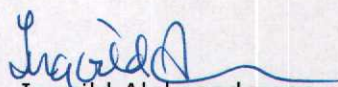
For øvrig har FeFo ingen merknader til planforslaget.

Ved spørsmål, kontakt saksbehandler Jim-Einar Roska på telefon 09975.

Med hilsen/Dearvvuođaiguin



Sverre Pavel
leder - grunn og rettigheter



Ingvild Aleksandersen
nestleder - grunn og rettigheter

Kopi:
Tana kommune, Rådhuset, 9845 Tana

Statens vegvesen
firmapost-nord@vegvesen.no

Vår dato
30.4.13

Vår referanse
2013/ OHP /

Deres dato

Deres referanse: Bjarne Mjelde

Høring og offentlig ettersyn: Detaljregulering med KU for fv. 98 fra Soulojávri til Gilla - parsell 5B

Norges lastebileier-Forbund (NLF) avdeling Finnmark viser til høringsmøtet som ble gjennomført 24.4. NLF stiller seg positiv til planen, men ønsker at tungbilnæringens behov for parkering langs veien til gjennomføring av kortere hvilepauser iht. gjeldende regelverk for kjøre og hviletid blir ivaretatt. Det er også viktig at denne type hvileplasser blir utstyrt med toalett og at de er åpen hele året.

Med vennlig hilsen
For Norges Lastebileierforbund


Odd Hugo Pedersen
Distriktssjef

Postboks 194, 9156 Storslett. Telefon 77 76 53 60. Telefax 77 76 64 68. Besøksadresse: Lyngsmark 2, 9151 Storslett
www.lastebil.no/nordnorge E-post: troms@lastebil.no
Bankgiro 7056 09 50223. Foretaksnummer 955 430 336

Tilsluttet: Nordisk Lastebil Union, International Road Transport Union, Transfrigoroute Europe. Utsteder av TIR Carnet. Medlemsblad: "Bladet Norsk Transport"



Statens vegvesen



FINNMARK FYLKESKOMMUNE
FINNMÁRKKU FYLKKAGIELDA

PLANBESKRIVELSE



Frank Martin Ingilæ

Detaljregulering

Prosjekt: Fv. 98 Ifjordfjellet

Parsell: 5B: Soulojávri - Giilaš

Tana kommune

Planforslag til politisk behandling.
Nasjonal arealplan-ID: 20252013001

Region nord
Vegavdeling Finnmark
Dato: 21. mai 2013

Innholdsfortegnelse

1. Innledning	2
2. Bakgrunn og mål for planforslaget	3
3. Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold	10
4. Beskrivelse av planforslaget	14
5. Virkninger av planforslaget	22
6. ROS-analyse	25
7. Konsekvensutredning	26
8. Gjennomføring av forslag til plan	66
9. Sammendrag av innspill/merknader	67
10. Oppsummering	69
11. Andre dokumenter	70
12. Vedlegg	73

1. Innledning

Finnmark fylkeskommune har som vegeier bevilget midler til opprustningen av Fv. 98 over Ifjordfjellet. Statens vegvesen Region nord har i samarbeid med Tana kommune utarbeidet forslag til detaljreguleringsplan for opprusting av vegstrekningen mellom Suolojávri og Giilaš, en strekning på ca 5,2 km. Parsellen inngår som en del av en større opprustning av Fv. 98 over Ifjordfjellet som gjennomføres i løpet av perioden 2010 – 2015.

Vinterstid er strekningen ofte kolonnekjørt eller stengt på grunn av vinterdriftutfordringer. Opprustningen er derfor primært knyttet til forbedring av forholdene vinterstid slik at snødriften over vegen bedres og vintervedlikeholdet blir enklere og mindre ressurskrevende. Opprustningen vil for øvrig gi en generell heving av vegstandarden som vil bidra til økt framkommelighet og trafiksikkerhet for de vegfarende.

Planforslaget er utarbeidet i henhold til plan- og bygningslovens bestemmelser (LOV 2008-06-27 nr. 71) og vegvesenets håndbøker. Planarbeidet er for øvrig basert på planprogram datert 16. september 2010 som ble fastsatt av Tana kommune 1. desember 2010. Reguleringsplanforslaget består av planbeskrivelse (med konsekvensutredning), reguleringsbestemmelser og reguleringsplankart. Forslag til detaljreguleringsplan med konsekvensutredning ble lagt ut til offentlig ettersyn i 6 uker i henhold til plan- og bygningsloven § 3-7 og § 12-10. Forslag til reguleringsplan ble også sendt på høring til berørte parter, høringsinstanser og interesseorganisasjoner. Høringsperioden var 6 uker, fra 25. mars til 13. mai 2013.

Papirutgaver av reguleringsplanforslaget ble lagt ut på rådhuset i Tana kommune og på vegkontoret i Vadsø. I tillegg ble planforslaget gjort tilgjengelig elektronisk på www.vegvesen.no/vegprosjekter og Tana kommunes hjemmeside www.tana.kommune.no.

Det er viktig å legge til rette for medvirkning i planprosessen slik at berørte parter og andre interessenter får mulighet til å sette seg inn i planmaterialet og eventuelt komme med innspill/merknader i høringsperioden. Innspill og merknader skal danne grunnlag for planforslaget som blir sendt til politisk behandling.

I løpet av høringsperioden ble det avholdt et åpent møte den 24. april. Det ble også avholdt orienteringsmøte med Fylkesmannen i Finnmark og Norges vassdrags- og energidirektorat.

Etter høringsfristens utløp ble innkomne merknader til planforslaget behandlet av Statens vegvesen. Revidert planforslag med Statens vegvesens merknadsbehandling ble 21. mai oversendt til Tana kommune for politisk behandling og endelig vedtak i kommunestyret.

Kontaktpersoner i Statens vegvesen og Tana kommune:

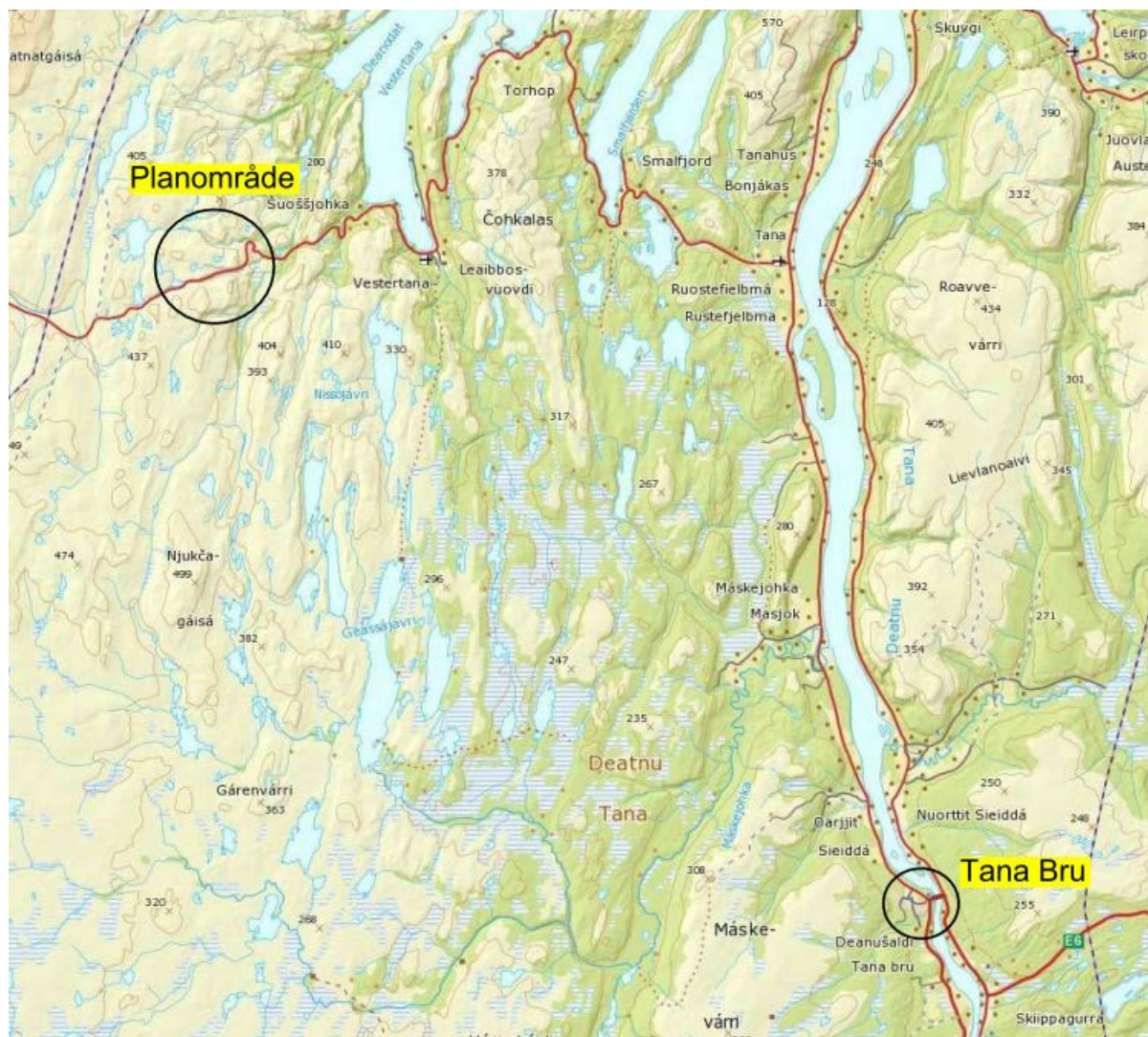
Planprosessleder Statens vegvesen: Bjarne Mjelde
Telefon 78 94 17 92, mobil 416 42 293
E-post: bjarne.mjelde@vegvesen.no

Planlegger Tana kommune: Lars Smeland
Telefon 464 00 268
E-post: lars.smeland@tana.kommune.no

2. Bakgrunn og mål for planforslaget

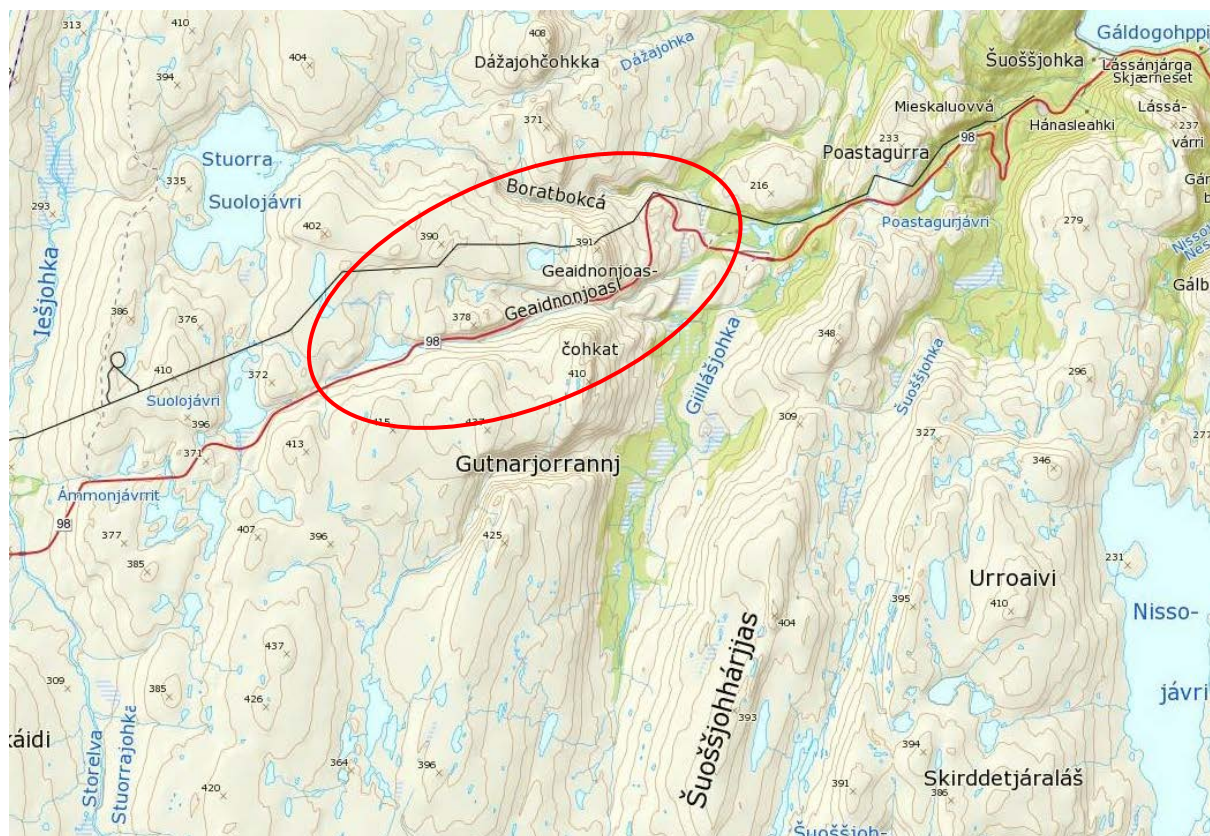
2.1 Planområdet

Fv. 98 går fra Lakselv (ved E6) i Porsanger kommune og videre gjennom Lebesby og Gamvik kommune før den ender opp i Tana bru i Tana kommune (ved E6). Fv. 98 over Ifjordfjellet (Ifjord – Šuoššjohka) skal opprustes. Planområdet ligger i sin helhet i Tana kommune. Fra planområdet (ved Giilaš) til kommunesenteret Tana bru er det ca. 58 km.



Planområdets beliggenhet

Denne reguleringsplanen omfatter parsell 5B av Fv. 98 over Ifjordfjellet fra profil 22800 til 28000 og er ca. 5,2 km lang. Planstrekningen går fra Suolojávri (ca. 500 m øst for Suolojávri) i vest til Giilaš (ca. 170 m vest for Giilašjohka) i øst. Planområdets utstrekning framgår av kartutsnittet på neste side.



Planområde for parsell 5B Suolojávri - Giilaš

2.2 Hvorfor utarbeides forslag til detaljreguleringsplan for Fv. 98

Fv. 98 over Ifjordfjellet er en viktig fjellovergang i midtfylket i Finnmark. Den knytter sammen kystbyene og fremstår for mange som en naturlig ferdselsåre. Vegen er av stor betydning for kommunene, men også for de vegfarende.

Vegen over Ifjordfjellet bærer stedvis preg av stort forfall og en linjekurvatur (krappe svinger og bakketopper) som ikke er i henhold til dagens vegstandard. Behovet for utbedringer merkes godt på de steder hvor dårlige siktforhold utgjør en fare for trafiksikkerheten på fjellovergangen. Vegstrekningen går gjennom et åpent høyfjellsområde med et krevende klima og drivsnøproblematikk. Vegen ble i utgangspunktet bygd som en sommerveg, derfor gir vegens utforming og beliggenhet et vanskelig og ressurskrevende vedlikeholdsarbeid gjennom vintersesongen. Dette fører til at vegstrekningen ofte er kolonnekjørt eller stengt. Kun de siste årene har en med ekstraordinær ressursinnsats klart å holde vegen åpen i større deler av vintersesongen.

2.3 Målsettinger for planforslaget og for ferdig vegprosjekt

Formålet med detaljreguleringsplanen er å legge til rette for opprusting av Fv. 98.

Generelt vil tiltaket knyttet til opprusting av Fv. 98 over Ifjordfjellet innebære sideforskyvning av ny trasé i forhold til dagens vegtrasé, heving av vegen, utbedring av svinger og bakketopper, etablering av brede grøfter og slake skråningsarealer samt bearbeiding/utslaking av sideterrenget på spesielt vinterutsatte delstrekninger/områder. De ulike tiltakene vil bidra til at snødriften over vegen bedres, og at vintervedlikeholdet kan gjennomføres på en enklere og mindre ressurskrevende måte. Resultatet av disse tiltakene vil være et redusert omfang av periodene med kolonnekjøring og stengt veg. Dette vil igjen gi gevinster i form av økt framkommelighet og trafiksikkerhet for de vegfarende.

Reguleringsplanen skal vise alle arealinngrep som vil være nødvendige i forbindelse med gjennomføring av opprustningstiltakene. For øvrig skal ulik arealbruk i planområdet avklares.

Formålet med planen er å sikre nødvendig grunnlag for erverv av grunn og rettigheter til gjennomføring av aktuelle tiltak i forbindelse med opprusting av Fv. 98 på planstrekningen.

Planen skal også beskrive virkninger planforslaget vil kunne gi for planområdet og omgivelsene. Eventuelle tiltak som skal gjennomføres for å avbøte negative effekter av vegbyggingen skal også vises/beskrives i planen.

2.4 Tiltakets forhold til KU-forskriften

Forskrift om konsekvensutredninger (KU-forskriften FOR 2009-06-26 nr. 855) krever at planer og tiltak skal behandles etter forskriften dersom de har *vesentlige* virkninger for miljø og samfunn.

I Tana kommune var de planlagte inngrepene så store at kommunen stilte krav om en konsekvensutredning (KU) i forbindelse med utarbeidelsen av reguleringsplanen.

Planprogram for reguleringsplan med konsekvensutredning ble fastsatt av Tana kommune 1. desember 2010 (formannskapet sak 193/2010). Planprogrammet omfatter planstrekningen fra kommunegrensen mellom Gamvik og Tana kommune i vest (Storelva) og Giilaš i øst (ca. 10 km lang strekning).

Endring i forhold til opprinnelig planprogram

I planprogrammet var det forutsatt at det skulle legges fram en detaljreguleringsplan med konsekvensutredning for hele planstrekningen.

Siden planleggingen av strekningen fra Vegskarvatnet og østover har tatt lengre tid enn opprinnelig forutsatt er planarbeidet for parsell 5 delt i to deler; Parsell 5A og 5B. Planen for 5A gikk fra kommunegrensa Gamvik/Tana til omtrent midt mellom Suolojávri og Vegskarvatnet. Planen ble vedtatt i kommunestyret i Tana 20.02.2013. Denne detaljreguleringen med konsekvensutredning omfatter parsell 5B.

Selv om opprinnelig planstrekning er delt i to deler gjelder samme utredningskrav (jf. planprogrammet) for både parsell 5A og 5B. Det utarbeides derfor detaljregulering med konsekvensutredning for begge parsellene, med utgangspunkt i de aktuelle utredningstema som framgår av planprogrammet (se de neste to sidene).

I planprogrammet framgår følgende utredningsbehov knyttet til ulike antatte problemstillinger (hentet fra planprogrammet):

6 Antatte problemstillinger – Utredningsbehov

6.1 Landskapsbilde

Planlagt vegtrase vil påvirke landskapsopplevelsen i sonen som strekker seg langt utover selve vegtraseen. Konsekvensene av tiltaket for landskapsbildet skal utredes.

6.2 Nærmiljø og friluftsliv

6.2.1 Friluftsliv

Plan- og utredningsprosessen skal redegjøre for dagens bruk av området som frilufts-område og redegjøre for konsekvenser for friluftslivet ved gjennomføring av foreslått regulering.

6.3 Naturmiljø

Konsekvenser og omfanget av tiltak knyttet til planområdet på land og i vassdrag skal belyses i forhold til arealbeslag og inngrep i bekker og terrengendringer.

6.3.1 Inngrepsfrie naturområder

Utredningen skal vise på kart og med arealantall hvordan en utbygging som skissert i planforslaget vil påvirke inngrepsfrie naturområder.

6.3.2 Kantvegetasjon

Konsekvensene for fjerning av kantvegetasjon langs vassdrag skal utredes.

6.3.3 Biologisk mangfold

Biologisk mangfold i vassdragene skal undersøkes. Konsekvenser for biologisk mangfold skal synliggjøres, og eventuelle avbøtende tiltak skal vurderes og beskrives.

Det skal utføres naturtypekartlegging og viltkartlegging i og ved planlagt vegtrase. Direktoratet for naturforvaltning sine håndbøker benyttes i kartleggingsarbeidet.

Konsekvensene av forstyrrelser i yngletiden i anleggsperioden bør beskrives sammen med eventuelle avbøtende tiltak.

Områder for biologisk mangfold skal gjøres tilgjengelig for innlegging i offentlige registreringssystemer for biologisk mangfold, bl.a i Direktoratet for naturforvaltning sin Naturbase. Data skal produseres på digital form med egenskapstabeller og kartfiler.

6.3.4 Vernede vassdrag

I følge forskrift om rikspolitiske retningslinjer for vernede vassdrag (T-1082) gjelder vassdragsbeltet (inntil 100 meter til hver side) langs vernede vassdrag, dvs. hovedelver, sideelver større bekker, sjøer og tjern, og andre deler av nedbørsfeltet som det er faglig dokumentert at har betydning for vassdragets verneverdi.

Området hvor tiltakene planlegges gjennomført ligger i nedbørsfeltet til Langfjordelva. Vassdraget er vernet i Verneplan II for vassdrag og vassdragsvernet innebærer blant annet at man søker å unngå inngrep som kan gi negative virkninger for vassdraget.

I det aktuelle planområdet krysser Fv. 98 flere mindre bekker samt Storelva. Konsekvenser for det vernede vassdraget Langfjordelva skal synliggjøres, og eventuelle avbøtende tiltak skal vurderes og beskrives. Dette skal gjøres i tett dialog med NVE.

6.4 Kulturminner og kulturmiljø

6.4.1 Kulturminner

Kulturmiljø omfatter våre fysiske omgivelser, der kulturminner inngår som en del av en større enhet. Kulturminner er alle spor etter menneskelig virksomhet i vårt fysiske miljø, herunder lokaliteter det knytter seg historiske hendelser, tro eller tradisjon til.

- Det skal gjennomføres en oppsummering av registrerte kulturminner over og under vann, og kulturmiljøer i influensområdet. Beskrivelsen skal også dekke eventuelle enkeltobjekter i og rundt planområdet. Viktigheten av kulturminner skal angis.
- Registrerte samiske kulturminner i planområdet skal kartfestes og beskrives.
- Tiltakets direkte og indirekte konsekvenser for kulturminner i influensområdet skal beskrives.
- Avbøtende tiltak skal vurderes og beskrives.

Etter avtale med de norske og samiske kulturminnemyndighetene skal undersøkelser etter kulturminnelovens § 9 gjennomføres i løpet av barmarksesongen 2011.

6.5 Naturressurser

6.5.1 Reindrift

Eventuelle konsekvenser for reindriften i området skal synliggjøres, og eventuelle avbøtende tiltak skal vurderes og beskrives. Det skal legges vekt på reindriftnæringens bruk av det berørte området i dag. Direkte og indirekte beitetap som følge av tiltaket skal vurderes. Det skal også vurderes hvordan tiltaket i anleggs- og driftsfasen kan påvirke reindriften bruk av området gjennom barrierevirkning, skremsel, støy og økt ferdsel.

6.6 Risiko- og sårbarhetsanalyse

Det er viktig i forbindelse med nye og omfattende tiltak og kartlegge mulige uønskede hendelser samt potensialet for at noe skal skje. Dette gjelder hendelser som representerer farer for mennesker, miljø, økonomiske verdier og samfunnsmessige funksjoner. Fylkesmannen har en sjekkliste som skal fylles ut i forbindelse med utarbeidelse av planer.

- Generell beredskap
- Dagens beredskap i området skal beskrives
- Det skal gis beskrivelse av hvilke deler av tiltaket som kan føre til behov for styrket beredskap. Det skal komme frem hva som er tiltakshavers beredskapsansvar.
- Det skal vurderes og beskrives hvilke tiltak som kan være effektive i forhold til målsetninger om tiltak og opprydding, samt hvordan tiltakene skal kunne gjennomføres.
- Det foreslås retningslinjer for anleggsstøy, utslipp av støy, anleggsvann og eventuell annen forurensing.

I tillegg skal en risiko- og sårbarhetsanalyse gjennomføres, hvor følgende tema kan være relevante:

- Trafikkulykker med mindre enn 7 skadde personer
- Store trafikkulykker (mer en 7 skadde/drepte)
- Olje- og kjemikalieforurensing
- Jord-, snø-, eller steinras
- Leirras eller ustabil grunn
- Terroraksjoner, sabotasje eller hærværk
- Storm, orkan eller flom
- Vegstengning
- Ulykker i tilknytning til anleggsarbeidet

2.5 Planstatus for området

Det foreligger ingen andre reguleringsplaner som denne planen kommer i direkte berøring med. I kommuneplanens arealdel for Tana kommune (2002-2013) er ikke utbedringen av Fv. 98 over Ifjordfjellet nevnt. Etter Statens vegvesens vurderinger vil imidlertid ikke denne reguleringsplanen innebære vesentlige endringer av kommuneplan, jf. forskrift om konsekvensutredninger § 3 punkt c) og d) (FOR 2009-06-26 nr. 855).

Fjellområdene på Ifjordfjellet er hovedsakelig avsatt til LNF-område i arealdelen, bortsett fra to mindre områder langs parsell 5B som er avsatt til område for råstoffutvinning – masseuttak (Vegskaret og Giilaš).

2.6 Andre føringer og rammer

2.6.1 Rikspolitiske retningslinjer og vegnormaler

Retningslinjene for planlegging av riks- og fylkesveger etter plan- og bygningsloven (T-1057) med "Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging", skal legges til grunn for utarbeiding og behandling av planer for riks- og fylkesveger. Statens vegvesen er pålagt å utarbeide sine planer i henhold til normaler utarbeidet med hjemmel i Samferdselsdepartementets forskrifter etter veglovens § 13. Disse forskriftene gir generelle rammer for vegenes utforming og standard, og gjelder alle offentlige veger.

2.6.2 Fylkesplan for Finnmark 2006-2011

Fylkestinget vedtok i mars 2009 å forlenge Fylkesplan for Finnmark 2006-2009 med to år, til 2011. Fylkestinget vedtok i sak 9/12 å forlenge fylkesplanens kapittel 4 Arealpolitikk, i påvente av at arbeidet med regional planstrategi ferdigstilles.

Fylkesplanens retningslinjer for arealbruk gir klare regionale signaler til kommunene i Finnmark, og skal bidra til å samordne og styre arealbruken på tvers av kommunegrensene. Dersom en kommune fraviker retningslinjene, gir dette grunnlag for å fremme innsigelse til kommunenes planer.

2.6.3 Regional samferdselsplan for Finnmark 2010 – 2014

Regional samferdselsplan 2010-2014 er vedtatt av fylkestinget i desember 2010. I planen er det satt av midler til opprustningen av Fv. 98 Ifjordfjellet.

2.6.4 Sametingets retningslinjer for endret bruk av utmark og planveileder

Sametingets retningslinjer for vurdering av samiske hensyn ved endret bruk av utmark er hjemlet i § 4 i finnmarksloven. Vurderingene skal foretas før det treffes avgjørelser i saker om endret bruk av utmark i Finnmark fylke.

Formålet med retningslinjene er at offentlige myndigheter og Finnmarkseiendommen foretar en grundig og forsvarlig vurdering av virkningene av planen for samisk kultur, reindrift, utmarksbruk, næringsutøvelse og samfunnsliv før det treffes avgjørelse i saker om endret bruk av utmark. Retningslinjene skal sikre naturgrunnlaget for videre utvikling av samisk kultur, reindrift, utmarksbruk, næringsutøvelse og samfunnsliv, samt en bærekraftig bruk og forvaltning av naturgrunnlaget på samenes egne premisser.

Det planlagte tiltaket må vurderes opp mot den bruken samiske utmarksbrukere har av det aktuelle området, og de konsekvensene det vil få for denne bruken. Tradisjonell praksis og kunnskaper knyttet til bruken av utmark vil være en sentral del av grunnlaget for vurderingen. Det skal tas særlig hensyn til hvilke virkninger tiltaket vil få for tradisjonell samisk bruk av området.

Sametinget vedtok i 2010 en planveileder. Formålet med veilederen er blant annet å sikre at alle planer sikrer naturgrunnlaget for samisk kultur, næringsutøvelse og samfunnsliv. I dette prosjektet er det særlig punkt 6 i veilederen om hensynet til samisk næringsutøvelse og ressursbruk som er aktuelt.

2.6.5 Vannforskriften

Formålet med forskriften er å gi rammer for fastsettelse av miljømål som skal sikre en mest mulig helhetlig beskyttelse og bærekraftig bruk av vannforekomstene. Med vannforekomst menes det en avgrenset og betydelig mengde overflatevann, som for eksempel innsjø, magasin, elv, bekk, kanal, fjord eller kyststrekning, eller deler av disse.

Det er et mål i vannforskriften at overflatevann skal beskyttes mot forringelse, forberedes og gjenopprettes med sikte på at vannforekomstene skal ha minst god økologisk og kjemisk tilstand.

2.6.6 Naturmangfoldsloven

Lovens formål er at naturen med dens biologiske, landskapsmessige og geologiske mangfold og økologiske prosesser tas vare på ved bærekraftig bruk og vern, også slik at den gir grunnlag for menneskenes virksomhet, kultur, helse og trivsel, nå og i fremtiden, også som grunnlag for samisk kultur.

3. Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold

3.1 Beliggenhet

Planområdet for parsell 5B strekker seg fra Suolojávri i vest til Giilaš i øst. Parsellens startpunkt (profil 22800) ligger ca. 500 m øst for Suolojávri og slutt punktet ligger ca. 170 m vest for Giilašjohka. Parsell 5B er 5,2 km lang.

I grove trekk vil opprustingen av parsell 5B skje langs/parallelt med dagens vegtrasé. Hovedproblemene langs første delen av vegstrekningen skyldes drivsnøproblematikk og særlig ved sørlige vindretninger som også er framherskende om vinteren. Terrengforholdene på vindsiden av vegen skaper le og gir dermed stor snøansamling på vegen. Videre går vegen gjennom Vegskaret med bratt sideterreng og stedvis rasfare. I planforslaget er det derfor i tillegg til øvrige forbedringer av vegutformingen lagt opp til en sideforskyvning av vegen (ny trasé) på første del av planstrekningen (mot nord), mens topografien og kostnadsbildet fører til en opprustning og utbedring etter dagens trasé fra Vegskarvatnet til Giilaš.

Planområdet omfatter et relativt stort areal. Dette inkluderer både arealene til eksisterende vegtrasé (som skal fjernes) og arealbehovet knyttet til etablering av nytt vegtiltak og bearbeiding/tilpasning av sideterreng (grøfter/skråninger). Planområdet vil også omfatte uberørte arealer som er lokalisert mellom eksisterende og ny vegtrasé, som heller ikke inngår i arealbehovet for nytt vegtiltak.

3.2 Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk

Vegen over Ifjordfjellet er en viktig vegforbindelse midt i Finnmark som knytter sammen kystbyene. Vegen er for øvrig en naturlig ferdselsåre i nord og et viktig alternativ til E6 via Karasjok (fra Lakselv til Tana).

Planområdet består av ubebygde høgfjellsområder. Utover eksisterende veg finnes det ingen øvrige tekniske inngrep eller bebyggelse.

Områdene på Ifjordfjellet er ellers knyttet til utøvelse av reindrift, og omfatter bl.a. ulike beiteområder, drivings- og trekkleier samt reindriftsanlegg (f.eks. gjerdeanlegg).

Den vestre delen av planområdet ligger i nedbørsfeltet til det vernede vassdraget Langfjordelva (Láakkojohka).

3.3 Trafikkforhold

Trafikkgrunnlaget for Fv. 98 over Ifjordfjellet framkommer av trafikktegninger ved Laggosvingen. Årsdøgntrafikken (ÅDT) for området er nå ca. 200 (kjt/døgn) og det forventes en betydelig økning de nærmeste årene.

Ved siden av den generelle økningen i trafikken, vil vegutbedringen bidra til at flere velger å kjøre over Ifjordfjellet. Utbedringen vil føre til mindre snøproblemer vinterstid, og dermed kortere perioder med stenging og kolonnekjøring.

Innenfor planområdet er det ikke registrert ulykker med personskade de siste 20 årene.

Fartsgrensen er 80 km/t på dagens veg gjennom planområdet.

3.4 Teknisk infrastruktur

Det finnes ingen offentlige eller private vann- eller avløpsanlegg i planområdet eller nærliggende områder.

Det finnes heller ikke tele- eller kraftforsyningsanlegg innenfor eller i nærheten av planområdet.

3.5 Bruer

Langs planstrekningen finnes det i dag 2 bruer. Bruene er korte platebruer. En ved utløpet til Vegskarvatnet (venstre bilde) og en ved det gamle massetaket på Giilaš (høyre bilde).



3.6 Parkering og rasteplasser

Langs strekningen som utgjør parsell 5B finnes det to parkeringsplasser/rasteplasser innenfor planområdet. Alle plassene har svært enkel opparbeidelse og standard.

Vegskarvatnet

Ved utløpet i østenden av Vegskarvatnet ligger en enkel rasteplass utstyrt med søppeldunk og en sittebenk med bord. Plassen er liten men ligger idyllisk plassert og benyttes av vegfarende for pause og parkering i tilknytning til friluftsliv.



Giilaš

Ved Giilaš (se bilde) ligger det en rasteplass med søppeldunk, sittebenk med bord og en infotavle. Plassen benyttes både av vegfarende og for parkering i tilknytning til friluftsliv både sommer og vinter.



For øvrig finnes det flere "tilfeldig anlagte" lommer/stoppeplasser langs Fv. 98. Disse har ingen enhetlig utforming og størrelse. Plassene benyttes også i noen grad da de gir et supplement til de

ovennevnte parkerings-/rasteplassene. De fleste av disse plassene er i utgangspunktet ikke anlagt, men framstår som "restarealer" som har oppstått i forbindelse med utbygging av eksisterende veg.

3.7 Landskap

Landskapet over Ifjordfjellet hører med til landskapsregion 44 "Gaissene i Finnmark" slik den er definert i NIJOS-rapporten 10/2005, Nasjonalt referansesystem for landskap. Der beskrives landskapet på følgende måte:

"Innenfor regionens grenser finnes så å si ikke jordbruksaktivitet. Her er kun registrert 477 da. hevdholdt dyrka mark, og dette drives av kun ett aktivt gardsbruk. Av langt større betydning for landbruket er imidlertid tamreindrifta, hvor reinbeitinga i enkelte områder kan prege landskapet forholdsvis sterkt, bl.a. ved at vegetasjonen kan være både overbeita og nedslitt av tråkk. Stor forskjell på nedbeita/tråkkslitt vegetasjon og ikke-beita vegetasjon ses naturlig nok langs de høye reingjerdene. Slike områder viser imidlertid en mer dramatisk slitasjesituasjon enn det som er reelt, da reinflokkene ofte kan følge langsetter reingjerdet når det hindrer dem fra et naturlig trekk videre. Her ses da et kultur- og naturlandskap side om side [...]

Langs Fv. 98 ses enkelte hytter, også over Ifjordfjellet. Mindre veger finnes nesten ikke [...] Over store deler av regionen finnes gamle fangstanlegg etter villrein. Enkelte steder danner langstrakte reingjerder betydelige lokale linjedrag i landskapet. 44 Gaissene hører til de mest urørte og villmarkspregede landskapsregionene i Norge. Det er kun veger som avgrenser de store, urørte områdene..."

Dette er en beskrivelse som i stor grad representerer planområdet. Langs planstrekningen er det kun fylkesvegen, mindre kjørstier og reingjerder som gir inntrykk av menneskelig påvirkning. Dette viser også INON-kartene over inngrepsfrie naturområder. For nærmere beskrivelse av planområdet og de landskapsmessige trekk, vises det til konsekvensutredningen, kapittel 8.3 som behandler tema Landskapsbilde.

3.8 Naturverdier, kulturverdier, kulturminner

Planområdet inngår i de alpine vegetasjonssonene lav- og mellomalpin sone. Hovedbergarten i området er sandstein/leirskifer og berggrunnen er overvegende fattig. Løsmassedekket består av morenejord med for en stor del tynt dekke. Vegetasjonen i området er relativt karrig og ensartet. Den dominerende vegetasjonstypen er det som av Fremstad (1997) har definert som «Dvergbjørk-kreklingrabb». Det er ikke registrert viktige naturtyper i planområdet. En nærmere beskrivelse av naturverdier i området er presentert i konsekvensutredningen i kapittel 8.

3.9 Friluftsliv

Ifjordfjellet kan skilte med et av Finnmarks mest populære friluftsområder. Områdene benyttes til en rekke ulike frilftsaktiviteter gjennom hele året. Eksempler på aktuelle aktiviteter i området er jakt, fiske, fotturer, skiturer og bærplukking.

Beliggenheten innebærer at brukerne er avhengig av bil, eventuelt snøscooter/terrengkjøretøy, for å få tilgang til å utøve friluftsliv i området. Dette innebærer at områdene ved dagens veg blir mye brukt i forbindelse med parkering og som utgangspunkt for friluftsliv lenger inn på fjellet.

Området brukes for øvrig til overnatting i kortere perioder av campingturister langs vegen og i tilknytning til utøvelse av annen type friluftsliv som for eksempel jakt og fiske. De vegfarende benytter også området i forbindelse med rasting og det er lagt til rette for dette flere steder langs eksisterende veg.

Snøskuterløype nr. 7 går ved/langs Fv. 98 fra Šuoššjohka (Vestertana) til Storelva. Store deler av løypa går parallelt/langs med Fv. 98.

Snøscooterløype nr. 8 starter fra Fv. 98 (og sluttpunktet på løype nr. 7) rett vest for Storelva bru og går innover fjellområdene sørover til Stuorra Ilis (Flyvarden).

Det finnes også en åpen barmarksløype på Ifjordfjellet. Denne løypa starter fra Fv. 98 ved Gurrojhka ca. 5,3 km vest for planområdet og krysser fjellområdene sørover via Storra Ilis og ender opp i bygda Sirma/Sirbmá i Tanadalen.

Scooter- og barmarksløypene gjør fjellområdene sør for Fv. 98 svært lett tilgjengelig både for de som går og for de som bruker motorisert ferdsel i forbindelse med aktiviteter i området.

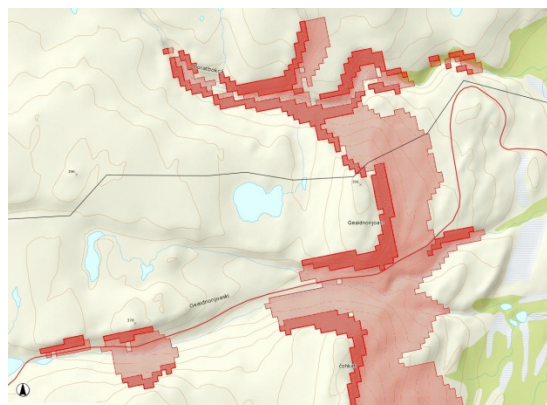
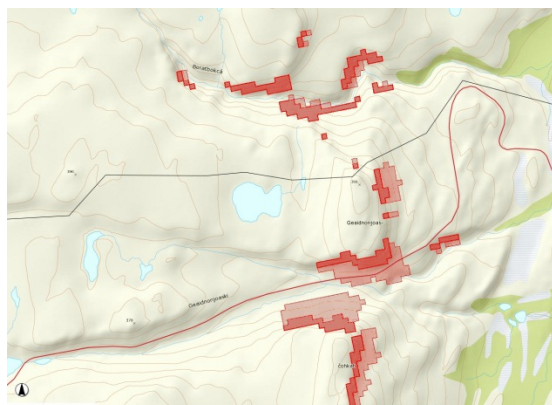
3.10 Reindrift

Utredningsområdet benyttes som vårbeiter og kalvingsområde for Reinbeitedistrikt nr. 13, Siskit Čorgaš ja Lágesduottar. Reinbeitedistriktet bruker også området som sommer- og tidlig høstbeite. I følge Reindriftsforvaltningen (2010) var det per 31. mars 2009 tyve siidaandeler med totalt 97 personer i Siskit Čorgaš ja Lágesduottar reinbeitedistrikt.

For nærmere beskrivelse av reindriften i området (samt konsekvenser av tiltaket i planen) vises det til kap. 8 samt egen delutredning for reindrift som foreligger som vedlegg til planbeskrivelsen.

3.11 Skredproblematikk

Det er skredproblematikk knyttet til eksisterende Fv. 98 på planstrekningen (parsell 5B). Berggrunnen består av omdannede sedimenter som sandstein og leirstein. Berget er tett oppsprukket og forvitret. Flere steder er det mer løsmasser enn fjell kombinert med bratte sidehelninger og høyt opp til toppen. Stedvis ligger skråningstoppen opptil 80 meter over dagens veg før den slakker ut mot toppen på fjellet ca. 120 meter over vegen. Under utsnitt fra skrednett.no, sommer til venstre og vinter til høyre og viser aktsomhetsområder:



3.12 Grunnforhold

Grunnforholdene langs planstrekningen er i utgangspunktet ikke vurdert å være utfordrende. Det er likevel gjort noen geotekniske undersøkelser fordeling mellom løsmasser og fjell samt for å avdekke behovet for masseutskifting i ny trasé ned mot Vegskarvatnet og i nedstigningen mot Giilaš. Det er også gjort undersøkelser i Vegskarvatnet for å avdekke eventuell problematikk (bunnsedimenter) og avklare utførelse av nødvendige utfyllinger.

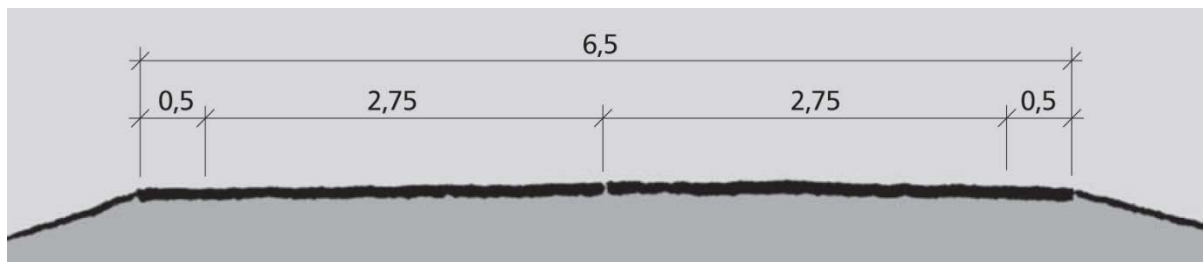
4. Beskrivelse av planforslaget

4.1 Forutsetninger og standardvalg

4.1.1 Kjøreveger

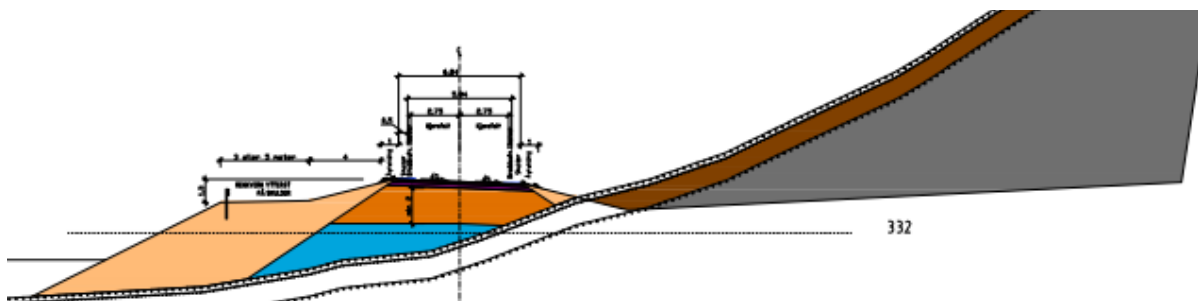
Statens vegvesens Håndbok 017: *Veg- og gateutforming* gir detaljkrav til utforming av veger og gater.

For opprusting av Fv. 98 over Ifjordfjellet er dimensjoneringsklasse *H1 Andre hovedveger*, ÅDT 0-1500 og fartsgrense 80 km/t lagt til grunn. Denne dimensjoneringsklassen gir en kjørefeltbredde på 2,75 m og skulderbredde på 0,5 m. Dette gir totalt en vegbredde på 6,5 meter.



Tverrprofil H1, 6,5 m vegbredde (mål i m)

Dimensjoneringsklassen gir et godt grunnlag for å skape best mulig forhold på høyfjellsveger. I tillegg til utforming av vegen etter ovennevnte tverrprofil skal det etableres slake fyllings- og skjæringsskrånninger samt brede grøfteprofil. Helningsgrader på 1:3 – 1:4 vil i stor grad bli benyttet på skråningene langs planstrekningen. Mellom skulder og grøfte-/fyllingsskråning etableres en avrundet overgangsskulder (bredde 1 m) for å få en mer strømlinjeformet vegutforming. Dette vil redusere tendensen til fonndannelse på vegen ved at drivsnø kan passere mer "uhindret" på tvers av vegen.



Prinsipptegning høgfjellsprofil

4.2 Generelt om planforslaget

Reguleringsplanen skal sikre areal til utbedring av vegen inklusive nødvendige tiltak for bearbeiding og utforming av sideterrenget for å oppnå forbedret snødrift over vegen samt sikre vegen bedre mot rasfaren. I planen framgår detaljerte løsninger for vegtiltaket så langt dette har vært mulig på dette nivået. Mange av detaljene må avklares i den videre prosjekteringen. Reguleringsplanen har bestemmelser som skal sikre at ulike forhold ivaretas i den videre prosjekterings- og utbyggingsfasen.

Planforslaget innebærer at traséen til eksisterende Fv. 98 i stor grad vil følges. Drivsnø-problematikken i begynnelsen på parsellen er stor både på grunn av vegens plassering i terrenget. Dette medfører stor snøansamling på vegen. Av den grunn vil nytt vegtiltak bli sideforskjøvet på delstrekningen (mot nord) ned i dalen. Rundt Vegskatvatnet legges traseen i vannkanten og det etableres en bred grøfteflate mot sør. Stor overdekning med løsmasser over fjell gjør at det må renskes relativt mye stedvis.

Dette gir store arealinngrep for etablering av nytt vegtiltak.

4.3 Strekningsvis beskrivelse av planforslaget

Delstrekning 1, Suolojávri – Vegskarvatnet (lengde 2450 m)

Parsell 5B starter omtrent midt mellom Suolojávri i øst og Vegskarvatnet i vest. Startpunktet ligger i dalen som går øst-vest mellom overnevnte vann. Anleggsarbeider for opprusting av parsell 5A i vest (fra Kommunegrensen Gamvik/Tana) blir igangsatt sommeren 2013 og ferdigstilles i 2014.

Delstrekning 1 framgår av kartutsnittet under.



På delstrekning 1 går vegen gjennom landskap med trange daler men gode siktlinjer. Fjellsidene rundt er til dels veldig bratte. Fra parsellstart og ca. 1100 meter mot og rundt Vegskarvatnet legges vegen ned i dalen og på ny trasé nord for eksisterende vegtrasé. Tiltakene på denne strekningen innebærer hovedsakelig flytting og heving av vegtrasé, etablering av slake fyllings-skråninger. Vegtraséen vil på den første strekningen krysse en rygg (se bilde) som det vil være nødvendig å skjære seg noe inn i. Dette innebærer behov for å etablere en bred fanggrøft (17- 20 meter) samt slake skjæringsskråninger. Totalt omfatter dette partiet ca. 650 m. Dette for å fjerne til dels store drivsnøproblemer, særlig ved sørlige vinder. Veglinja er lagt rundt Vegskarvatnet, det fylles mot vannlinja og etableres en 3 meter bred skulder 1-1,5 meter lavere enn vegbanen. Her plasseres rekkverk. Det tilstrebes å lage en naturlig avslutning/fortanning av skråningen mot vannet.



Dalpreget landskap på starten av delstrekning 1



Bru over utløpet fra Vegskarvatnet

I østenden av Vegskarvatnet krysser ny trasé utløpet over til nordsiden av dalen. Det etableres en gjennomføring av store rør eller kulvert med diameter Ø2000-3500 mm. Plante- og dyreliv ivaretas ved at det etableres terskler inne i røret slik at bla fiskevandringen vil kunne fortsette ned til gytekulper.

En snøskjerm etableres på fjellet nord for stedet traseen krysser over til nordsiden av dalen for å hindre fonndannelse og hengskavler.

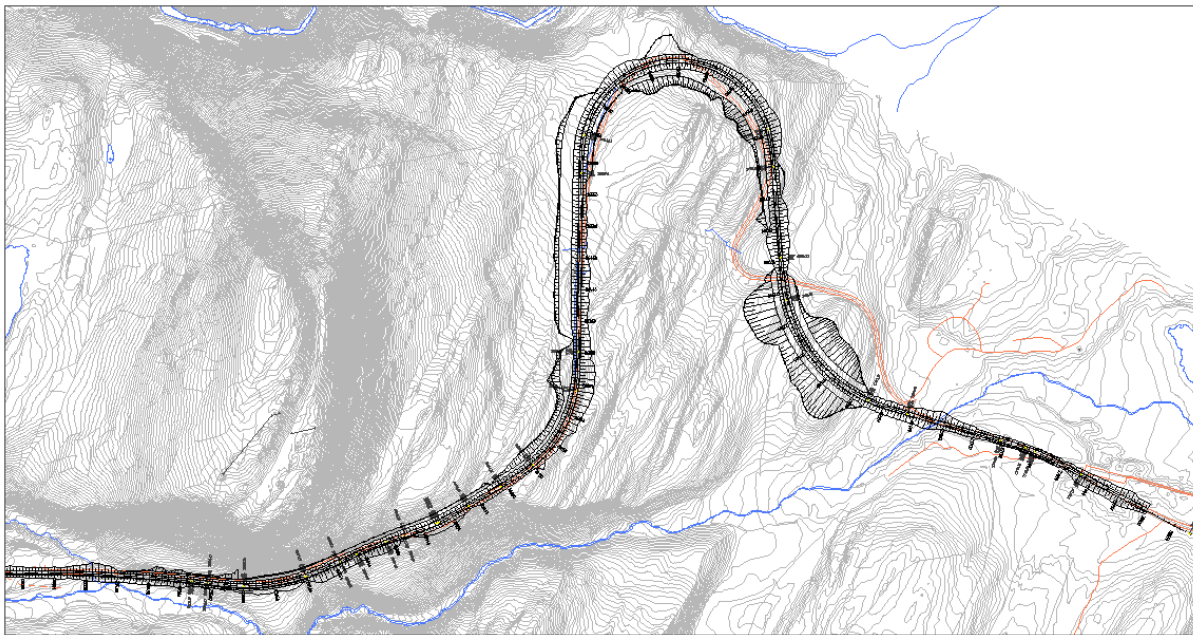
Fra Vegskarvatnet opprustes dagens trasé. Vegen ligger på en hylle noen meter over dalbunnen på nordsiden av dalen. Fjellskråningen er bratt og består av fjell overdekt med mye løsmasser. Det etableres en fanggrøft på nordsiden av vegen for å fange opp nedfall sommer som vinterstid. Noen kuler på dagens trasé fjernes slik at linja får en jevnere vertikalkurvatur.



Delstrekning 1 ender ved det gamle massetaket midt i Vegskaret. Her vil det bli etablert mulighet for å kunne stoppe likt dagens situasjon.

Delstrekning 2, Vegskaret – Giilaš (lengde 2750 m)

På delstrekning 2 går vegen gjennom østligste del av Vegskaret. Delstrekning 2 framgår av kartutsnittet under.



Vegen går inn i den delen av området med de bratteste fjellsidene på begge sider av vegen med tidvis stor rasfare. Dagens trasé beholdes og opprustes. Ett sted vil skråningsutslag fra vegen treffe i elva, her legges elva om over en strekning på 10-20 meter. Det etableres 5 meters bred fanggrøft på innsiden. To snøskjermer etableres på fjellet over for å hindre fonndannelse og hengskavler.

Rasfareområde i Vegskaret



Utsideflater har bratt helning



Vegskaret



Når en begynner på den bratteste delen av nedstigningen vil traseen bli hevet noe i forhold til eksisterende. I området er det i dag problemer med vann i grunnen som gjør at vegkroppen er dårlig i tørrperioder. Stadige utbedringer her i de siste årene gjør at ny trasé heves og grunnen dreneres på en ordentlig måte. En går så inn i en kurve som endrer kjøreretningen 180 grader for så omtrent 90 grader tilbake igjen. To eksisterende kurver fjernes. Reingjerder i området som berøres av tiltaket vil bli flyttet i anleggsperioden for senere å plasseres tilbake i opprinnelig posisjon.

En er nå kommet ned til Giilaš, og passerer et gammelt massetak. Arealet i massetaket vil bli definert som riggområde for hele parsell 5(A og B). Området vil mest sannsynlig bli benyttet som riggområde for den kommende parsell 6(Giilaš – Šuoššjohka) også.

Ved avslutning av anlegget(parsell 5B) vil det bli anlagt en rasteplass på området nærmest vegen for vegfarende, samt at et større areal vil bli definert som parkering for utfart. Eksisterende infotavle som står på rasteplass ved parsellslutt(5B) vil bli flyttet hit.

4.4 Planlagt arealbruk

Detaljreguleringsplanen legger til rette for opprusting av Fv. 98 over Ifjordfjellet for parsell 5A.

4.4.1 Arealformål

Arealene på planstrekningen er regulert til samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur som omfatter nødvendige arealer for kjøreveg samt to parkeringsplasser. I tillegg er det regulert arealer til landbruks-, natur- og friluftsområder samt reindrift. Disse områdene gjelder hovedsakelig områder hvor det skal sikres rettigheter for etablering av midlertidige anleggs- og riggområder samt områder hvor eksisterende veg skal legges ned/fjernes samt tilbakeføres til tilstøtende LNFR-områder.

4.4.2 Områdebestemmelser

I detaljreguleringsplanen er det tatt inn en områdebestemmelse om midlertidige anleggs- og riggområder. Dette gjelder LNFR-områder som ligger utenfor områder med veg som arealformål. Hjemmelen for bruk av arealer til ulike formål over tid går fram av plan- og bygningsloven § 12-7 nr. 1. Bestemmelsen må klart angi hvilket tidspunkt som gjør at det midlertidige anleggsområdet opphører og bestemmelsen utgår.

For anleggs- og riggområder til parsell 5A framgår det i bestemmelsene at det innen ett år etter at anleggsarbeidet er avsluttet skal områder som er benyttet som midlertidige anlegg- og riggområder istandsettes, revegeteres og tilbakeføres til opprinnelig formål (LNFR).

4.4.3 Rekkefølgebestemmelser

I planen er det innarbeidet rekkefølgebestemmelser knyttet til utarbeidelse av en rigg- og marksikringsplan og en plan for istandsetting og rekonstruksjon av landskapet før anleggsarbeidene igangsettes.

Det er også angitt en rekkefølgebestemmelse for fjerning av deler av dagens Fv. 98. Dette gjelder på delstrekninger hvor ny vegtrasé er lagt om og eksisterende vegområde ikke inngår i opprustingen av vegstrekningen. Arbeidet med å fjerne gammel veg (inkl. bruer/konstruksjoner og øvrig vegutstyr) skal settes i gang senest innen ett år etter at nytt vegtiltak er ferdigstilt.

4.4.4 Unntak fra krav om byggesaksbehandling for offentlige veganlegg

Offentlige veganlegg som bygges etter bestemmelser gitt i eller med hjemmel i vegloven er så langt tiltaket er detaljert avklart i reguleringsplan delvis unntatt bestemmelsene for byggesaksbehandling, jf. § 4-3 i forskrift om byggesak.

4.4.5 Usikkerhet knyttet til arealbehov

Det er svært vanskelig å avgjøre hvilken utforming vegløsningen må ha for at den skal bli optimal i forhold til høyfjells-/drivsnøproblematikken. I forbindelse med prosjekteringen/byggingen av tiltaket vil det derfor også være usikkerhet i det endelige arealbehovet til tiltaket.

I tillegg er det knyttet usikkerhet til hvilken fordeling det er mellom fjell og løsmasser langs parsellen. Dette gir også noe usikkerhet i det endelige arealbehovet, da bl.a. økt løsmassemektighet vil gi et større arealbehov (pga. bredere skråningsareal). For å få redusert usikkerhet er det utført undersøkelser for å få bedre kunnskaper om forekomster av fjell (fjellsondering) samt løsmassemektighet/typer. Omfanget av grunnundersøkelser er begrenset siden dette er tidkrevende og kostbare, og derfor kan ikke usikkerheten elimineres helt.

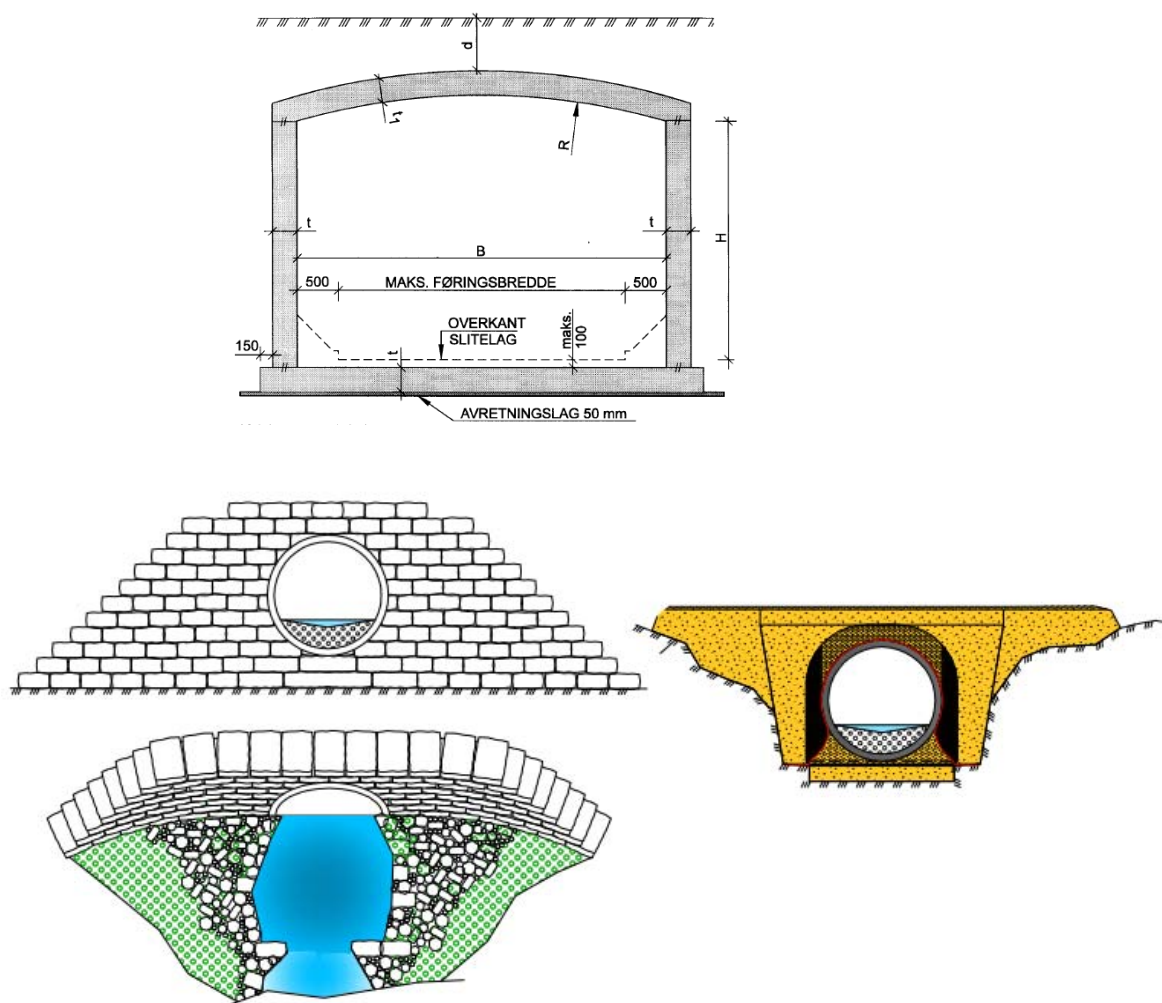
For å ivareta denne usikkerheten er det lagt inn et større vegareal ("buffer") for vegtiltaket enn den vegutformingen (inkl. grøfter og skråninger) som framgår på plankartene. Vegarealet er utvidet mest i områdene med størst usikkerhet.

4.5 Fagtema av særlig betydning for planforslaget

4.5.1 Kulverter / rør

I forbindelse med opprusting av Fv. 98 legges vegen i helt ny trasé forbi Vegskarvatnet. Eksisterende bru skal fjernes og erstattes av en kulvert eller rør.

Kulvert med bredde 2000-3500 mm eller rør, diameter Ø2000-3500 mm med steinsatte inn og utløp. Innvendig etableres det terskler med stedlige masser for å ivareta fiskevandring og fauna i området.



Tversnitt for ny kulvert eller rør gjennom vegen ved utløpet av Vegskarvatnet

Eksisterende bru over utløpet skal rives og erstattes av rørelement.

Også brua ved Giilaš skal erstattes, men det vurderes at det ikke er behov for bru over denne bekken. Det vil derfor bli benyttet rør under vegen her. Dimensjonen vil bli noe mindre enn ved Vegskarvatnet. Endelig størrelse avklares i forbindelse med detaljprosjektering av vegtiltaket.

I forbindelse med prosjektering av løsninger for kulverter/stikkrenner er det viktig at forholdene for ev. fisk i elver/bekker ivaretas. Anbefalinger i DN-håndbok 22-2002 "Slipp fisken fram" vil derfor følges opp i prosjekteringsarbeidet.

4.5.2 Rekkverk

Statens vegvesen har som overordnet mål å unngå rekkverk dersom topografi og terrengmessige forhold gir grunnlag for dette. Dette sammenfaller med hovedformålet med opprustingen av vegen over Ifjordfjellet som er å bedre snødriften over vegen slik at vintervedlikeholdet blir enklere og

mindre ressurskrevende. På parsell 5B vil det settes opp rekkverk stort sett på de steder der det er i dag. I tillegg utløser passering av Vegskarvannet rekkverksbehov. Det er ønskelig å begrense/unngå rekkverk, derfor vil det i forbindelse med videre prosjektering av vegtiltaket tilstrebes løsninger (etablere platå/strandsone) på disse strekningene slik at rekkverksbehovet kan unngås.

Stedvis er rekkverk helt nødvendig og kan ikke fravikes. Endelig rekkverksbehov og nødvendig utforming av vegskråninger for å ivareta dette vil bli avklart i forbindelse med prosjektering av vegtiltaket på parsellen.

4.5.3 Vegetasjonsetablering

Det legges opp til at Fv. 98 parsell 5B i all hovedsak skal bli grønn igjen gjennom prinsipper for naturlig revegetering. Dette er en økologisk restaureringsmetode som legger til rette for at naturen selv kan reparere arealene som er berørt av inngrep.

Det vil imidlertid være en usikkerhet om man klarer å få tilstrekkelig toppmasser til naturlig revegetering ettersom eksisterende vekstjordlag er skrint, og behov for masser til revegetering vil være større enn de masser som direkte berøres. Dette skyldes arealer som tidligere har vært berørt av vegtiltak som skal tilbakeføres terreng. Det gjelder også i områder der det gjøres masseuttak i steinbrudd. Det må vurderes hvorvidt det kan gis rom for tilføring av masser til dette formål. Det vises til kapittel 8.3 konsekvensutredning tema Landskapsbilde der dette er omtalt.

4.5.4 Nedlegging av eksisterende vegsløyfer

Som følge av at ny vegtrasé sideforskyves mot nord langs store deler av parsellen, vil deler av eksisterende trasé bli liggende igjen. Som en del av tiltaket inngår derfor nødvendige arbeider med fjerning av eksisterende veg på disse strekningene. Dette omfatter fjerning av asfalt og eksisterende konstruksjoner (bruer og rør/stikkrenner) og øvrig vegutstyr, planering og tilpasning til tilstøtende terreng samt revegetering av berørte arealer.

4.5.5 Massehåndtering

Ved opprusting av Fv. 98 på parsellen vil massebehovet hovedsakelig bli løst ved uttak av masser i veglinja. Tiltaket omfatter i stor grad etablering av snøprofil med brede grøfter og slake skråninger.

Eventuelle løsmasser med dårligere kvalitet kan benyttes i veglinja f.eks. ved etablering av slake fyllingsskråninger.

Endelig massehåndtering er ikke avklart og vil bli nærmere vurdert/planlagt i forbindelse med prosjektering av vegtiltaket på parsellen.

5. Virkninger av planforslaget

Temaene landskapsbilde, nærmiljø og friluftsliv, naturmiljø, kulturmiljø og naturressurser (reindrift) er konsekvensutredet og presentert i kapittel 8. Tiltakets virkning på øvrige forhold er presentert her.

5.1 Framkommelighet

Det planlagte vegtiltaket vil innebære en betydelig forbedring i framkommeligheten, som følge av at tiltaket gir bedre snødrift over vegen og tidsperiodene med kolonnekjøring og stengt veg reduseres. Framkommeligheten forbedres også som følge av en høyere vegstandard, med økt vegbredde og utbedring av svinger og bakketopper (forbedret veggeometri).

5.2 Trafikksikkerhet

Som følge av forbedret vegstandard gir dette også en mer trafikksikker veg. Trafikksikkerhet er vurdert nærmere i risiko- og sårbarhetsanalysen som er vedlagt.

5.3 Naboskap

Langs planstrekningen berøres store deler av eiendom gnr. 22, bnr. 1 tilhørende Finnmarkseiendommen (Fefo). Det er ingen andre eiendommer eller bebyggelse langs parsell 5A som berøres av tiltaket.

5.4 Redegjørelse i henhold til naturmangfoldloven kap. II

En redegjørelse i henhold til naturmangfoldlovens §§ 8-12 er presentert under. Sitat fra lovtekst er presentert i kursiv.

§ 8 krav til kunnskapsgrunnlaget

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

Kunnskapsgrunnlaget består i tidligere og nye registreringer av biologisk mangfold. En nærmere beskrivelse av dette er presentert i konsekvensutredningen sammen med utredning av effekten av påvirkninger som følge av tiltaket. Kunnskapsgrunnlaget (konsekvensutredningen) vurderes som et tilstrekkelig grunnlag for å fatte beslutning i saken.

§ 9 føre-var-prinsippet

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

Føre-var-prinsippet kommer ikke til anvendelse siden kunnskapsgrunnlaget er vurdert å være tilstrekkelig for å kunne fatte beslutning i saken.

§ 10 økosystemtilnærming og samlet belastning

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

Det foreligger ikke andre planer for utbygging i området og som vil bidra til økt samlet belastning. Eksisterende veg har allerede en viss barrierefunksjon i økosystemet på Ifjordfjellet, og en opprusting og delvis omlegging av vegen vil kun innebære en styrking av vegens barriereeffekt. Ny vegtrasé, inkludert grøfter og skråningsutslag, vil bli bredere enn dagens trasé. Gitt informasjon om plante- og dyrelivet i området er det imidlertid grunn til å anta at den reelle barriereeffekten av vegen er svært begrenset. Den største effekten på et landskapsøkologisk nivå vil være et brudd i

den sammenhengende vegetasjonen i dalbunnen fra Giilaš til Suolojávri og videre vestover på Ifjordfjellet.

Tiltaket er vurdert til ikke å ha permanente negative konsekvenser for fisk i Vegskarvannet eller i elva gjennom Vegskaret. Som det fremgår av konsekvensutredningen vil det legges til rette for fiskevandring der bekken legges i rør under vegen.

§ 11 kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver

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

Tiltaket vil i utgangspunktet medføre et arealbeslag i vegetasjonen i området og anleggsarbeidet vil kunne ha negative konsekvenser for livet i elva gjennom Vegskaret. Tiltakshaver vil iverksette, og dekke kostnader knyttet til tiltak som begrenser skadene og delvis reetablerer vegetasjonen som går tapt i arealbeslaget. Det samme gjelder tiltak for å opprettholde vandringsmuligheter for fisk i rør under vegen, samt reetablering av en naturlig strandsone i Vegskarvannet dersom det er nødvendig.

§ 12 miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder

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

Det legges opp til at nye fyllinger og grøfter ved vegen skal revegeteres. Naturlig revegetering skal benyttes som metode. Ved anleggsarbeid langs vann og vassdrag skal det benyttes teknologi for å unngå frigivelse av sedimenter og utslipp til vassdraget. Det skal om nødvendig reetableres en naturlig strandsone utenfor fylling i Vegskarvannet, og det skal legges til rette for fiskevandring i bekken der den legges i rør under vegen.

Siden oppstart av reguleringsplanarbeidet i 2011 er det vurdert ulike løsninger for fremføring av ny trasé. Det har blant annet vært vurdert et alternativ som innebærer etablering av ny veg over bekken gjennom Vegskaret. Dette alternativet er valgt bort til fordel for et traséalternativ langs dagens veg på denne delstrekningen. Tilsvarende justering er gjort ved Vegskarvannet der traseen nå er lagt nærmere dagens veg for å redusere omfanget av inngrep i vannet. Begge disse justeringene i trasévalg er gjort delvis av hensyn til naturmiljøet.

5.5 Sametingets retningslinjer for endret bruk av utmark og planveilederen

Ifjordfjellet er et viktig område for reindriftsnæringen som iht sametingets retningslinjer for endret bruk av utmark faller inn under begrepet samisk næringsutøvelse.

Konsekvensene for reindrifta, og eventuelle avbøtende tiltak er nærmere utredet og beskrevet i kap. 7 (se tema naturressurser - reindrift kap. 7.7).

Tiltaket vil i liten grad gi negative konsekvenser for områder for tradisjonell utmarksbruk (høstingsområder). Disse områdene er på samme måte som attraktive områder for friluftsliv lokalisert langt fra vegtiltaket.

Vi viser for øvrig til egen utredning av tema nærmiljø og friluftsliv i kap. 7.4 hvor det er vurdert at tiltaket gir en liten/middels positiv konsekvens for dette temaet bl.a. pga. bedre tilgjengelighet til områdene som følge av det nye vegtiltaket.

5.6 Vannforskriften

Ny vegløsning for fv. 98 krysser flere elver/bekker gjennom planområdet. I tillegg innebærer vegløsningen både nærføring og utfylling i flere vann langs planstrekningen.

Konsekvensene for vann og vassdrag, og eventuelle avbøtende tiltak er nærmere utredet og beskrevet i kap. 7 (spesielt under tema landskapsbilde kap. 7.3 og naturmiljø kap. 7.5).

6. ROS-analyse

Det er utarbeidet en risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse) for tiltaket som i sin helhet foreligger som vedlegg til planbeskrivelsen. Det er identifisert seks aktuelle hendelser og faremomenter som har betydning for vurdering av risiko- og sårbarhet ved gjennomføring av planen:

- Snø- og steinskred
- Drivsnøproblematikk
- Sårbar flora/fauna/fisk eller rødlistearter
- Kulturminner
- Trafikksikkerhet
- Farlige terrengformasjoner

Det er foreslått gjennomføring av avbøtende tiltak ved flere av de aktuelle hendelsene. Forutsatt at avbøtende tiltak iverksettes vil ikke gjennomføring av planforslaget medføre økt risiko.

Det bør rettes spesiell oppmerksomhet til forholdene rundt trafikksikkerhet knyttet til bratte fyllinger og risiko for snøskred i Vegskaret. Det anbefales at avbøtende tiltak som er anbefalt i rapport for ingeniørgeologisk befaring implementeres i planen. Avbøtende tiltak av hensyn til det sårbare vegetasjonsdekket i området er foreslått.

Ved å gjennomføre de foreslåtte tiltakene vil risikonivået reduseres, eller holdes uendret når planforslaget gjennomføres og følges opp i prosjekteringen. På grunnlag av det ovennevnte, anses akseptkriteriene lagt til grunn ved utarbeidelsen av ROS-analysen som oppfylt.

7. Konsekvensutredning

I henhold til føringer gitt i vedtatt planprogram, datert 16. september 2010, er det utarbeidet en konsekvensutredning for tiltaket. Utredningen er utarbeidet i samsvar med krav i planprogrammet og begrenses til å omhandle ikke-prissatte tema som er beskrevet i Statens vegvesens Håndbok 140. Geografisk er utredningen avgrenset til influensområdet som er nærmere definert for hvert tema i konsekvensutredningen.

Formålet med utredningen er å beskrive konsekvenser tiltaket vil få for miljø og samfunn. Arbeidet med konsekvensutredningen har foregått parallelt med utarbeidelse av reguleringsplanen og har vært en integrert del av planprosessen. Resultatene og anbefalingene som følger av utredningen har påvirket utformingen av reguleringsplanen. Følgende tema har vært utredet:

- Landskapsbilde
- Nærmiljø og friluftsliv
- Naturmiljø
- Kulturmiljø
- Naturressurser - reindrift

Delutredningene for temaene landskapsbilde, nærmiljø og friluftsliv og naturmiljø er gjennomført av Rambøll. Vurderingen for temaet kulturmiljø baseres på registreringer som er utført av Finnmark fylkeskommune, og utredningen for temaet naturressurser - reindrift er gjennomført av Bioforsk Nord.

7.1 Grunnlagsinformasjon

Tidligere gjennomførte undersøkelser og tilgjengelig informasjon om området er grunnlagsinformasjon i utredningen. Det er blant annet innhentet informasjon fra offentlige databaser og fra offentlige myndigheter.

For temaet naturmiljø baseres vurderingene i tillegg på egne registreringer og befaring i planområdet som ble gjennomført 9. til 10. august 2011 med en supplerende kartlegging den 31. august 2011. En nærmere beskrivelse av grunnlagsinformasjonen er presentert under hvert tema.

7.2 Metode og fremstilling

Metodikk for utredning av ikke-prissatte konsekvenser fra håndbok 140 er benyttet. Det er vurdert og angitt verdi, omfang og konsekvens for delområder under hvert tema. Verdien henviser til hvor verdifullt et område er og angis på en tredelt skala: Liten, middels, stor. Med omfang menes hvilken påvirkning tiltaket vil få for miljøet og grad av påvirkning. Omfanget angis på en femdelt skala fra svært negativt til svært positivt.

Vurderingene av verdi og omfang danner grunnlag for fastsettelse av konsekvens for hvert tema ved bruk av konsekvensvifta som er vist under. Avslutningsvis er det presentert en sammenstilling av konsekvenser for de ulike temaene som grunnlag for en helhetlig konsekvensvurdering for tiltaket.

Hvert av de fem temaene i konsekvensutredningen fremstilles her som et eget underkapittel. For hvert tema er det angitt et influensområde og en beskrivelse av overordnede karakteristiske trekk.

Relevante faglige vurderinger som ligger til grunn for vurderingene er synliggjort og eventuelle avbøtende tiltak er beskrevet. Tiltak som knytter seg til anleggsfasen og som ikke vil gi varige endringer er beskrevet, men inngår ikke i vurderingen av de permanente konsekvensene. Det er kort redegjort for eventuell usikkerhet knyttet til registreringer og vurderinger for hvert enkelt tema.

Verdi Omfang	Ingen verdi		
	Liten	Middels	Stor
Stort positivt			Meget stor positiv konsekvens (++++)
Middels positivt			Stor positiv konsekvens (+++)
Lite positivt			Middels positiv konsekvens (++)
Intet omfang			Liten positiv konsekvens (+)
Lite negativt			Ubetydelig (0)
Middels negativt			Liten negativ konsekvens (-)
Stort negativt			Middels negativ konsekvens (- -)
			Stor negativ konsekvens (- - -)
			Meget stor negativ konsekvens (- - - -)

Matrise for sammenstilling av verdi og omfang - "konsekvensvifta" (etter Statens vegvesens håndbok 140).

I de tilfeller hvor det er aktuelt er det presentert forslag til avbøtende tiltak som vil påvirke konsekvensen i positiv retning dersom de gjennomføres. En nærmere beskrivelse av metode relatert til det enkelte tema er presentert i de respektive delutredningene.

7.3 Landskapsbilde

7.3.1 Tematisk avgrensning

Temaet landskapsbilde/bybilde omhandler de visuelle kvalitetene i omgivelsene og hvordan disse endres som følge av et vegtiltak. Temaet tar for seg både hvordan tiltaket er tilpasset landskapet sett fra omgivelsene og hvordan landskapet oppleves sett fra vegen (reiseopplevelse).

7.3.2 Metode

Metodikk i Statens vegvesens håndbok 140 er lagt til grunn for konsekvensvurdering for temaet. Utredningen bygger på en visuell landskapsanalyse utført på grunnlag av billedmateriale fra befaring og Google Street View. I tillegg er Nasjonalt referansesystem for landskap (NIJOS) og kartbasen «KILDEN» på Institutt for skog og landskaps hjemmesider (<http://www.skogoglandskap.no/>) benyttet i arbeidet med delutredningen.

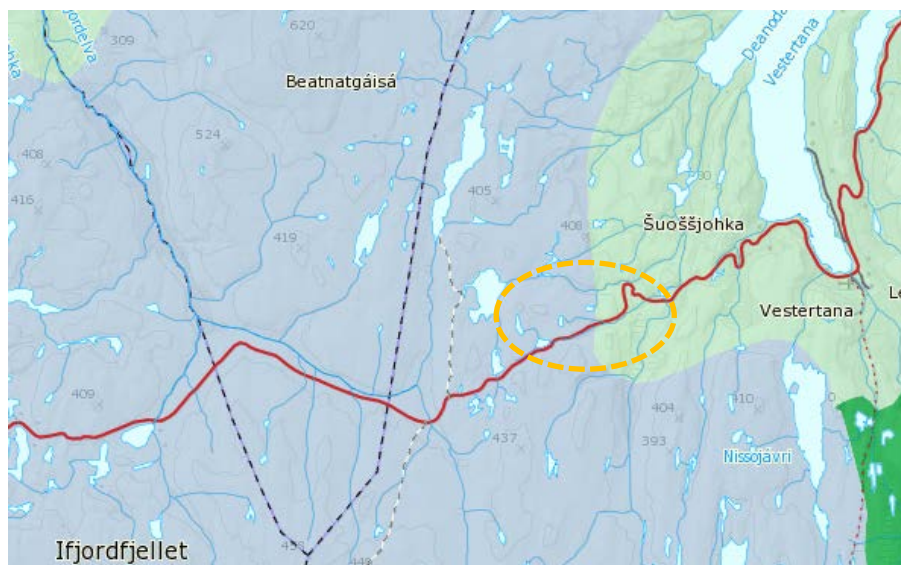
Innledningsvis er det gitt en oversikt over overordnede landskapstrekk for hele strekningen sett ut fra regional sammenheng. Deretter er det gått inn på hvert av delområdene som utgjør parsell 5B, hvor landskapsverdien beskrives og til slutt vurderes på en tredelt skala.

Plantiltakets omfang og påvirkning på landskapsbildet er gjennomgått for hver av delstrekningene. Avslutningsvis er det gjort en samlet vurdering av tiltakets konsekvens for landskapsbildet på hele strekningen. Her er det sett på tiltakets samlede omfang av endringer i forhold til landskapets verdi og reiseopplevelse.

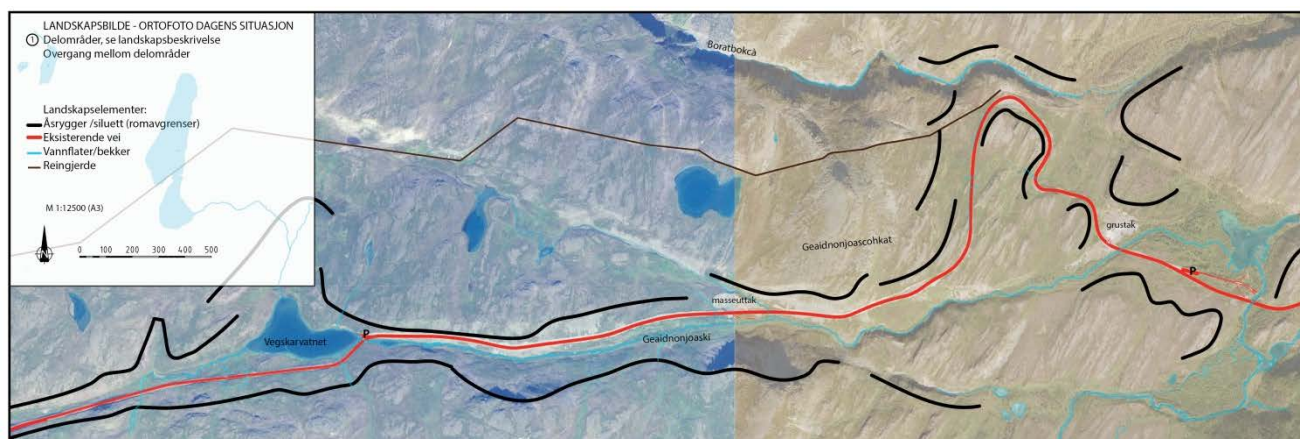
Til slutt er det pekt på avbøtende tiltak som kan begrense tiltakets omfang i angitte områder.

7.3.3 Dagens situasjon

Planområdet for parsell 5b ligger i overgangen fra bare fjellområder over tregrensa over lavereliggende områder ned mot fjorden Vestertana. Dette tilsvarer de to landskapsregionene «Gaissene i Finnmark» og «Fjordene i Finnmark» (se kartutsnitt under).



Kartutsnitt over er hentet fra Norsk institutt for skog og landskap nettbaserte kartbase. Den røde linjen viser dagens trasé, mens området for parsell 5B er angitt med en sirkel. Lyseblå farge indikerer tilhørighet til landskapsregionen Gaissene og grønnfarget areal Fjordene i Finnmark.



Nedskalert ortofoto - se kartvedlegg (A3) for originalt kart (bedre lesbarhet).

Det er en rekke fellestrekk som er karakteristisk for planområdet (over vises parsell 5B på ortofoto med dagens vegbane i rødt). De høyereliggende områdene ligger over tregrensa og preges av store landskapsformer. Langsmed vegen ligger svakt bølgende ås/fjellrygger som begrenser sikten og avgrenser rommene (angitt med en sort tykk strek på ortofoto over).

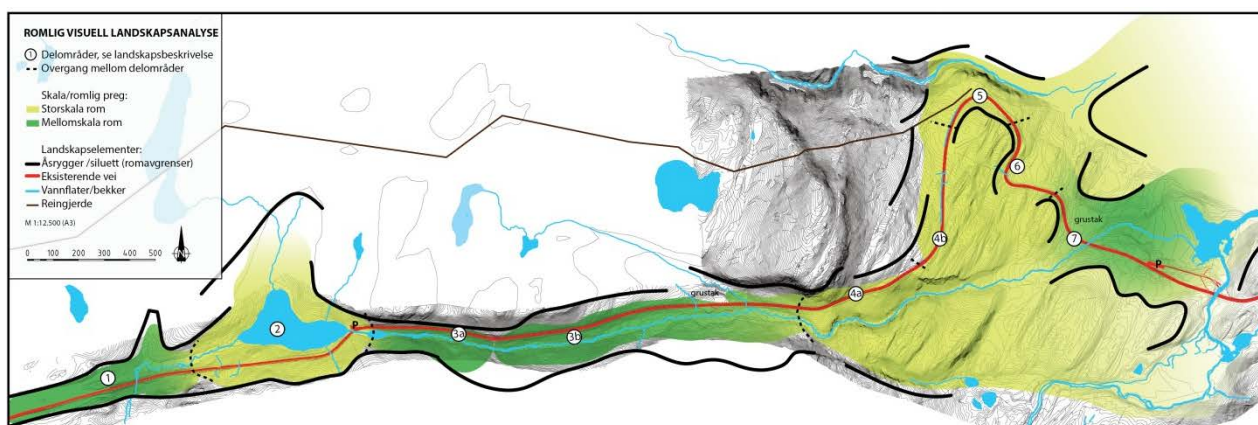
Fargeskalaen går utenom snøsesongen i grått, grønt og rustbrunt. Det preges av eksponert og forvitret fjell langsmed vegskjæringer med sparsom vegetasjon i dalsider. Langsmed bekkefar og der fukten samler seg i dalbunn, er vegetasjonen noe rikere og grønnfargen mer intens. Dette fargespillet gir sammen med de spredte vannflatene økt reiseopplevelse i et storslått landskap. Området langsmed vegen er ubebodd. Vegen er det største inngrepet og sammen noen gamle grustak, parkeringsplasser og reingjerde de eneste visuelt synlige menneskeskapte påvirkningene i et i naturdominert område. Den sparsomme vegetasjonen og store landskapsformene gir lange siktlinjer, selv i «smalere» daldrag. Selv om vegskjæringer langsmed dagens veg ikke er helt nye, gjør dårlige vekstforhold, det skrinne jordsmonnet og forvitringen av fjellet at vegetasjon ikke

får etablert seg og kontrasten mellom det naturlige og menneskeskapte synes fra lang avstand. Mot de lavereliggende områdene på slutten av parsellen, er det også de store avrundede formene som preger landskapet i bakgrunn. Her er det imidlertid mer vier og lav trevegetasjon som dominerer forgrunnen og gjør landskapet mer sammensatt.



Bilde fra Vegskarvatnet som viser et typisk visuelt inntrykk på traseen der gamle skjæringer fra veganlegget både farge og formmessig fortsatt står som en kontrast til det naturlige landskapet rundt (både nær og fjernvirkning)

Området er inndelt i mindre delområder/landskapsrom som er beskrevet mer omfattende i forbindelse med verddivurderingen i neste avsnitt. Delområdene har en karakter som skiller seg fra tiliggende landskapsrom og er delt inn på grunnlag av blant annet ulik romlig skala, visuell kontakt med viktige landskapselementer som Vegskarvatnet og/eller om de er visuelt adskilt fra tiliggende rom på grunn av landskapsformer som åsrygger/koller. Overgangen mellom rommene er glidende, og avgrensning av rom som vist med sort tykk stiplet linje, må ses i forhold til dette.



Bildet over viser hvordan vegtraseen veksler mellom å gå gjennom mellomskala (grønn) og storskala (gul) rom. Storskala rom preges av åpenhet og vidt utsyn, mens mellomskala rom har en mindre og noe mer lukket karakter. Dette bidrar til å gi rommene ulike karakterer.

7.3.4 Verdivurdering

Se kart med hele parsellen og delområder (skilt med stiptet linje) i kart på forrige side eller vedlagt kart (A3 - med økt lesbarhet). Nummerering og beskrivelse av delområdene følger parsellen fra vest mot øst.

Landskapsrom 1

Overgangen mellom parsell 5a og 5b er i et øst-vestlig daldrag mellom Suolojávri og Vegskarvatnet. Landskapsrommet er et avlangt mellomskalarom avgrenset av grå/grønne åskammer/skråninger langsmed vegen i nord og sør. Dagens veg ligger på sørsiden av rommet med en noe lavereliggende grønn/fuktig dalbunn i nord (der ny veg nå legges). Tydelige halvhøye vegskjæringer langs sørsiden på eksisterende veg. Langsmed hele rommet er det siktforbindelse til enten vannflate i vest eller øst (henholdsvis Suolojávri/lille Holmevann og Vegskarvatnet) og kontakten med disse vannene oppleves som viktig visuell kvalitet for reiseopplevelsen i dette strekket.

Rommet anses å ha visuelle trekk som er vanlige for området og tillegges **middels verdi**.

Liten	Middels	Stor
	▲	



Bilder over viser bilde i retning vest - landskapet åpner seg mot vannflaten lille Holmevann (tv) og bilde i retning øst med Vegskarvatnet i det fjerne (th). Bildene viser også hvordan rommet har et lineært drag med eksponerte fjellskjæringer og grønn dalbunn langsmed vegen. Bildet under viser hvordan den visuelle kontakten med Vegskarvatnet gir rommet et bunnmotiv som er viktig for reiseopplevelsen. Bilder fra Google Street View.



Landskapsrom 2 Vegskarvatnet

Ved Vegskarvatnet endrer den visuelle landskapskarakteren seg. Rommet åpner seg rundt vannet og karakteriseres som et åpent mellom/storskalarom med Vegskarvatnet sentralt i bunn. Rommet avgrenses av åskam med relativt bratte åsside i sør og smalner av mot landskapsrom 1 og 3 i vest og øst. Det åpner seg og strekker seg ut mot nord der terrenget er mer «slakt» hellende. Grønngråe åsrygger rammer inn, mens fuktig-grønn vegetasjon rundt vann og bekk gir variasjon. Veganlegg synes godt fra vegen og åssidene, mens fra lavere høyder langsmed vannet (for eksempel fra parkeringsplass) glir det noe mer inn i åssiden.

Rommet anses å ha visuelle trekk som typisk for regionen. Det har svært gode visuelle kvaliteter og Vegskarvatnet anses å være et viktig landskapselement som gir variasjon til reiseopplevelsen langsmed vegen. Området anses å ha **middels (+)** verdi.

Liten	Middels	Stor



Bildene over viser hvordan vannflaten og rommet rundt er et viktig bidrag til reiseopplevelsen langsmed vegen. Parkering / nisteplass ved vannets vestsider vises på det nederste bildet. Bilder fra Google Street View.

Landskapsrom 3a Vegskardalen

Langsmed fv 98 og vestover fra Vegskarvatnet smalner landskapet igjen inn i et langt østvestlig daldrag med Vegskarbekken i bunn. Vegen ligger på nordre åsside med synlige grå fjellskjæringer mot de mer grågrønne naturlige åskammene. Rommet avgrenses skarpt av kontrasten av åskammene mot himmelen og har et små/mellomskalapreg.

Rommet anses å ha visuelle trekk som er vanlige for området og tillegges **middels verdi**.

Liten	Middels	Stor



Landskapsrom 3b Vegskardalen

I det man runder svingen og vegen skråner noe nedover mot nord, endrer karakteren seg noe idet landskapet åpner seg opp og preges av lange siktlinjer/utsyn mot fjellene i øst. Dalbunn/bekkefareet brer seg gradvis ut og det saftiggrønne og frodige (sommerstid) blir en mer dominerende del av landskapsopplevelsen. Vegskarbekken og et annet bekkefar møtes sør for et gammelt massetak.

Rommet anses å ha visuelle trekk som er vanlige for området, det har fine visuelle kvaliteter og tillegges **middels verdi**.

Liten	Middels	Stor



Bildene over viser overgangen mellom landskapsrom 3a og 3b idet man runder svingen og landskapet brer seg noe ut. Bilder fra vest mot øst. Bilder fra Google Street View.



Bildene over viser hvordan landskapet i rom 3b brer seg ut og preges av grønn frodig vegetasjon sommerstid. I øst ligger et gammelt massetak. Bilder fra øst mot vest. Nederste bildet fra Google Street View.

Landskapsrom 4a

Fra høydedraget (ved vegrekkverk) åpner landskapet seg ytterligere opp med lange siktlinjer mot sør og vest. Det er her kontakt med vegkroppen som ligger lavere ned mot øst, blant annet parkeringsplassen ved Giilaš. Mot nord begrenser en relativt bratt bergvegg sikten og definerer avgrensning av landskapsrommet.

Rommet anses å ha visuelle trekk som er vanlige for området, det har fine visuelle kvaliteter og tillegges **middels verdi**.

Liten	Middels	Stor



Bildene over viser overgangen mellom landskapsrom 3b og 4a idet landskapet åpner seg og gir vidt utsyn mot øst (se under). Bilder fra øst mot vest. Bilder fra Google Street View.



Bildene over viser at man har vidt utsyn til fjerne fjellkammer og visuell kontakt med lavereliggende deler av vegen mot Giilaš i vest. Bilder fra øst mot vest. Bilder fra Google Street View.

Landskapsrom 4b

Tilsvarende som 4a, karakterisert av vidt utsyn, men på grunn av landskap og veglinje er strekker landskapsrommet seg utover i ulik retning. Rommet anses å ha visuelle trekk som er vanlige for området, det har fine visuelle kvaliteter og tillegges **middels verdi**.

Liten	Middels	Stor



Bildet over viser det åpne landskapsrommet med vidt utsyn som preger både landskapsrom 4a og b. Rundt «krokssvingen» i nord går man inn i neste landskapsrom. Bilde fra Google Street View tatt fra sør mot nord.

Landskapsrom 5

I «krokssvingen» mot slutten av traseen, rett før Giilaš. Dette er et utflytende rom uten kontakt med resten av vegstrekningen på grunn av en høyde mot sør (som sees på bildet over der landskapsrom 5 ligger skjult bak høyden). Delområdet begrenset av ramme/rygg av høyder i nord, med vidt utsyn over nordøst. Reingjerdet ligger her visuelt synlig fra vegen.

Rommet anses å ha visuelle trekk som er vanlige for området, helt greie visuelle kvaliteter og tillegges **middels verdi**.

Liten	Middels	Stor



Bilde som viser det vide utsynet fra svingen mot øst. Delområdet har fint utsyn, men mangler «forgrunns-elementer» og variasjon, slik at det visuelle inntrykket er noe lavere enn andre landskapsrom som er beskrevet.

Landskapsrom 6

Et lite stykke rundt kroksvingen begynner tregrensen og disse er et «nytt» landskapselement som endrer opplevelsen av forgrunn. Jo lengre ned i dalen, jo mer mister man det vide utsynet og de nærmeste bergkammene rammer inn rommet. Ellers storskalalandskap med vidt utsyn. Det ligger et grustak/anleggsområde mot bunnen. Bekken (og krysningspunkt/bro) trer ikke spesielt tydelig frem sommerstid, men anes ved vegetasjonen langsmed.

Rommet anses å ha visuelle trekk som er vanlige for området i overgangen mellom Gaiss- og fjordlandskap, med greie visuelle kvaliteter, selv om grustak/anleggsområdet trekker helhetsinntrykket noe ned. Rommet tillegges **middels verdi**.

Liten	Middels	Stor
	▲	



Bildene over viser hvordan landskapsinntrykket endrer seg når man kommer ned på lavereliggende områder under tregrensen. Det nederste bildet viser eksponert grus/anleggsområde. Bilder fra Google Street View.

Område 7

Ved slutten av parsellen er man ankommet et bredt «lavlands» - område med mye trevegetasjon. De nærmeste åskammene rammer inn landskapsrommet. Det er tilrettelagt en enkel parkerings/nisteplass med informasjonstavle som synes fra vegen. Vannet synes kun glimtvis gjennom vegetasjonen sommerstid og fremstår ikke som et spesielt viktig element.

Rommet anses å ha visuelle trekk som er vanlige for området med normalt greie visuelle kvaliteter. Rommet tillegges **middels verdi**.

Liten	Middels	Stor
	▲	



Bildene over viser hvordan landskapsinntrykket endrer seg når man er kommet ned under tregrensen. Delområdet skiller seg klart fra de tidligere delområdene frem til område 5. Det nederste bildet viser niste- /parkeringsplass slik den synes fra vegen. Bilder fra Google Street View.

7.3.5 Omfang

Omfang er vurdert ut ifra c-tegninger med plan og lengdeprofil, tverrprofiler og reguleringsplan med bestemmelser (datert 15.3.2013), og innhold i resterende planbeskrivelse. Se også kartvedlegg med ny veglinje på ortofoto.

GENERELT OM TILTAKET OG LANDSKAPSTILPASNING

Ny vegtrasé parsell 5B

Ny vegtrasé tar utgangspunkt i dagens veglinje. Størsteparten av ny vegtrasé er lagt parallelt med vegløpet og til dels overlapper denne. Den asfalterte vegflaten har en bredde på 6,5 meter, mens vegtiltaket med tilhørende skjæringer og skråninger er langt bredere - inntil rundt 100 meter, normalt rundt 20-30 meter.

Terrengforming og dekker/vegetasjonsetablering i arealer som berøres av vegtiltak

Terrenginngrep skal generelt begrenses og skje mest mulig skånsomt. Skjæringer, fyllinger og øvrig etablerte arealer bearbeides og tilpasses omkringliggende terreng (planbestemmelsen §3.1). Vegetasjonsetablering på berørte områder skal benytte naturlig revegetering som prinsipp og tilstrebes bruk av stedegen masse. Deler av tilgrensende regulert LNFR-område er angitt som midlertidige anlegg- og riggområder. Disse skal istandsettes og revegeteres innen et år etter ferdigstilling av anlegg (§5.2)

Eksisterende veg

Der nytt vegtiltak ikke overlapper med eksisterende veg, tilbakeføres gammel veg som LNFR-område. I henhold til planbestemmelsens § 5.3/§7.3 skal dagens veg på disse delstrekningene legges ned. Asfalt og eventuelle konstruksjoner og annet vegutstyr skal fjernes og nødvendig planering og revegetering tilpasses omkringliggende terreng. Arbeidet med fjerning skal igangsettes senest innen ett år etter ferdigstilling av nytt anlegg (§7.2)

Geometri og hensyn til snødriftsproblematikken

Ny vegtrasé for Fv. 98 er i stor grad lagt med hensyn til forhold vinterstid og snødrivproblematikken for å kunne sikre helårsdrift på vegen. Følgende prinsipper er lagt til grunn for etablering av ny vegtrasé for Fv. 98:

- Plassering av vegen ut fra dalsiden/terrengskråningen i mer åpent terreng.
- Vegen er hevet over terrenget på en høy fylling – for å komme i nivå med snødekket i vegens sideterreng i vintersesongen.
- Etablering av brede, ensidige grøfter på 10-40 meters bredde som fanggrøft for drivsnø som betyr at terrenget langs vegstrekningen senkes og planeres ut mange steder langs strekningen.
- Jevne, slake fyllinger i helning 1:3 og avrundede overganger mellom vegkropp- fylling og terreng som vil motvirke fonndannelse
- Begrenset bruk av rekkverk, murer og andre vertikale elementer tilknyttet vegkroppen som vil gi opphopning av snø/fonndannelse.

Se snitt med prinsipptegning høgfjellsprofil side 14

Dette er hensyn som i seg selv kan gi negative konsekvenser for landskap og terreng. I vegprosjekter uten disse problemstillingene tilstreber man i størst mulig grad å dempe synligheten av vegen og tilpasse vegen til det omkringliggende landskap ved å forankre vegkroppen i eksisterende terrengformer og skape gode overganger mellom tiltak og eksisterende terreng.

Plassering av vegen på høy fylling i åpent terreng gir generelt en dårligere forankring av vegkroppen til landskapet. På vinterstid vil snømasser og snødrev legge seg i grøftene og heves i nivå med vegen, så tiltaket vil derfor bli mest fremtredende i sommersesongen.

Den nye vegens tverrsnitt med brede grøfter vil gi utfordringer for deler av strekningen som går gjennom småkupert fjellandskap. Her vil det bli store landskapsinngrep i vegens sideareal.

Av tiltak som kan virke positivt for landskapstilpasning og det visuelle landskapsbildet er kravet til jevne, slake fyllinger og skjæringer. Jevnere overganger gir i utgangspunkt bedre forankring til naturlige terreng. Slake fyllinger og skjæringer kan gi en bedre forankring av vegkroppen til terrenget, men slike løsninger er desto mer arealkrevende og medfører at større områder blir berørt av vegtiltak. Det er i utgangspunktet lettere å etablere terreng og vegetasjon på slake skråninger, men i høyfjellet vil reetablering i seg selv være en utfordring. Jo større arealer som beslaglegges, desto mer av tiltaket vil bli synlig i landskapet.

Rigg- og marksikringsplan og istandsettingsplan

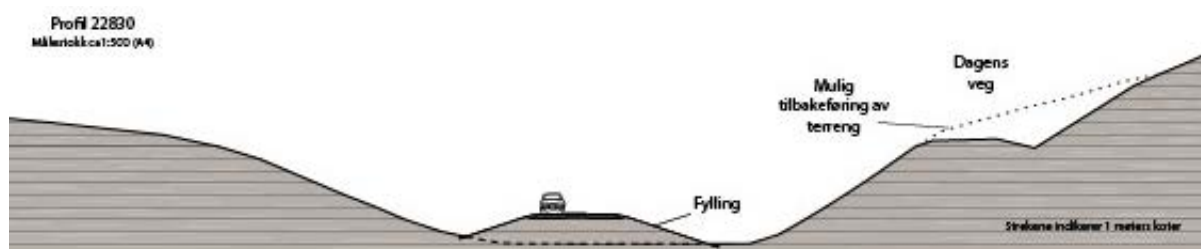
Det er satt krav til utarbeidelse av en rigg- og marksikringsplan og en plan for istandsetting og rekonstruksjon av landskapet før igangsetting av anleggsarbeider (§7.1). I disse planene vil det være mulig å i mer nøyaktig grad tilpasse terrenget langs veglinjen enn det som er gjort på reguleringsplannivå. Planen bør ta for seg prinsipper for hele strekningen, men med særlig fokus på enkelte strekninger (se avbøtende tiltak).

Landskapsrom 1

Profilnummer (ca) 22800- 23150

- Tegningsnummer veg/reguleringsplan C508/R505

På denne strekningen går planlagt vegtrasé i den mer frodige bunnen av daldraget i nord. Det nye veganlegget ligger parallelt med i en rundt 30 meter distanse fra dagens veg. Vegen ligger på en fylling mellom 1,5- 5 meter over dagens terreng og med 5-10 meter brede skråningsutslag.



Snitt fra profil 22830 – typisk normalprofil fra delområdet. Nedskalert til 80 % av original.

			Intet			
Stort	Middels	Lite		Lite	Middels	Stort
negativt	negativt	negativt		positivt	positivt	positivt



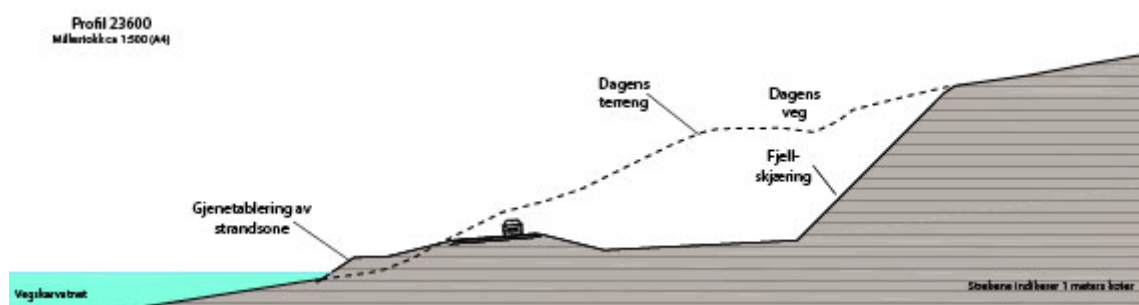
Tiltaket legger veg på fylling det på laveste punkt i dalen, med inngrep i den mer frodige grønne dalbunnen som gir variasjon til landskapsrommet og hever reiseopplevelsen. Rent landskapsvisuelt anses derfor tiltaket å være relativt dårlig forankret i landskapsformen og medføre reduserte visuelle kvaliteter/variasjonen i landskapsrommet. Tiltaket vurderes å ha et **lite til middels negativt** omfang for landskapsbilde. Gitt angitt verdi og omfang fastsettes konsekvensen som **middels negativ konsekvens (--)** ved bruk av konsekvensvifta.

Landskapsrom 2

Profilnummer (ca) 23150- 23875

- Tegningsnummer veg/plankart regulering: C508-509 / R505

Ny veg legges tett opptil og dels i kanten på Vegskarvatnet. I overgangen fra dalstrekking ligger vegen skrånende ned mot vannet på en 2-3 meter høy fylling, tilsvarende som i landskapsrom 1, før den skjærer seg inn i terrenget mellom dagens veg og vannflaten (se bilde under med angivelse av terrenginngrep). Skråningsutslag fra veg gir utfylling i vannkanten og det legges opp til rekkverk på nordsiden av vegen mot vannet. Tegningsgrunnlaget/plantegning viser en unaturlig rett avgrensning til vannflaten, men det skal tilstrebes en mer naturlig avslutning/fortanning mot vannet (se s15). Med hensyn til både landskapsbilde og naturmiljø (se side 58) er strandsonen her et særlig viktig område å fokusere på i istandsettingsplan for landskap. På motsatt side av vannet på sørsiden av vegen legges det opp til en rundt 17 meter fanggrøft og slake skjæringsskråninger for å løse drivsnøproblematikk. Dette gir en samlet bredde på vegtiltaket rundt 50 meter inkludert fyllinger og skjæringer langsmed vannet. Områdene mellom veg og vann og fanggrøft skal revegeteres, mens skjæringen fra fanggrøften og opp mot fjellsiden i nord både blir godt synlig - relativt høy (13-15 m) og for bratt for å vegeteres (stigningsforhold 1:1). Fjellskjæringen avsluttes i overkant av dagens vegtrasé. Det legges opp til en parkeringsplass omtrent der det ligger i dag, men dette vil ha langt på nær så fint utsyn over området som nå.



Snitt fra profil 23600 – typisk normalprofil fra delområdet. Nedskalert til 80 % av original.

Tiltaket gir store inngrep langsmed vannflaten og med utfordringer knyttet til vegetasjons-etablering i området og mulighet for at «sårene» med tiden gror, vurderes tiltaket å ha **stort negativt** omfang for landskapsbilde.

Gitt angitt verdi og omfang fastsettes konsekvensen som **stor negativ konsekvens (---)** ved bruk av konsekvensvifta.