



Statens vegvesen



FINNMARK FYLKESKOMMUNE
FINNMÁRKKU FYLKKAGIELDA

PLANBESKRIVELSE



Detaljregulering

Fv. 282 Ny Leirpollskogen bru

Deanu gielda/Tana kommune

Vedtatt av kommunestyret 15.06.2017, Sak 28/2017

Region nord
Vadsø kontorsted
Dato: 15.06.2017
PlanID 20252016002

Innhold

1 Sammendrag	3
2 Innledning	3
3 Bakgrunn for planforslaget	5
3.1 Planområdet	5
3.2 Hvorfor utarbeides forslag til detaljregulering for fv. 282 ny Leirpollskogen bru.....	5
3.3 Målsettinger for planforslaget	5
3.4 Tiltakets forhold til forskrift om konsekvensutredning	6
4 Planprosess og medvirkning.....	6
5 Rammer og premisser for planarbeidet	6
6 Beskrivelse av eksisterende forhold i planområdet	7
6.1 Beliggenhet.....	7
6.2 Dagens – og tilstøtende arealbruk	8
6.3 Trafikkforhold	8
6.4 Teknisk infrastruktur	9
6.5 Landskapsbilde/bybilde.....	9
6.6 Nærmiljø/friluftsliv	12
6.7 Naturmangfold	12
6.8 Kulturmiljø	13
6.9 Naturressurser	13
6.10 Grunnforhold.....	14
6.11 Andre forhold	14
7 Beskrivelse av forslag til detaljregulering.....	14
7.1 Planlagt arealbruk.....	14
7.2 Tekniske forutsetninger.....	15
7.3 Nærmere beskrivelse av planstrekningen	16
8 Virkninger av planforslaget – arealbruk og løsninger.....	17
8.1 Framkommelighet.....	17
8.2 Samfunnsmessige forhold	17
8.4 Naboer.....	18
8.5 Byggegrenser.....	19
8.8 Landskap/bybilde	19
8.9 Nærmiljø/friluftsliv	21

8.10 Naturmangfold	21
8.11 Kulturmiljø	22
8.12 Naturressurser	22
8.13 Støy og vibrasjoner	23
8.14 Massehåndtering	23
8.15 Risiko, sårbarhet og sikkerhet – ROS analyse	23
8.16 Rammer og premisser for planarbeidet	25
9 Konsekvensutredning	25
9.1 Tema naturmangfold	26
10 Gjennomføring av forslag til plan	27
10.1 Framdrift og finansiering	27
10.2 Utbyggingsrekkefølge	27
10.3 Trafikkavvikling i anleggsperioden	28
10.4 Sikkerhet, helse og arbeidsmiljø (SHA)– og Ytre miljøplan (YM) for byggefasen	28
11 Sammendrag av innspill og merknader	29
11.1 Innspill/merknader til oppstartvarsel/forslag til planprogram	29
11.2 Innspill/merknader til planforslaget etter høring	30
12 Vedlegg	30
1. Forslag til plankart	30
2. Forslag til bestemmelser	30
3. Illustrasjonshefte	30
4. Konsekvensutredning for naturmangfold	30
5. Risiko– og sårbarhetsanalyse	30
6. Støykart	30
7. Planprogram	30
8. Adresseliste	30

1 Sammendrag

Dagens bru på fv. 282 over Juovlajohka/Julelva til fv. 890 i Austertana, Deanu gielda/Tana kommune, er bygget i 1961. Den er for smal for lange kjøretøyer, sterkt skadet og må erstattes av ny bru. Statens vegvesen foreslår at ny bru plasseres ca. 12 meter oppstrøms dagens bru. Den nye brua blir 58 meter lang, med to spenn. 450 meter av fv. 890 foreslås oppgradert til tofelts veg med 6,5 meter asfaltert bredde. Fv. 282 vil beholde dagens standard.

Utredningene viser at ferdig bru og vegsystem ikke vil ha spesielle negative konsekvenser. Konsekvensutredning for naturmangfold viser behov for restriksjoner i anleggsfasen. Tiltaket vil ha positive virkninger for framkommeligheten og trafikksikkerheten.

Det planlegges oppstart av anleggsarbeid i 2017 med en foreløpig kostnadsramme på 35 mill. kr.

2 Innledning

Med hjemmel i plan- og bygningsloven § 3–7 har Statens vegvesen i samarbeid med Tana kommune, utarbeidet detaljregulering med konsekvensutredning for fv. 282 – Ny Leirpollskogen bru.

Hva er en detaljregulering?

En detaljregulering er et detaljert plankart med planbestemmelser og planbeskrivelse.

Detaljregulering skal følge opp og konkretisere overordnet arealdisponering i kommuneplanens arealdel, kommunedelplan eller områderegulering. Formålet med en detaljregulering er derfor å fastsette mer i detalj hvordan arealet innenfor planområdet skal utnyttes eller vernes. Detaljreguleringen er også i mange tilfeller nødvendig rettsgrunnlag for gjennomføring av tiltak og utbygging, blant annet ved eventuell ekspropriasjon av grunn.

Statens vegvesen har ansvaret for planarbeidet til og med merknadsbehandling etter høringsperioden. Deretter mottar Deanu gielda/Tana kommune planbeskrivelse, plankart og plan til politisk behandling. Hensikten med planarbeidet er å få formelt grunnlag for å erstatte dagens bru over Juovlajohka/Julelva med ny bru.

Planforslaget er utarbeidet på bakgrunn av planprogram fastsatt 07.04.2016 av Deanu gielda/Tana kommune.

Oppstart av planarbeidet ble i henhold til plan- og bygningsloven § 12-8 annonsert i Finnmarken og Ságat 15.02.2016.

Varsel om oppstart av reguleringsplanlegging ble sendt ut til offentlige instanser samt grunneiere og andre berørte.

Planforslaget består av følgende deler:

- Plankart dat. 06.02.2017
- Planbestemmelser dat. 06.02.2017
- Planbeskrivelse dat. 06.02.2017

Planforslaget ble sendt på høring og lagt ut til offentlig ettersyn i tiden 10.02.2017 – 24.03.2017 på følgende steder:

- Deanu gielda/Tana kommune, servicetorget, rådhuset, 9845 Tana
- Austertana oppvekstsenter, 9845 Tana
- Statens vegvesen, Båtsfjordveien 18, 9800 Vadsø
- Internett: <http://www.vegvesen.no/Fylkesveg/fv282leirpollskogenbru>

Varsel om offentlig ettersyn er kunngjort i avisene Finnmarken og Ságat. Grunneiere og rettighetshavere fikk skriftlig melding om dette. Planforslaget ble samtidig sendt på høring til offentlige instanser.

Det ble gjennomført et åpent møte i Austertana 07.03.2017 der vi orienterte om planforslaget.

Kontaktperson i Deanu gielda/Tana kommune: Frans Eriksen, tlf. 464 00 271.

E-post: frans.eriksen@tana.kommune.no.

Kontaktperson i Statens vegvesen: Bjarne Mjelde, tlf. 78 94 17 92.

E-post: bjarne.mjelde@vegvesen.no.

Statens vegvesen har laget en oppsummering av innkomne merknader, og har justert planforslaget før politisk behandling.

Kommunens vedtak kan påklages til Kommunal- og moderniseringsdepartementet iht. plan- og bygningsloven § 12-12. Avgjørelsesretten i klagesaker er delegert til Fylkesmannen. Eventuell klage stiles til Fylkesmannen og sendes til kommunen.

Prosjektgruppa for utarbeidelse av planforslaget:

Navn	Fagansvar
Bjarne Mjelde	Planleggingsledelse
John B. Njarga	Vegplanlegging
Johan Kristofers	Geoteknikk
Greger Wian	Vegteknologi
Hans Martnes Larsen	Bru
John Einar Pettersen	Drenering/Vann og avløp
Tom Eirik Malin	Grunnerverv
Erik A. Haagensen	Landskap
Lars Aage Gade-Sørensen	Naturmangfold
Tom Inge Andersen	Byggeleder investering
Marit Slungård	Byggeleder drift/vedlikehold

3 Bakgrunn for planforslaget

3.1 Planområdet

Planområdet ligger i Deanu gielda/Tana kommune, og omfatter ca. 450 meter av fv. 890 nord og sør for dagens Leirpollskogen bru. Planområdet omfatter videre ca. 230 meter av fv. 282, inkludert bru (58 meter). Se for øvrig fig. 1, side 8.

3.2 Hvorfor utarbeides forslag til detaljregulering for fv. 282 ny Leirpollskogen bru

Dagens Leirpollskogen bru er en 41,5 meter lang bjelkebru bygget i 1961. Brua er smal, med vanskelig atkomst fra fv. 890. Det er store sprekker i landkarene og midtpilaren som svekker bruas bæreevne. Brua med fv. 282 er eneste vegforbindelse til Elkems kvartsittbrudd. Det er behov for ny bru som tåler dagens belastning.

3.3 Målsettinger for planforslaget

Effektmål:

- Bedre sikt.
- Bedre framkommelighet.
- Bedre trafikksikkerhet.
- Ivareta naturmangfold og miljø.

Resultatmål:

Resultatmålet for denne prosjektfasen er å ha en vedtatt detaljregulering med konsekvensutredning i løpet av første kvartal 2017.

3.4 Tiltakets forhold til forskrift om konsekvensutredning

Deanu gielda/Tana kommune har krevd at ikke-prissatte konsekvenser utredes for temaet naturmangfold. Vi viser til planbeskrivelsens kap. 8.10 og kap. 9. Andre virkninger av planforslaget blir omtalt i kap. 8.

4 Planprosess og medvirkning

Planprosessen startet med oppstartsmøte med Deanu gielda/Tana kommune 17.12.2015. Forslag til planprogram ble lagt ut til høring og offentlig ettersyn 15.02.2016. I sammenheng med høringen av planprogrammet ble det avholdt et informasjonsmøte i Austertana 09.03.2016. Planprogrammet ble fastsatt av Deanu gielda/Tana kommune 07.04.2016.

Forslag til detaljregulering med KU ble lagt ut til høring og offentlig ettersyn 10.02.2017. I forbindelse med høringen blir det avholdt et informasjonsmøte i Austertana 07.03.2017.

5 Rammer og premisser for planarbeidet

Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging

Regjeringen vektlegger raskere prosesser for planlegging av bolig, næring og samferdsel, samtidig som det lokale selvstyret i planleggingen styrkes. Planer og beslutninger skal baseres på et godt og oppdatert beslutningsgrunnlag, og skal ivareta nasjonale og viktige regionale interesser.

Tidlig og forpliktende involvering av allmennheten, berørte myndigheter, parter og interesseorganisasjoner er viktig for å redusere konfliktnivået, tidsbruken og å bedre kvaliteten på planene.

Planleggingen skal videre legge vekt på effektiv arealbruk, ta høyde for klimaendringer og forvalte natur- og kulturminneverdier på en god måte.

Handlingsplan for fylkesveger

Prosjektet er forankret i Handlingsplan for fylkesveger 2015–2018 med en kostnadsramme på 35 mill. kr. i 2017.

Planstatus for området

Planområdet er i dag LNFR-område (landbruk, natur og friluftsfornål, samt reindrift).

Andre rammer og føringer

Det er ingen tilgrensede arealplaner som gir føringer for planarbeidet.

Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging

Planlegging av arealbruk og transportsystem skal fremme samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnyttelse, god trafikk sikkerhet og effektiv trafikkavvikling. Planleggingen skal bidra

til å utvikle bærekraftige byer og tettsteder, legge til rette for verdiskaping og næringsutvikling, og fremme helse, miljø og livskvalitet.

Forskrifter knyttet til nasjonale laksefjorder og vernede vassdrag

Disse rammene vil kunne ha betydning for vurdering av naturmangfold, og blir ivaretatt i konsekvensutredningen.

Sametingets retningslinjer for vurderingen av samiske hensyn ved endret bruk av meahcci/utmark i Finnmark

Retningslinjenes formål er å sikre at offentlige myndigheter og grunneieren Finnmarkseiendommen foretar en grundig og forsvarlig vurdering av virkningene for samisk kultur, reindrift, utmarksbruk, næringsutøvelse og samfunnsliv før det treffes avgjørelse i saker om endret bruk av meahcci/utmark i Finnmark fylke.

Vannforskriften og regional plan for norsk-finsk vannregion

Planen fastsetter miljømål og miljøoppråelse for elver, bekker, innsjøer, grunnvann og kystvann slik at vannmiljøet kan bevares og bedres på en helhetlig måte. Kommuner, regionale organer og statlige etater er gjennom planen forpliktet til å legge miljømålene til grunn for sin planlegging og virksomhet.

Rikspolitiske retningslinjer for vernede vassdrag

Retningslinjene skal legges til grunn for planlegging etter plan- og bygningsloven.

6 Beskrivelse av eksisterende forhold i planområdet

6.1 Beliggenhet

Planområdet ligger ca. 43 km nord for Deanusáldi/Tanabru. Etter planområdet fortsetter fv. 890 til Berlevåg og Båtsfjord (fv. 891). Fv. 282 fortsetter videre til Leirpollskogen med bolig- og landbrukseiendommer, oppvekstsenter og kvartsittverk.



Figur 1 – Planområdet innenfor rød firkant

6.2 Dagens – og tilstøtende arealbruk

Arealbruken i området er hovedsakelig tjenesteyting, boliger og fritidsboliger samt noe landbruk. Austertana oppvekstsenteret består av skole og barnehage med til sammen ca 20 barn. Oppvekstsenteret ligger ca 900 meter fra brua.

6.3 Trafikkforhold

Fv. 890 fra Deanusáldi/Tanabru til Berlevåg går gjennom planområdet. Dagens fv. 890 er en enfelts veg med gjennomsnittlig asfaltert bredde på 5,7 meter. Gjennomsnittlig antall kjøretøyer pr døgn (ÅDT) er ca. 410. Strekningen er en viktig transportåre for fiskeindustrien i Berlevåg og Båtsfjord.

Fv. 282 går fra kryss fv. 890 over Juovlajohka/Julelva til Geresgohppi i retning Elkems kvartsittbrudd. Den er en enfelts veg med vegbredde på 4,5 meter. Årsdøgntrafikken er 265 kjøretøyer.

Leirpollskogen bru utgjør den første delen av fv. 282 og er 41,5 meter lang. Bredde mellom rekkverk er 4,65 meter.

En skarp 90-graders sving fra fv. 890 inn på brua skaper problemer for lange kjøretøy. Påkjørsler fører til skader på rekkverk og kjøretøyer.

Strekningen er skoleveg for mange av barna som bruker Austertana oppvekstsenter.

6.4 Teknisk infrastruktur

Infrastruktur veg:

Infrastruktur på veg omfatter dagens bru, en stikkrenne på fv. 890 og til sammen tre stikkrenner på fv. 282.

Kraftledninger:

Det er lavspennet vegbelysning langs fv. 282 og fv. 890.

En lavspennetlinje fra Ildtoppen følger veggrofta langs fv. 890 mot dagens bru.

En 20 kV høyspenntkabel krysser Juovlajohka/Julelva omtrent på samme sted som gammel bru. En trafostasjon ligger på plataet bak løsmasseskjæringen.

Kabler som er festet på nordsiden av brua fortsetter i grunnen under fv. 890, sannsynligvis opp til en bygning som eies av Telenor. Tross gjentatte henvendelser har vi ikke fått bekreftet dette.

6.5 Landskapsbilde/bybilde

Overordnede landskapstrekk

Leirpollskogen bru ligger i landskapsregion 40 Fjordene i Finnmark i “Nasjonalt referansesystem for landskap” (NIJOS-rapport 10/2005, nå NIBIO). Noe av det som kjennetegner landskapets hovedform er store, vide fjorder og åser / storkupert hei: “Store og små fjellmassiv med en jevn høy, bølgende vidde gjennomskåret av en rekke daldrag som gir et forholdsvis stort relieff”.

De indre fjorddelene ligger skjermet, noe som fører til et gunstig klima. Innlandsvegetasjonen kan derfor være overraskende frodig. Bjørkeskogen er dominerende, men de høyereliggende deler preges av åpen ris-, lyng- og heivegetasjon.

På elveslettelandskapet langs Juovlajohka/Julelva finnes flere landbrukseiendommer som fortsatt er i drift; ved Leirpollskogen bru primært på østsiden.



Figur 2 – 3D-flyfoto over elvesletta med Leirpollen bru og Juleelva. Sett mot nord. (Kilde: Norge i 3D)

Langs de fleste fjorder finnes bilveger, og de har i stor grad bidratt til både å opprettholde og lokalisere ny bosetting. Fv. 282 mot Geresgohppi er nettopp en slik type veg som her ender ved kvartsbruddet.

Dagens fv. 890 ligger godt i landskapet, parallelt med høydekotene, og følger Juovlajohka/Julelva i varierende avstand oppover dalen. Fv. 282 knyttes til fv. 890 ved et kryss nært inn til dagens bru over Juovlajohka/Julelva mellom Austertana og Leirpollskogen.



Figur 3 – Fv. 890 og Leirpollskogen bru. Sett mot nord. Foto: Statens vegvesen, E. Haagensen

Spredt gårdsbebyggelse dominerer, men det finnes også enkelte næringsbygg (som hotellet Ildtoppen) samt Austertana kapell.

Dagens situasjon omkring Leirpollskogen bru

Her redegjøres kortfattet for de vesentligste, menneskeskapte elementer i planområdet:

- Et par nærliggende eiendommer på vestsiden av brua er plassert 8–10 m over veggen.
- Luftspenn på begge sider av fv. 890. Også høyspent over brua.
- Lysmaster. Rekkverk.
- Bjelkebrua i stål og 2 spenn er 41,5 m lang.
- Skrånende terreng mot elva langs fv. 890, stedvis åpent mot elva, stedvis med vierkratt langs elva.
- Flatt jordbrukslandskap med noe bjørkeskog på østsida av elva. Også tett bjørkeskog vest for fv. 890. Skilt som angir campingplass.

Brua har et lavmælt uttrykk, ligger lavt i terrenget og absorberes godt i landskapet.



Figur 4 – Juovlajohka/Julelva og Leirpollskogen bru. Sett mot vest. Foto: Statens vegvesen, E. Haagensen

6.6 Nærmiljø/friluftsliv

Det bor ca. 300 mennesker i bygda Austertana. I og ved planområdet er innbyggertallet lavt. Området er spredtbygd, og noen boligeiendommer er nå fritidsboliger.

Nærområdet brukes til jakt, fiske og bærplukking. Det er flere snøskuterløyper i området, som bl.a. er knyttet til kommunens øvrige løypenett og til løypenettet i Berlevåg og Båtsfjord.

6.7 Naturmangfold

Biologisk mangfold

Planområdet har liten verdi for vegetasjon, flora og naturtyper. Området bærer sterkt preg av menneskelige inngrep fra veg og bebyggelse. Det finnes grønne soner rundt brua, med bjørk som dominerende treslag. Det finnes en del kulturmark rundt planområdet, og en del av denne er i gjengroingsfase.

Selve Juovlajohka/Julelva har ganske mange elveører. Disse er artsrike, og bevakst med en blanding av ruderalvekster (planter som vokser på steder med menneskelig påvirkning) og fjellplanter. Sølvvier er vanlig på de mest stabile delene. Svalbardvalmue har vært påvist på ører i Juovlajohka/Julelva, og dukker trolig tidvis opp på disse midlertidige habitatene, men arten ble ikke påvist ved befaring i 2016. Tanatimian vokser også på elveørene i

Juovlajohka/Julelva , denne arten var tidligere klassifisert som nær truet, men er nå klassifisert som livskraftig.

I Petter Morsobekken rett øst for Juovlajohka/Julelva er det semieutrofe (delvis næringsrike) forhold med blant annet bekkeblom. Høstvasshår (nær truet) ble påvist her.

I området nedstrøms brua er det registrert flere fuglearter som vadere, meisefugler og trostefugler. Spesielt er det snakk om arter tilknyttet gruntvann og deltaområdet helt nede ved utløpet av Juovlajohka/Julelva . Flere av artene er på rødlista.

Elva har en liten men livskraftig bestand av sjørøye. Juovlajohka/Julelva har godt egnede forhold for oppvekst og gyting i de nederste delene av elva. Laksebestanden i elva er lav, noe som skyldes den lave temperaturen. Ved dagens bru over Juovlajohka/Julelva ved Leirpollen er det en stor kulp. Under befaring ble det påvist en del fisk i denne kulpen. Nedstrøms brua finnes det potensielt enkelte gytsteder.

Øst for eksisterende bru over Juovlajohka/Julelva går en bekk, Petter Morsobekken, i kulvert under vegen. Denne bekken har per i dag ukjent verdi for fisk og bunndyr, men vurderes som en potensiell gytebekk for anadrom fisk. Dagens kulvert utgjør et vandringshinder for fisk.

Landskap

Planområdet tilhører landskapsregion fjordene i Finnmark.

Geologi

Tiltaket ligger i sin helhet på elvesedimenter av betydelig tykkelse. Det er typiske deltaavsetninger (silt, leire og sand) rundt utløpet av Juovlajohka/Julelva . Ellers er det grovere sedimenter med blokker og grov grus, det gjelder blant annet oppover Juovlajohka/Julelva som har rikelig med ører av slikt materiale. Elvesedimentene er veldrenerende, men grunnvannsspeilet ligger trolig høyt og gir stabil fuktighet spesielt på østsiden av elva.

6.8 Kulturmiljø

Finnmark fylkeskommune og Sametinget opplyser at det ikke er registrert automatisk fredede kulturminner eller samiske kulturminner i planområdet, og de har ikke behov for å befare planområdet.

6.9 Naturressurser

Reindrift:

Reinbeitedistrikt 7 Rákkonjárga bruker dette området. Det er imidlertid ingen trekk- eller flytteteier i eller i nærheten av planområdet. Det er heller ikke beiter i planområdet. Streifdyr kan likevel finnes i området.

6.10 Grunnforhold

Planområdet er elvedelta, og består av grusige masser med forskjellige fraksjoner av sand, silt og leire med varierende dybde ned til fjell. Det er utarbeidet egen geoteknisk rapport som beskriver området.

6.11 Andre forhold

Elkem AS driver et kvartsittverk i enden av fv. 282. Arbeidsreiser og varetransport benytter fv. 282 og fv. 890.

Store deler av planområdet er elvedelta, og er utsatt for økt vannføring i snøsmeltingsperioden. Deler av fv. 282 var oversvømt i 2011.

Det er gjennomført beregning av 200-års flom, og det er gjort vannlinjeberegning basert på denne.

7 Beskrivelse av forslag til detaljregulering

7.1 Planlagt arealbruk

Detaljreguleringen legger til rette for ny bru med tilhørende vegsystem i Austertana.

Reguleringsformål og løsninger

Planforslaget har følgende arealformål:

- Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur (plan- og bygningsloven § 12-5 nr. 2).
- Landbruks-, natur- og friluftsområde samt reindrift (plan- og bygningsloven § 12-5 nr 5).
- Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone (plan- og bygningsloven § 12-5 nr. 6).

Områdebestemmelser:

Det er i planbestemmelsene satt av midlertidige anlegg- og riggområder. Områdene skal innen ett år etter at ny veg er tatt i bruk, istandsettes, revegeteres og tilbakeføres til angitt formål. Av praktiske årsaker er det hensiktsmessig at det er delegert til kommunens administrasjon å endre planen når vilkårene er oppfylt, slik at det varige formålet framgår av planen.

Det skal utarbeides rigg- og marksikringsplan som bl.a. gir begrensninger og vilkår for bruken av anleggs- og riggområdene.

Hensynssoner

Det er angitt sikringssone rundt høyspentledninger som går gjennom deler av planområdet.

Frisiktsone

Det er avstandskravene i vegloven § 19 som setter ramme for frisiktsoner. Frisiktlinjer for avkjørsler skal utformes i tråd med Statens vegvesens håndbøker.

7.2 Tekniske forutsetninger

Kjøreveger

For fv. 890 er det valgt utbedringsstandard U-Hø1. Denne er i Statens vegvesens håndbok N100 definert som to kjørefelt på 2,75 meter og asfaltert skulder på 2 x 0,5 meter, til sammen 6,5 meter.

For fv. 282 er det forutsatt at dagens vegbredde og dekkestandard skal beholdes. Det blir en overgangssone til ny bru.

Fyllingene på hver side av fv. 282 skal plastres (steinsettes) for å redusere skadeomfanget ved oversvømming. Se for øvrig ROS-analysen.

Dagens fartsgrense på 60 km/t blir beholdt.

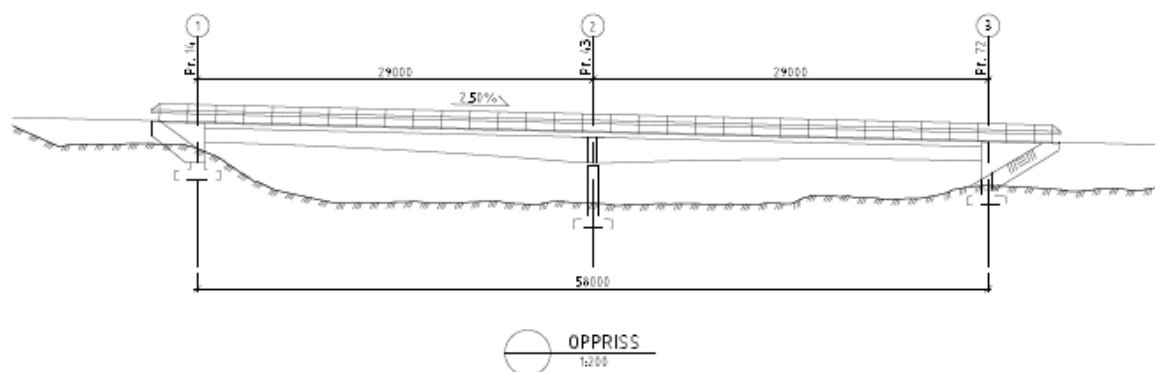
Fjerning/nedlegging av dagens veger

De veger som tas ut av bruk fjernes og tilbakeføres innen ett år etter at ny veg og bru er tatt i bruk. Dette gjelder deler av fv. 890 og fv. 282.

Andre tekniske forutsetninger

Bru:

Det skal bygges en ny stålbjelkebru i to spenn oppstrøms dagens bru. Brua blir 58 meter lang og 7,5 meter bred. Avstand mellom rekkverk er 6,5 meter.



Figur 5 – Oppriss av ny bru. Fv. 890 til venstre.

Fri høyde over Juovlajohka/Julelva under en 200-års flom er beregnet til 0,6 meter.

Riving av dagens bru:

Dagens bru skal fjernes innen ett år etter at ny veg og bru er tatt i bruk. Prinsippet for å rive bruer er at riveavfallet i størst mulig grad demonteres og sorteres i de respektive avfallsfraksjonene direkte på stedet. Materialene skal deponeres i henhold til utarbeidet avfallsplan og miljøsaneringsbeskrivelse. Elvebredden tilbakeføres etter fjerning av brufundamentene.

Drenering:

For Petter Morso-bekken skal det etableres et rør med diameter ca. 2,0 meter som dypes i terrenget. Bekken legges om inn mot fv. 282 for å få et rettere løp. Det tilrettelegges for fiskevandring.

Det er gjennomført vannlinjeberegninger for 200-årsflom, og alle dreneringstiltak er dimensjonert etter dette.

Belysning:

Dagens kommunale vegbelysning i planområdet erstattes med ny vegbelysning. Vi forutsetter at driftsansvaret fortsatt blir kommunalt.

Geoteknikk:

Geotekniske vurderinger tilsier at vestre akse (akse 1) på ny bru direktefundamenteres. Akse 2 og 3 pelefunderes.

I løsmasseskjæring langs fv. 890 kan det bli behov for stabiliseringstiltak. Dette utredes videre i detaljprosjekteringen.

Universell utforming:

Veganlegget skal utformes etter prinsippene om universell utforming, jf. Statens vegvesens håndbok V129 – Universell utforming av vegger og gater.

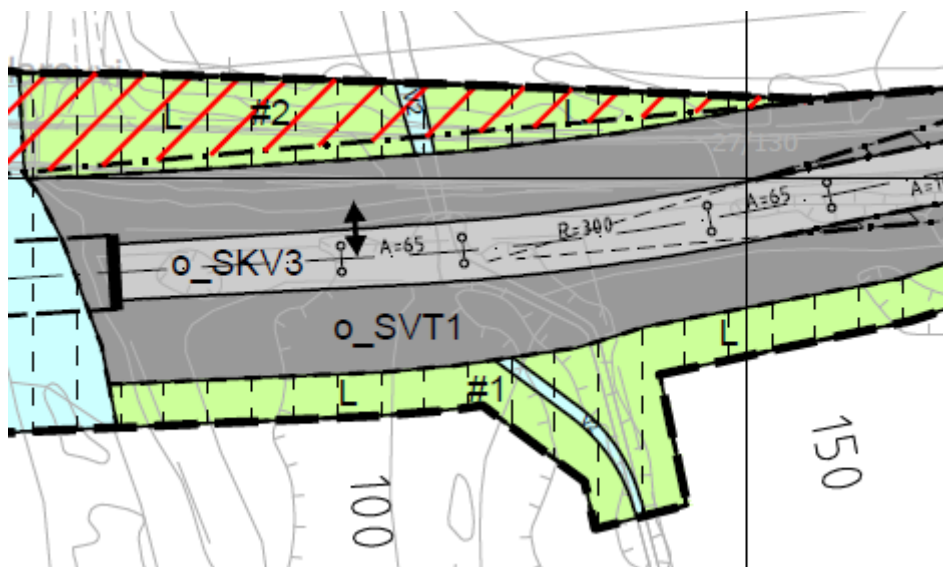
7.3 Nærmere beskrivelse av planstrekningen

Fv. 890:

Ny fv. 890 blir 450 meter lang, og legges delvis utenfor dagens veglinje for å gi bedre sikt og tilstrekkelig areal for krysset til fv. 282. Endringen i veglinje krever at man går inn i en løsmasseskjæring. For å redusere omfanget av inngrepet, og for å få tilfredsstillende stigningsforhold mot nord, legges vegen ca. 2 meter høyere enn dagens ved brupunktet.

Fv. 282:

Ny fv. 282 blir 232 meter lang, inkludert ny bru på 58 meter. Vegen legges delvis om for å få en bruplassering oppstrøms dagens bru. Petter Morso-bekken legges i delvis nytt leie, og kapasiteten gjennom vegen økes betydelig. Dette gjelder også stikkrenner lenger øst.



Figur 6 – Omlegging av Petter Morso-bekken sør for vegen. Omlagt bekk vises i blått.

8 Virkninger av planforslaget – arealbruk og løsninger

Det er kun tema som vi antar har beslutningsrelevans som utredes i planarbeidet. Vi skiller mellom tema som skal utredes særskilt gjennom kapittel 8 «*Virkninger av planforslaget – arealbruk og løsninger*», og tema som skal behandles gjennom kapittel 9 «*Konsekvensutredning*».

8.1 Framkommelighet

Ny veg og bru gir en normal kryssløsning som gir betydelig forbedret framkommelighet for lengre kjøretøyer, sammenliknet med dagens.

8.2 Samfunnsmessige forhold

Ringvirkninger for næringslivet:

Tiltaket vil gjøre næringstransporter over brua mindre utsatt for skader. Effekten vil være reduserte kostnader til drift og vedlikehold.

Miljøforbedringer/trafikksikkerhet:

Bredere veg på fv. 890, bredere bru og forbedret vegbelysning vil gi økt trygghet og redusere sannsynligheten for ulykker for de som ferdes på vegstrekningen.

Barns interesser:

Planområdet er en del av skolevegen til oppvekstsenteret i Leirpollskogen. Tiltaket vil gi tryggere skoleveg.

8.4 Naboer

Berørt bebyggelse

Tiltaket fører til at det er behov for å erverve noe areal til vegformål. Det er også nødvendig å leie areal til rigg- og anleggsformål i anleggsperioden.

Følgende eiendommer blir berørt av tiltaket:

Gårdsnr./bruksnr.	
27/1 og 31/1	Kjøp/leie av grunn
27/15	Kjøp/leie av grunn
27/28	Kjøp/leie av grunn
27/31	Kjøp/leie av grunn
27/110	Kjøp/leie av grunn
31/23	Kjøp/leie av grunn
31/41	Kjøp/leie av grunn
31/75	Kjøp/leie av grunn
31/79	Kjøp/leie av grunn
31/88	Kjøp/leie av grunn
31/104	Kjøp/leie av grunn
31/108	Kjøp/leie av grunn

Innløsning av bebyggelse

Det er ikke behov for å innløse bebyggelse.

Avkjørsler og andre naboforhold

En avkjørsel stenges:

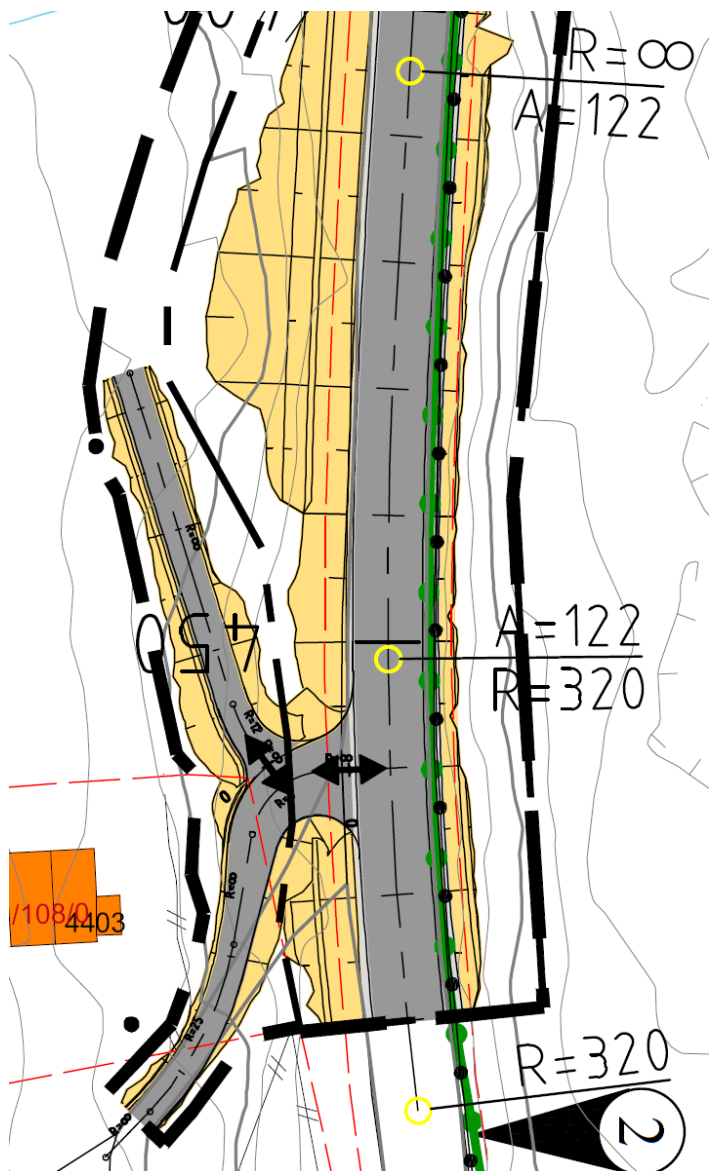
- Avkjørsel til eiendommen 31/25.

Avkjørsel til eiendommen 31/88 utbedres og blir felles avkjørsel for eiendommene 31/88, 31/108 og 31/25. Detaljer er vist på figur 7 på side 19.

Kraftlinjer

Kommunalt veglysanlegg må fjernes og erstattes av nytt lysanlegg i planområdet.

Lavspentanlegg langs fv. 890 kommer i konflikt med veglinjen og må fjernes.



Figur 7 – Ny felles avkjørsel til 31/108 og 31/25

Eksisterende avkjørsler til eiendommene 31/23, 31/75 og 27/31 beholdes.

8.5 Byggegrenser

For byggegrenser gjelder som tidligere vegloven § 29, som angir en byggegrense på 50 meter ved riks- og fylkesveg.

8.8 Landskap/bybilde

Etter fjerning av eksisterende bru, gjenoppbygges elvebredden med best mulig tilpasning til nærmeste omgivelser.

Den nye brua ligger lavt i landskapet og vil ikke bli iøynefallende. Det skal bygges en bru med et formmessig lavmælt uttrykk. Det kan vurderes å bruke farger i tilknytning til rekkverket for å fremheve at det er en bru og ikke bare en veg.



Figur 7 –Ny bru til fv. 890 som er hevet med 2 meter. Eksempel med farge på rekkverk. (Illustrasjon Statens vegvesen v/ Linn Jørgensen)

Fylkesvei 890 vil bli hevet opp mot 2 meter omkring krysset. Dette gjøres for å minske stigningen nordover og redusere terrenginngrep i skråningen. Det er nødvendig å legge ny fv. 890 lenger inn i skråningen, men når vegen samtidig legges høyere i terrenget blir omfanget mindre. Dersom det viser seg behov for forstøtningsmurer, kan man vurdere natursteinsmurer eller gabioner (nettingkasser som fylles med stein). Gabioner kan med fordel tilføres vekstmasser på overflaten, gjerne stedlige masser. For øvrig tilstrebes revegetering med stedlige masser.

Som følge av bygging av ny bru oppstrøms vil fv. 282 få en linjeføring parallelt med dagens, over en strekning på ca. 180 m. Det medfører ny vegfylling og økt arealbruk. Dagens veg vil ikke få terrengendringer, men i noen grad bli ført tilbake til et naturlig preg.

Området som blir berørt er allerede påvirket av inngrep knyttet til vegskjæringer, –fyllinger og terrenginngrep langs elva. Landskapet vil derfor ikke påvirkes vesentlig i forhold til dagens situasjon.

8.9 Nærmiljø/friluftsliv

Tiltaket vil ikke ha negative konsekvenser for nærmiljø og friluftsliv, verken i eller utenfor planområdet.



8.10 Naturmangfold

Planens effekt på naturmangfold i området

Det er utarbeidet konsekvensutredning for temaet naturmangfold. Temaet er nærmere beskrevet i kap. 9.1.

Drøfting av Naturmangfoldlovens alminnelige bestemmelser §§8–12

§8 Kunnskap om naturmangfold i området

Kunnskap er basert på befaring av området 01.06.16. Det er også utført en konsekvensutredning (KU) av naturmangfold av EcoFact «Ny bru over Juovlajohka/Julelva ved Leirpollskogen i Austertana, Tana kommune», Johansen m.fl, 2016. KU er basert på feltarbeid 18. juli 2016 i tillegg til kilder som Naturbase.no, Miljødirektoratet, Artsdatabanken, Lakseregister.no, opplysninger fra grunneierlag, Deanu gielda/Tana kommune, Finnmark fylkeskommune, NVE og Statens vegvesen.

Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) har vært involvert i planprosessen med tanke på inngrep i vassdrag.

Kunnskapsgrunnlaget for naturmangfold ansees som oppfylt. Vurderingene av virkningene på naturverdiene er basert på generell kunnskap om artene sine krav til livsmiljø og naturtypene sine viktige kilder til variasjon.

§ 9 Om føre-var-prinsippet

Vi anser kunnskapen om naturtyper, vegetasjon, pattedyr, vannmiljø og effekter av tiltaket i planområdet som god. Det er ikke sannsynlig at tiltaket vil medføre alvorlig skade på økosystem, naturtyper, vegetasjon, flora, landskap og geologi. Føre-var-prinsippet tillegges

derfor ikke stor vekt i det videre arbeidet. Det bør likevel utøves varsomhet ved at nye arealinngrep reduseres så mye som mulig.

§10 Samlet belastning på naturmangfoldet i planområdet

Det finnes spredt bebyggelse nært planområdet. I tillegg er området preget av menneskelige inngrep. Veggen utgjør sammen med bebyggelse belastning på naturmangfoldet i området. Nye inngrep har begrenset areal så påvirkning på naturmangfoldet ansees som minimalt. Det er ikke kjent spesielle miljøer eller arter som med dette tiltaket får en vesentlig høyere eller kritisk belastning i utredningsområdet.

§ 11 Kostnader ved miljøforringelse

Statens vegvesen har tatt kostnadene ved å fremskaffe kunnskap om naturmangfold langs strekningen. Videre vil det i tråd med vegvesenets retningslinjer bli utarbeidet ytre miljøplan, samt rigg- og marksikringsplan, hvor forebyggende eller gjenopprettende tiltak vil fremgå.

§ 12 Om miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder

Bestemmelsen går ut på å unngå eller begrense skader på naturmangfoldet ved å ta utgangspunkt i driftsmetoder, 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 vekt på at anlegget skal utføres med driftsmetoder og teknikk som minimerer terrenginngrep, utslipp eller andre uheldige effekter som kan føre til miljøforringelse eller negativ påvirkning på biologisk mangfold.

Området skal revegeteres naturlig, og det er viktig å bruke stedegne masser og vegetasjon for å hindre introduksjon av fremmede arter.

8.11 Kulturmiljø

Tiltaket vil ikke ha negative konsekvenser for kulturmiljøet. Aktsomhetsplikten etter kulturminneloven § 8 er tatt inn i bestemmelsene.

8.12 Naturressurser

Jordbruk

Tiltaket vil ta i bruk et mindre areal som i dag brukes til grasdyrking. Hvordan dette skal kompenseres vil vi ta opp med grunneier.

Reindrift

Reindriften vil ikke bli påvirket av ferdig veg og bru.

I anleggsperioden kan det bli påvirkning i flytteperiodene, selv om reinen til vanlig ikke trekker gjennom bebyggelsen. Vi legger opp til at det skal være tett dialog med reindriftnæringen før og i anleggsperioden.

8.13 Støy og vibrasjoner

Ifølge støyretningslinjen T-1442 skal tiltak vurderes for boliger hvor vegtrafikkstøyen utenfor rom med støyfølsomt bruk er høyere enn veiet gjennomsnitt 55 dB_{LEN}. Kravet gjelder også for utendørs oppholdsareal. For fritidsboliger gjelder kravet kun utendørs oppholdsareal.

Det er gjennomført støykartlegging i området ut fra følgende framskriving:

Fv. 890: 500 kjøretøyer og 15 % tungtrafikkandel.

Fv. 282: 300 kjøretøyer og 20 % tungtrafikkandel.

I støykartet som er vedlagt planforslaget er grensen for tiltak innenfor gul sone. En bolig ligger delvis i gul sone, dvs. et støynivå på 55 dB_{LEN}. Da støybelastningen ikke forverres som følge av ny veg, samt at nivået er så nær grenseverdien, foreslås det ingen tiltak.

Et næringsbygg ligger også delvis i gul sone. Det foreslås ingen tiltak for næringsbygg.

Støy og rystelser i anleggsperioden skal beskrives i Ytre miljøplan. Dette gjelder støy fra anleggsmaskiner samt støy og rystelser fra peling.

8.14 Massehåndtering

Foreløpige beregninger viser et masseoverskudd (ikke brukbare masser) på ca. 6500 m³. I tillegg er det behov for å deponere midlertidig inntil 2000 m³ utenfor planområdet.

Det finnes massetak i nærheten av planområdet.

8.15 Risiko, sårbarhet og sikkerhet – ROS analyse

Etter plan- og bygningsloven § 4-3 skal det gjennomføres en risiko- og sårbarhetsanalyse for planområdet. Analysen skal vise alle risiko- og sårbarhetsforhold som har betydning for om arealet er egnet for utbyggingsformål, og eventuelle endringer i slike forhold som følge av planlagt utbygging.

ROS-analysen ligger som vedlegg til planforslaget. Nedenfor følger et sammendrag av ROS-analysen og avbøtende tiltak. Bare hendelser hvor det gjøres avbøtende tiltak er listet opp. Forklaring til tabellen:

S: Sannsynlighet for at en uønsket hendelse skal inntreffe (fra 1 = lite sannsynlig til 5 = svært sannsynlig).

K: Konsekvensen av en uønsket hendelse (fra 1 = ubetydelig til 5 = svært alvorlig).

R: Gult felt: Tiltak skal vurderes.

R: Rødt felt: Tiltak er nødvendig.

Uønsket hendelse	Risiko			Avbøtende tiltak
	S	K	R	
Utglidning av løsmasseskjæring	2	3		I detaljprosjekteringen vurderes det bruk av stabiliserende elementer som fiberduk og/eller mur på utsatte steder, samt heving av veg for å redusere inngrep. Sannsynligheten minker til Lite sannsynlig. Ivaretas i YM-plan.
Oversvømmelse av deler av fv. 282	3	3		Stikkrenner og rør for Petter Morso-bekken oppdimensjoneres. Dette gir bedre drenering gjennom vegen. Vegskulder plastres. Dette reduserer skadene ved oversvømming. Konsekvensene minker til mindre alvorlig.
Fiskevandring i utbyggingsfase	4	3		Det utføres ikke anleggsarbeider i elva i perioden med fiskevandring. Sannsynligheten minker til lite sannsynlig. Ivaretas i YM-plan
Forurensing i elv og delta	1	4		Beholdere av farlige stoffer lagres slik at ev. utslipp ikke kommer direkte i elva. Konsekvensen minker til farlig. Ivaretas i YM-plan og SHA-plan.
Smitte av Gyrodactylus Salaris	2	5		Alle maskiner som kan bære smitte skal desinfiseres før de kan brukes i anleggsområdet. Sannsynligheten minker til lite sannsynlig. Ivaretas i YM-plan og SHA-plan.
Skade på elvebunn	4	3		Elvebunnen tildekkes med duk og stedlige, midlertidige masser som anleggsmaskinene skal kjøre på. Det etableres forbudssoner i rigg- og marksikringsplanen. Sannsynlighet minker til lite sannsynlig. Ivaretas i YM-plan og SHA-plan.
Skade på høyspentledninger	2	4		Området merkes som fareområde og blir spesielt omtalt i SHA-planen. Sannsynlighet minker til lite sannsynlig.

8.16 Rammer og premisser for planarbeidet

Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging

Planen legger opp til å redusere utslipp fra vegtransport ved at vegstandarden øker slik at vi får jevnere kjøring. Ved utforming av vegsystem og bru er flomanalyse fra NVE brukt som grunnlag.

Nasjonal transportplan

Vi vil forbedre framkommeligheten ved å redusere avstandskostnadene, slik at konkurransekraften i næringslivet styrkes, og hovedtrekkene i bosettingsmønsteret opprettholdes. Trafikksikkerheten er styrket fordi bru og deler av vegsystemet er blitt bredere, samt at nye og sterkere veglys er montert.

Planstatus for området

I kommuneplanens arealdel er området i dag regulert til landbruk, natur og friluftsliv.

Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging

Gjennom planleggingen av arealbruk og transportsystemet er det et mål å fremme samfunnsøkonomisk ressursutnyttelse, god trafikksikkerhet og effektiv trafikkavvikling. Dette ivaretar vi gjennom utbedring av veg og bru til høyere standard. Ved å gjøre minst mulig inngrep i terrenget og legge føringer for arealbruken tar vi hensyn til naturmangfold og estetiske kvaliteter.

Sametingets retningslinjer for vurderingen av samiske hensyn ved endret bruk av meahcci/utmark i Finnmark

Etter vår vurdering vil ikke tiltaket påvirke samisk kultur og levesett i vesentlig grad.

Rikspolitiske retningslinjer for vernede vassdrag

Planen legger opp til at de nasjonale mål for forvaltning av Juovlajohka/Julelva som vernet vassdrag ivaretas.

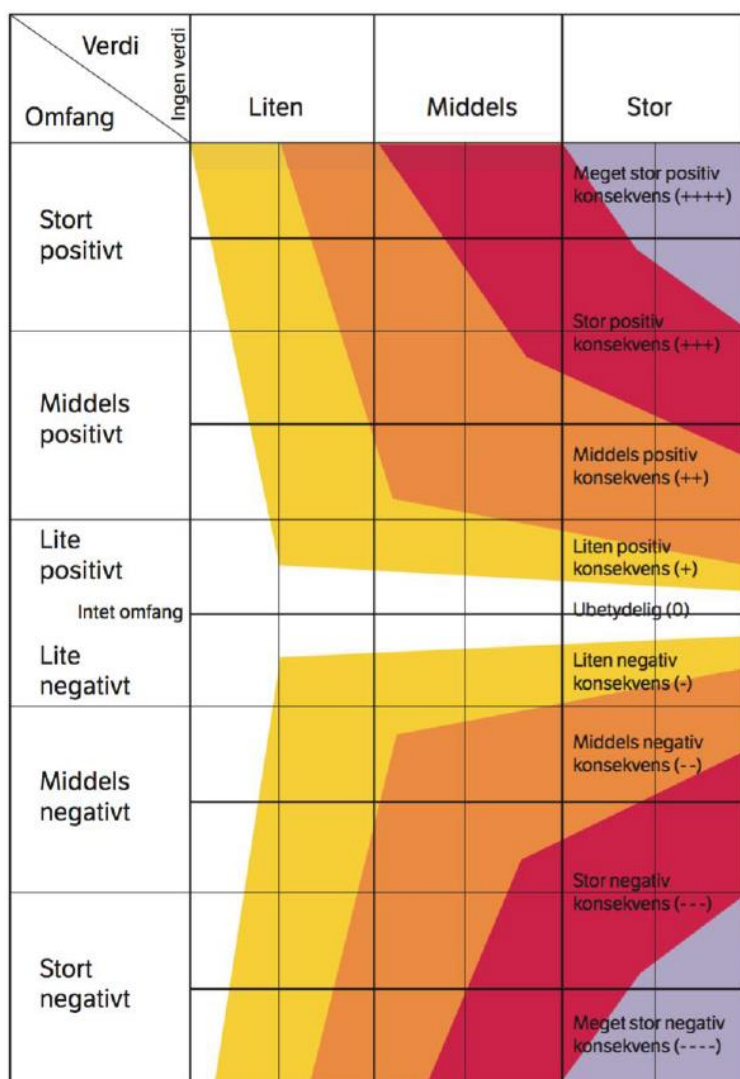
9 Konsekvensutredning

§ 33–1 i plan- og bygningsloven og § 1 i forskrift om konsekvensutredninger angir følgende formål for konsekvensutredning:

Formålet med bestemmelsene er at hensynet til miljø, naturressurser og samfunn blir tatt i betraktning under forberedelsene av planen eller tiltaket, og når det tas stilling til om, og eventuelt på hvilke vilkår, planen eller tiltaket kan gjennomføres.

Det foretas en analyse av sammenhengen mellom årsak og virkning (konsekvens), tiltaket som analyseres er definert som årsak. På figur under vises den såkalte konsekvensvifta. Virkningen (konsekvensen) for et miljø/område framkommer ved å sammenholde

miljøet/områdets verdi og omfang av tiltaket, og varierer mellom meget stor positiv konsekvens og meget stor negativ konsekvens.



Figur 8 – Konsekvensvifta. X-aksen og y-aksen i diagrammet tilsvarer henholdsvis verdi og omfang.

Reguleringsplanforslaget er utarbeidet på bakgrunn av fastsatt planprogram, der temaet naturmangfold skal utredes.

9.1 Tema naturmangfold

Konsekvensutredningen foreligger i rapportens form som vedlegg. Nedenfor er det gjengitt et sammendrag av rapporten.

Juovlajohka/Julelva har en liten bestand av sjørøye og laks. Under anleggsperioden kan anleggelse av ny bru ved Leirpollen medføre negative konsekvenser for fisk på grunn av nedslamming, økt turbiditet og forurensing fra drivstoff, olje og lignende. Deltaområdet ved Juovlajohka/Julelva s utløp er viktig for fugl. Dette antas å ikke bli berørt med mindre det skjer en større ulykke.

Vegetasjonen i planområdet bærer preg av menneskelig påvirkning og har liten verdi. Elveører i Juovlajohka/Julelva har større verdi, men disse antas å ikke bli berørt.

I driftsfasen vurderes tiltaket ikke å ha noen negative konsekvenser.

Konsekvensvurderinger naturmangfold	Alternativ 1	0-alternativet
Delområde Julelva	-	0
Delområde 1 og 3, øvrige områder	0	0
Samlet konsekvens	-	0
Strider mot nasjonale mål	Nei	0
Rangering	2	1

Figur 9 – Konsekvensvurdering i driftsfase

Samlet konsekvens for naturmangfold vurderes som ubetydelig da det er gode sjanser for at dagens tilstand opprettholdes eller bedres når anleggsfasen er over.

10 Gjennomføring av forslag til plan

10.1 Framdrift og finansiering

Framdrift:

Planarbeidet legger til rette for at utlysning av konkurranse for gjennomføring av tiltaket kan skje i løpet av første halvår 2017. Oppstart av arbeidene kan skje i løpet av tredje kvartal 2017.

Finansiering:

Prosjektet finansieres i sin helhet av Finnmark fylkeskommune. Det er avsatt 20 mill. kr. på Handlingsprogrammet for fylkesveger i 2017, og 15 mill. kr. i 2018.

10.2 Utbyggingsrekkefølge

Tiltaket må gjennomføres på en slik måte at trafikken i anleggsområdet kan gå med minimale forsinkelser. Dette oppnår vi ved å etablere den nye veglinja for fv. 890 forbi brustedet, slik at fundamenteringsarbeidet ved fv. 890 (akse 1) kan starte tidlig i prosessen.

Bygging av ny veg fv. 282 starter deretter ned til bruas akse 3. Videre arbeider med akse 2 midt i elva må tilpasses naturmangfoldsvurderingene i konsekvensutredningen.

Riving av dagens bru skjer når det er satt trafikk på ny bru og tilhørende veger.

Før bygge- og anleggsarbeidet starter skal rigg- og marksikringsplan utarbeides.

10.3 Trafikkavvikling i anleggsperioden

Dagens bru og dagens fv. 282 blir brukt fram til det kan settes trafikk på ny bru. Ved brustedet i akse 1 (fv. 890) er det trangt, særlig i perioden når brufundamentet skal etableres. Trafikk mellom Deanusáldi/Tanabru og Leirpollskogen vil kunne gå relativt uhindret av bruarbeidene. Trafikk fra motsatt retning til Leirpollskogen må i perioder snu utenfor anleggsområdet før den kan passere gjennom brustedet. Det blir trafikkdirigering i deler av anleggsperioden, enten manuelt eller ved hjelp av trafikklys.

10.4 Sikkerhet, helse og arbeidsmiljø (SHA)– og Ytre miljøplan (YM) for byggefasen

En Ytre Miljøplan (YM-plan) skal beskrive prosjektets utfordringer knyttet til ytre miljø og hvordan disse skal håndteres. Dette er i hovedsak et dokument for byggherren som skal ivareta miljøkrav i lover og forskrifter. Planen er både grunnlag for prosjektering og konkurranse, og en oppsummering/vedlegg til sluttkontrakt. Statens vegvesen sin håndbok R 760 «*Styring av utbygging-, drifts- og vedlikeholdsprosjekt*» stiller krav til at det skal utarbeides en Ytre Miljøplan på alle prosjekt.

I tabellen nedenfor er det listet opp spesielle miljøutfordringer som skal arbeides videre med i YM-plan.

Tema	Problemstillinger/vurderinger
Støy	Unngå støyende arbeid som kan sjenere naboer om kvelden og natten. Svært støyende arbeid kan være negativt for bestanden av sjørøye og laks i elva. Fisk kan søke vekk fra området da de er vår for støy. Støy kan også «jage» fugl vekk fra planområdet.
Vibrasjoner	Arbeid som medfører mye vibrasjoner kan være negativt for bestanden av sjørøye og laks i elva. Fisk kan søke vekk fra området da de er var for vibrasjoner.
Luftforurensning	Det er viktig å unngå tomgangskjøring av maskiner for å hindre forurensning til luft.
Forurensning av jord og vann	Utslipp av bensin, olje eller andre kjemikalier til jord og vann kan være negativt for akvatisk livsmiljø. Et større utslipp kan påvirke fugleområdet ved utløpet av Juovlajohka/Julelva .

	Avrenning og overvann må håndteres i anleggsperioden. Tiltak for å redusere risiko for forurensningsutslipp skal iverksettes.
Landskap	Bevare landskapet sitt særpreg. Unngå inngrep utover areal der inngrep er uunngåelig. Utarbeide rigg- og marksikringsplan og istandsettingsplan. Området må rekonstrueres.
Nærmiljø og friluftsliv	
Naturmangfold	Unngå anleggsarbeid i elva i tidsrommet for fiskens vandring, juni – september. Unngå spredning av lakseparasitten Gyrodactylus salaris til vassdraget. Utstyr som skal brukes i elva eller i tilknytning til vassdraget må desinfiseres. Vegetasjon skal bevares. Tiltak for å bevare naturlig elvebunn i anleggsperioden. Ta i bruk naturlig revegetering ved å ta vare på det øverste jordlaget og legge dette tilbake når anlegget er ferdigstilt. Dermed tilbakeføres naturlig stedegen flora.
Vassdrag og strandsone	Kantsonen mot vassdraget skal ivaretas. Unngå inngrep i elva og på elveører.
Kulturminne og kulturmiljø	Dersom det under anleggsarbeidet oppdages gjenstander eller andre spor som viser eldre aktivitet i området, skal arbeidet stanses omgående og beskjed gis til Sametinget og Finnmark fylkeskommune.
Høyspentledninger og kabler	Det må vises varsomhet når det arbeides nær høyspentledninger og kabler.
Energiforbruk	Redusere energiforbruket i anleggsfasen til et minimum.
Materialvalg og avfallshåndtering	Gjenbruk av asfalt og andre materialer der det er aktuelt og mulig. Avfall må kildesorteres. Farlig avfall må håndteres og deklarerer i henhold til gjeldende bestemmelser.

En plan for sikkerhet, helse og arbeidsmiljø (SHA-plan) skal utarbeides i detaljprosjekteringen av anlegget.

11 Sammendrag av innspill og merknader

11.1 Innspill/merknader til oppstartvarsel/forslag til planprogram

Da oppstartvarselet med planprogram var ute til høring og offentlig ettersyn fikk vi innspill fra syv offentlige parter og to private aktører. Vi fikk også innspill på det åpne møtet 9. mars.

Innspillene til oppstartvarselet og forslaget til planprogram ble oppsummert slik i oversendelsen til kommunen:

Innspillene vi har fått peker på viktigheten av å sikre at Juovlajohka/Julelva og området rundt ikke blir påvirket negativt av utbyggingen. Det pekes også på at området har en flomhistorikk som må tas på alvor i samarbeid med Deanu gielda/Tana kommune og NVE. Det er ikke kommet krav eller forslag om konsekvensutredning av andre tema enn naturmangfold.

11.2 Innspill/merknader til planforslaget etter høring

Fra offentlige myndigheter som ivaretar sektoransvar er det ingen merknader til planforslaget.

Flere private høringsuttalelser ber om at det fortsatt blir atkomst fra fv. 282 til vegen på elveforbygningen. Ønsket er imøtekommet, og atkomsten er tatt inn i endelig forslag til detaljregulering.

Et ønske om utvidet atkomst til eiendommene 31/88, 31/108 og 31/25 kan ikke imøtekommes, men avkjørselen justeres innenfor det vegnormalen tillater.

For øvrig viser vi til eget dokument om merknadsbehandlingen, der alle innkomne merknader er vedlagt.

12 Vedlegg

1. Forslag til plankart
2. Forslag til bestemmelser
3. Illustrasjonshefte
4. Konsekvensutredning for naturmangfold
5. Risiko- og sårbarhetsanalyse
6. Støykart
7. Planprogram
8. Adresseliste