Statens vegvesen

DETALJREGULERING

Vedtatt plan

E6 Vuolmmasjohka bru med tilstøtende veger

Porsanger kommune

Region nord
Vadsø kontorsted

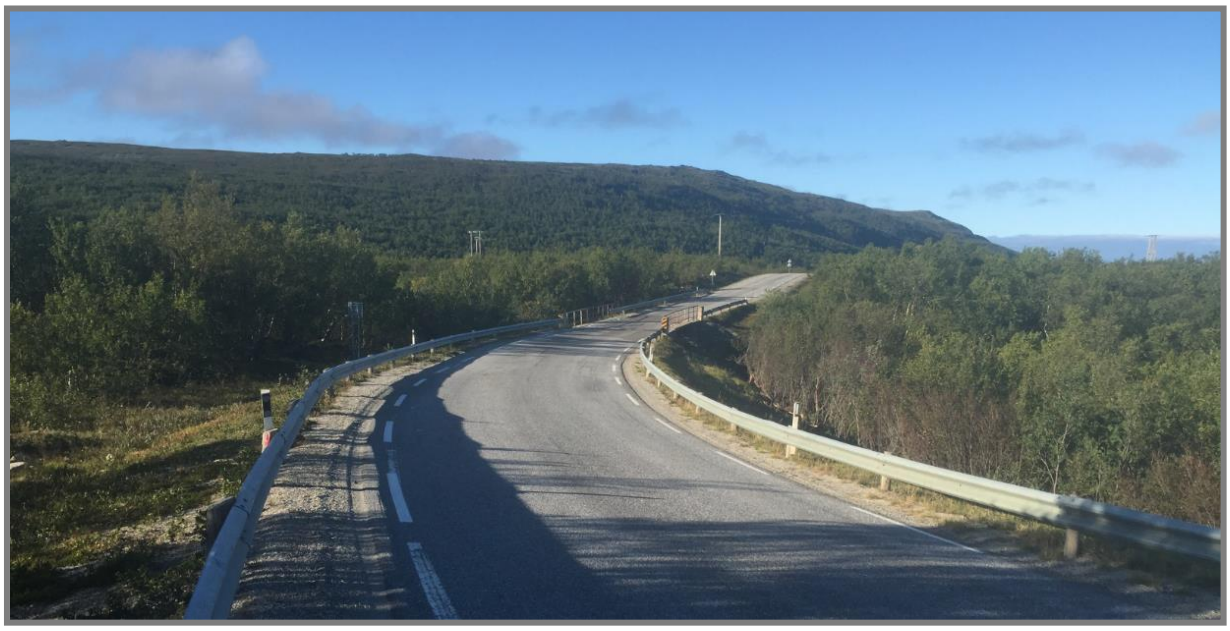
Innhold

Sammendrag 3
1. Innledning 4
2. Bakgrunn for planforslaget 5
3. Planprosess og medvirkning 7
4. Rammer og premisser for planarbeidet 8
5. Beskrivelse av eksisterende forhold i planområdet 9
6. Beskrivelse av forslag til detaljregulering 17
7. Virkninger av planforslaget – arealbruk og løsninger 21
8. Gjennomføring av forslag til plan 30
9. Vedlegg 32

Sammendrag

Statens vegvesen har i samarbeid med Porsanger kommune utarbeidet forslag til reguleringsplan for E6 Vuolmmašjohka bru med tilstøtende veger. Dette innebærer detaljregulering av ny bru og oppgradering/nybygging av tilstøtende veger, samt hjemmel for erverv av tilstrekkelig grunn til å gjennomføre prosjektet. Bakgrunnen for planforslaget er bruas dårlige tilstand og at bru med tilstøtende veger ikke tilfredsstiller dagens krav til vegnormaler. Planstrekningen er 2 kilometer lang, og omfatter følgende:

- Ny bru.
- Oppgradering og nybygging av veg.
- Eksisterende rasteplass inngår i planen.
- Det er to avkjørsler i planområdet som skal utbedres. Eiendommene som ligger vest for planområdet får nytt tilkoblingspunkt til E6 via eksisterende veg.
- Tre avkjørsler stenges.
- Krysset til den kommunale vegen flyttes cirka 10 meter lenger sør.



Figur 1 Vuolmmašjohka bru. Kilde: Statens vegvesen.

1. Innledning

Med hjemmel i plan- og bygningsloven § 3-7 har Statens vegvesen i samarbeid med Porsanger kommune utarbeidet forslag til reguleringsplan for ny E6 Vuolmmašjohka bru med tilstøtende veger. Formålet med planarbeidet er å ervere tilstrekkelig grunn til å bygge ny bru, og oppgradere/nybygge tilstøtende veger til moderne riksvegstandard.

Statens vegvesen har hatt ansvaret for planarbeidet til og med merknadsbehandling etter høringsperioden. Deretter blir planbeskrivelse, planbestemmelser og plankart sendt Porsanger kommune for politisk behandling. Planforslaget består av følgende deler:

- Plankart
- Reguleringsbestemmelser
- Planbeskrivelse

Varsel om planoppstart ble kunngjort i Sàgat og Finnmark Dagblad 7. oktober 2015. Offentlige innstanser, grunneiere og andre berørte ble varslet i eget brev. Planforslaget ble lagt ut på høring og offentlig ettersyn i perioden 24. juni til 15. august 2016 på følgende steder:

- Porsanger kommune, rådhuset, 9712 Lakselv
- Statens vegvesen, Region Nord, Alta Betongvegen 9, 9515 Alta
- Internett: www.vegvesen.no

Etter høringen og offentlig ettersyn har Statens vegvesen laget en oppsummering av innkomne merknader. Deretter ble planforslaget oversendt kommunen for politisk behandling. Kommunens vedtak kan påklages til Kommunal- og moderniserings-departementet ihht. plan- og bygningsloven § 12-12. Avgjørelsesretten i klagesaker er delegert til Fylkesmannen. Eventuell klage stiles til Fylkesmannen, men sendes via kommunen.

2. Bakgrunn for planforslaget

2.1 Planområdet

Vuolmmašjohka bru ligger 14 kilometer sør for Olderfjord i Porsanger kommune. Planområdet er 2 km langt, og strekker seg 940 meter sør og 830 meter nord for elva Vuolmmašjohka.

Figur 2 Vuolmmašjohka bru er markert med sort sirkel på kartet. Kilde Norgeskart.no.

2.2 Hvorfor skal det utarbeides reguleringsplan?

E6 Vuolmmašjohka bru ligger mellom Alta og Karasjok som er en del av stamvegrute 8B Nordkjosbotn – Kirkenes. Ruta har en viktig funksjon som transportåre for næringslivet og som bo- og arbeidsmarkedsregion. Riksvegutredningen for 8B (2015) som beskriver Statens vegvesen sine langsiktige strategier, har som målsetting at strekningen Alta – Karasjok oppgraderes til moderne riksvegstandard innen 2050. Strekningen Olderfjord – Lakselv knytter også indre og ytre del av Porsanger sammen. Ikke minst har vegen som hoved ferdselsåre stor betydning for trafikken til og fra nabokommunen Nordkapp, og i næringssammenheng.

Brua med tilstøtende veger tilfredsstiller ikke dagens krav i vegnormalene. Brua ligger i et lavbrekk kombinert med en skarp sving mot sør. Planen omfatter utbedring av denne kurven. Brua er i dårlig forfatning, med store sprekker i begge landkar. Bru og tilstøtende veger har dårlig geometri og oppfyller ikke kravene til vegstandard. Denne reguleringsplanen gir oss hjemmel til erverv av areal og rettigheter for å kunne gjennomføre de planlagte tiltakene.

Figur 3 Vuolmmašjohka. Kilde Statens vegvesen.

2.3 Målsettinger for planforslaget

Effektmål

Brukerne av vegen vil få bedre fremkommelighet og redusert reisetiden på strekningen. Trafikksikkerheten bedres slik at risikoen for ulykker som resulterer i hardt skadde eller drepte reduseres. I tillegg vil riksvegstandarden være et skritt i riktig retning for å redusere klimagassutslippene.

Resultatmål

Prosjektet skal planlegges i samsvar med kravene i håndbok N100 Veg- og gateutforming. Veg og bru skal dimensjoneres etter klasse H3 med en vegbredde på 8,5 meter. Eksisterende veg skal omklassifiseres og delvis revegeteres. Det vil si restaureres tilbake til opprinnelig naturtilstand. Gammel bru skal fjernes når den er erstattet med ny.

2.4 Tiltakets forhold til forskrift om konsekvensutredning

Planer og tiltak skal behandles etter forskrift om konsekvensutredninger dersom de har vesentlige virkninger på miljø og samfunn. Statens vegvesen har i samråd med Porsanger kommune vurdert tiltaket til ikke å utløse krav om konsekvensutredning jf. forskriftens §§ 2, 3 og 4.

3. Planprosess og medvirkning

3.1 Oppstartsmøte med kommunen

Ved oppstart av planarbeid skal planspørsmålet legges frem for planmyndighetene. Reguleringsplanarbeidet for Vuolmmašjohka bru ble påbegynt i 2007, men ikke avsluttet. Som følge av ny plan- og bygningslov i 2008 valgte vi å starte planprosessen på nytt. Kommunen var som følge av dette godt kjent med planspørsmålet, og bekreftet i brev til oss 30. juni 2015 at det ikke var behov for nytt oppstartsmøte. Fordeling av arbeidsoppgaver og utgiftsfordeling ble forankret i en skriftlig avtale mellom kommunen og vegvesenet. Statens vegvesen har ansvaret for planarbeidet frem til politisk behandling i kommunen.

3.2 Varsel om planoppstart

Varsel om oppstart av planarbeidet ble annonsert i Sàgat og Finnmark Dagblad 7. oktober 2015. Offentlige instanser, grunneiere og andre berørte ble varslet i eget brev. Det ble i tillegg lagt ut informasjon om prosjektet på vegvesen.no.

3.3 Høring og offentlig ettersyn

Planforslaget ble deretter sendt på høring og lagt ut til offentlig ettersyn i perioden 24. juni til 15. august 2016. Høringen og offentlig ettersyn ble kunngjort i Sàgat og Finnmark Dagblad. Offentlige instanser, grunneiere og rettighetshavere ble varslet i eget brev. Planforslaget kunne også leses på rådhuset i Porsanger og på Trafikkstasjonen i Alta, eller på www.vegvesen.no. I løpet av høringsprosessen arrangerte vi et folke-/informasjonsmøte. Møtet ble annonsert i lokalavisene. På møtet deltok rådmann og ordfører. Etter høringsfristens utløp laget vi en oppsummering av innkomne merknader. Deretter ble planforslaget oversendt kommunen til politisk behandling.

4. Rammer og premisser for planarbeidet

4.1 Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging

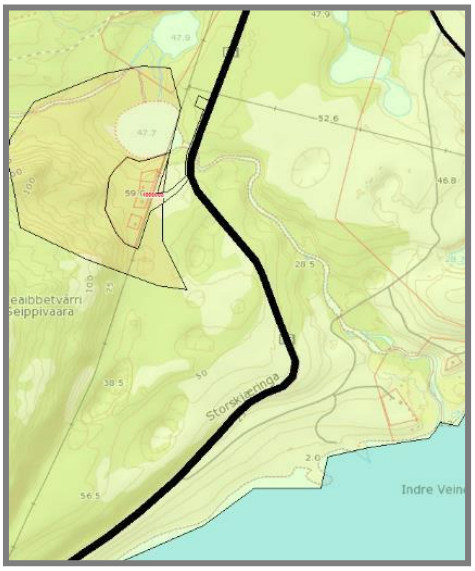
Regjeringens dokument om «Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging» (T-1497) har forventninger om hva statlige myndigheter skal ta hensyn til i planleggingen for å bidra til å gjennomføre gjeldende nasjonal politikk. Dokumentet spenner fra klima og naturmangfold til trafikk, næringsutvikling og oppvekstsvilkår.

4.2 Nasjonal transportplan

Nasjonal transportplan presenterer regjeringens transportpolitikk. Transportplanen legger grunnlaget for helhetlige politiske vurderinger, effektiv bruk av virkemidlene, og styrker samspillet mellom veg, luft, sjø og bane. I transportplanen for 2014-2023 vil regjeringen legge til rette for et enklere, raskere, sikrere og mer fremtidsretta transportsystem. Slik skal vi styrke næringslivets konkurransekraft og regional utvikling. En robust infrastruktur med god standard skal bedre trafikksikkerheten slik at transportsystemet i størst mulig grad kan brukes av alle. Videre skal de miljøskadelige virkningene av transporten begrenses, og bidra til at Norge omstilles til et lavutslippssamfunn.

4.3 Planstatus for området

Kommuneplanens arealdel for Porsanger ble vedtatt i 2000. Planområdet er regulert til landbruk, natur og friluftsliv (LNF). I tilknytning til planområdet er det en privat reguleringsplan for Vuolmmašjohka hyttefelt for eiendommene gbnr. 5/227, 5/228, 5/229 og 5/231.



Figur 4 Utsnitt av arealplankartet.
Kilde Porsanger kommune.

4.4 Andre rammer og føringer

Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging

Formålet med retningslinjene er å oppnå samordnet bolig, areal- og transportplanlegging gjennom tverrsektorielt samarbeid. Planleggingen av arealbruk og transportsystemet har som mål å fremme samfunnsøkonomisk ressursutnyttelse, god trafikk-sikkerhet og effektiv trafikkavvikling. Samtidig skal det tas hensyn til viktig naturmangfold, kulturhistoriske verdier og estetiske kvaliteter.

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

Retningslinjene skal sikre at offentlige myndigheter vurderer virkningene av tiltak for samisk kultur, reindrift, utmarksbruk, næringsutøvelse og samfunnsliv før det treffes avgjørelser om endret bruk av meahcci/utmark. Hva som menes med «endret bruk av utmark» må vurderes i hvert enkelt tilfelle. Det skal tas utgangspunkt i den sedvanlige bruken av området og vurderes om denne kan videreføres som følge av tiltaket. Faktorer som bør vektlegges er tidligere tiltak i området, det nye tiltakets karakter, varighet og omfang.

5. Beskrivelse av eksisterende forhold i planområdet

5.1 Beliggenhet

E6 Vuolmmašjohka ligger på vestsiden av Porsangerfjorden i Porsanger kommune omtrent 47 kilometer nord for Lakselv og 21 kilometer sør for Olderfjord.

5.2 Dagens – og tilstøtende arealbruk

Det er en liten del av planområdet som i dag brukes til vegformål. Tilstøtende areal er regulert til LNF. Vest for planområdet ligger et hyttefelt med fire hytter. Rasteplassen «Veidnes» ligger nord-vest for Vuolmmašjohka. På Veineset som ligger øst for E6 er det ett aktivt masseuttak, samt flere områder hvor det tidligere er tatt ut masse. Det er også flere fritidseiendommer, samt en kai.

Figur 5 Kart over planområdet. Kilde Statens vegvesen.

5.3 Trafikkforhold

Trafikkgrunnlaget ligger på 661 kjøretøy per døgn, andelen tungtrafikk er om lag 18 %. Tall fra Nasjonal Transportplan viser at Finnmark får beregnet vekst på lette kjøretøy med 10 % i perioden 2015 – 2040. Det er ikke registrert trafikkulykker inne i planområdet.

5.4 Teknisk infrastruktur

Dagens bru fra 1952 er en 6,5 meter lang stålbjelkebru. Brua har store sprekker i begge landkar som reduserer bruas bæreevne. Sprekkene vil utvide seg ved frostsprengning. Det er også registrert undergraving på landkarene, noe som igjen har betydning for bruas kapasitet. Disse skadene vil utvikles mer og mer over tid. Det er rapportert om bevegelse i landkar når tyngre kjøretøy kjører over brua, noe som bidrar til sprekkeutvidelsen. Erosjonen under landkarene vil også fortsette så lenge det er rennende vann under brua. I tillegg til skadene på brua er også dagens veglinje dårlig og bør endres. Repvåg kraftlag har en

høyspent linje som krysser veien (22KV) på stedet i dag. Linjen går til transformatoren og hyttefeltet i vest. Ellers er det ikke elektro i veg.

5.5 Landskapsbilde

Prosjektområdet ligger i landskapsregion 40 Fjordene i Finnmark og grenser til landskapsregion 44 Gaissane i Finnmark. Landskapsregion Fjordene i Finnmark karakteriseres med lange, lave åser med slake skråninger ned mot store, vide fjorder som Porsangerfjorden. Landskapsregion Gaissane i Finnmark preges av høyere fjell som danner en svakt bølgende tindrekke mellom fjordene og vidda i sør. Ellers er det småkuppert vidde med grunne og vide daler.

Figur 6 E6 mot Lakselv. Kilde Statens vegvesen.

Prosjektområdet strekker seg gjennom et storskala og småkupert terreng med platåer, koller og nedsenkninger. Området befinner seg i et utpreget karrig natur- og viddelandskap med lavere fjellbjørk og lyng- og heivegetasjon i nedre sjikt.

Området ligger i et belte mellom fjorden og høyere fjellterreng. Innslag av åpne og vegetasjonsløse rullesteinsområder er et særpreg mellom lauvkjerr og karrig kysthei. Rullesteinsområdene er et resultat av morenemateriale som har blitt vasket av bølger. Området fremstår delvis frodig og oversiktlig med godt utsyn i alle retninger. Porsangerfjorden gir variasjon i landskapet og er med på å åpne opp.

Det er enkelte hytter høyere i terrenget, samt eneboliger og gårder som ligger ned mot sjøen. Den åpne fjorden, viddelandskap, delvis frodig vegetasjon samt det kuperte terrenget med de karakteristiske vegetasjonsløse rullesteinsområdene, står i kontrast til hverandre og skaper et iøynefallende landskap med middels inntrykksstyrke.

Dagens veg er et av få store inngrep, sammen med to masseuttak. Vegen ligger delvis tungt i det kuperte terrenget og har forårsaket vegetasjonsløse og uryddige løsmasseskjæringer som er tydelige i landskapet. Vegen er allikevel underordnet det storskala landskapet. En

strømlinje er tydelig i landskapet og strekker seg i rette linjer gjennom prosjektområdet. Innenfor prosjektområdet er det flere små vann, og vegen krysser et frodig juv med dagens Vuolmmašjohka bru. Elva meandrerer i bunnen av juvet og ned til fjorden.

Reiseopplevelse

Reiseopplevelse defineres som den reisendes opplevelse sett fra vegen. Reiseopplevelsen langs strekningen vil variere med kjøreretning og årstider, og anses som god gjennom prosjektområdet. Vegen varierer i avstand fra fjorden og får derfor ulike sekvenser av åpent fjordlandskap, skrint viddelandskap og mer frodig naturlandskap. Reiseopplevelsen er imidlertid noe forringet av dagens løsmasseskjæring, samt massetakene i området, som ligger åpent og fremstår uryddige.

5.6 Nærmiljø/friluftsliv

Det er hytter og fritidseiendommer rundt planområdet. Det er ingen fastboende innenfor planområdet. Det er flere lakseplasser langs sjølinja. I Storvannet som ligger på Veineset er det garnforbud. Området brukes til småviltjakt, og det har i de siste årene vært elgjakt i området.

5.7 Naturmangfold

Kunnskap om naturmangfold for planområdet er innhentet i tilgjengelige kilder som Naturbase, Lakseregisteret og Vann-nett fra Miljødirektoratet og Artskart fra Artsdatabanken. Økolog Therese Sigurdsen befarte området i september 2015. I tillegg har informasjon fra lokalt kjente bidratt til kunnskapsgrunnlaget.

Vegetasjon

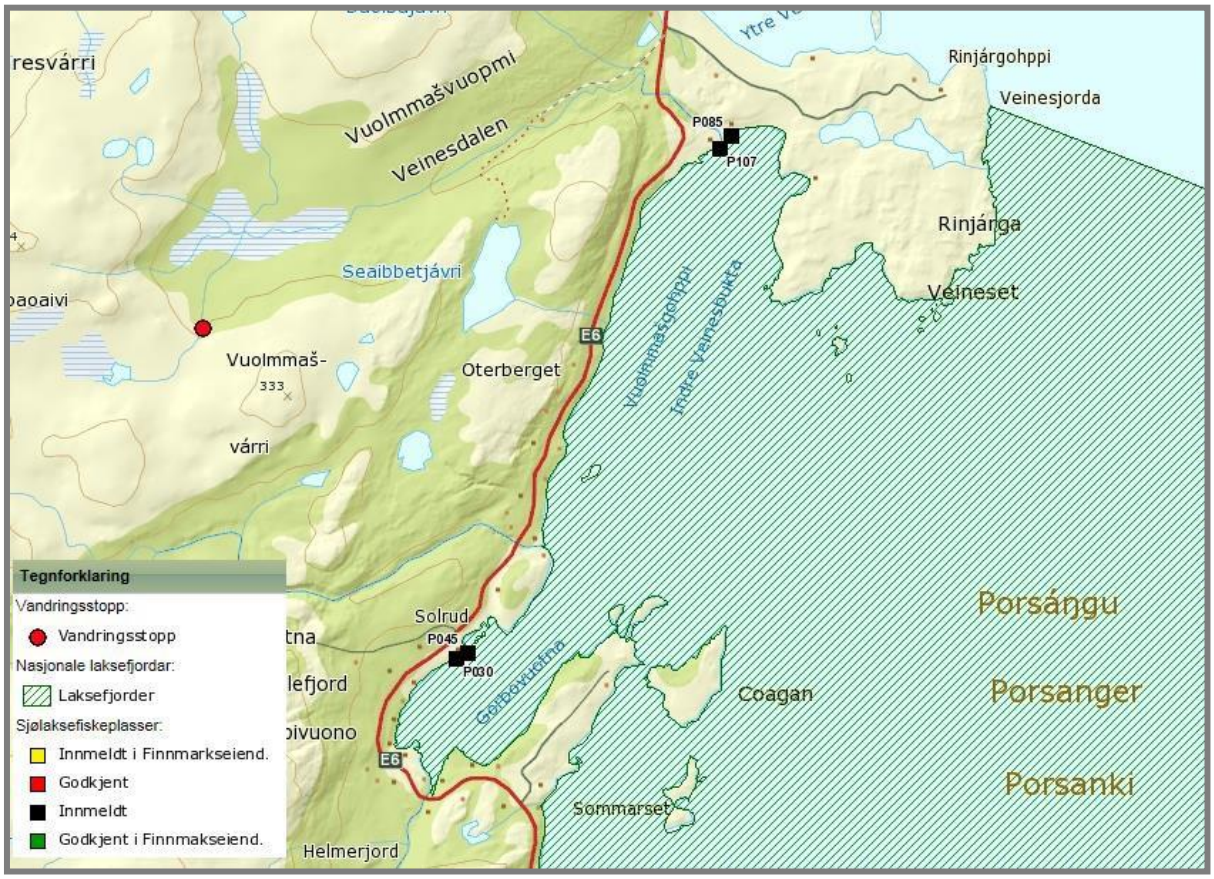
Veineset rett øst for planområdet er et rikt område blant annet med flere rik- og palsmyrer, strandeng og strandsump og områder med kildepåvirkning som gir grunnlag for en rekke sjeldne og spesialiserte arter. Innenfor planområdet er imidlertid vegetasjonen relativt fattig og preges av lyng- og gressarter, moser og bjørk. Vekstvilkårene er dårlige og området er skrint og sårbart for nye inngrep. Sidearealene til elva er generelt rikere med siv og elvesnelle samfunn. Det er ikke spesielt verdifulle naturmiljø, naturreservat eller landskapsvernområder innenfor planområdet. Det er ikke registrert fremmede, invaderende arter (jf. Svartelista i artsdatabanken).

Fauna

Vuolmmašjohka er registert som leveområde for oter (Lutra lutra). Oter er rødlistet i kategorien sårbar (VU) i Norsk rødliste for arter 2015. Leveområdet er registret et stykke fra selve planområdet (se figur 1), men siden oteren holder seg i nærheten av vann også ved forflytning må man regne med at også planområdet er viktig for arten. Jerv (Gulo gulo) og gaupe (Lynx lynx) er registret flere ganger i området de siste årene. Begge disse artene er rødlistet i kategorien sterkt truet (EN). I tillegg er det registrert en rekke fuglearter i området, spesielt på Veineset. Fjellskråningen som går langsmed dagens E6 i sørdelen av planområdet har potensiale som hekkeområde for rovfugl, men ornitologisk forening opplyser at det ikke er observert rovfuglreir i dette området. Potensiale er likevel tilstede. Dersom støyende

arbeider i dette området blir lagt til hekkeperioden for rovfugl, bør det gjøres grundigere undersøkelser for å forsikre seg om at det ikke er kommet til nye reir.

Figur 7 Registerte naturtyper og viktige artsforekomster i Miljødirektoratets Naturbase per 18.05.2016. Veineset øst for planområdet har flere lokaliteter med viktige naturtyper som rik-og palsmyrer, strandeng og strandsump. Vuolmmašjohka er leveområde for oter. Grønn skravur indikerer viktige naturtyper, grå sirkel indikerer arter av forvaltningsinteresse.



Figur 8 Porsangerfjorden er en nasjonal laksefjord. I området finnes også fiskeplasser for laks. Kilde Lakseregisteret.no

Vannmiljø

Det finnes lite tilgjengelig informasjon om tilstanden til vassdraget i offentlige databaser, men i Vann-nett er Vuolmmašjohka klassifisert med svært god økologisk tilstand. Vuolmmašjohka løper ut i Porsangerfjorden, som er en nasjonal laksefjord. Ørret (Salmo trutta) er registert i vannene som ligger på vestsiden inntil dagens E6 og i tillegg opplyser lokale at det går laks (Salmo salar) og sjøørett (Salmo trutta trutta) opp Vuolmmašjohka.

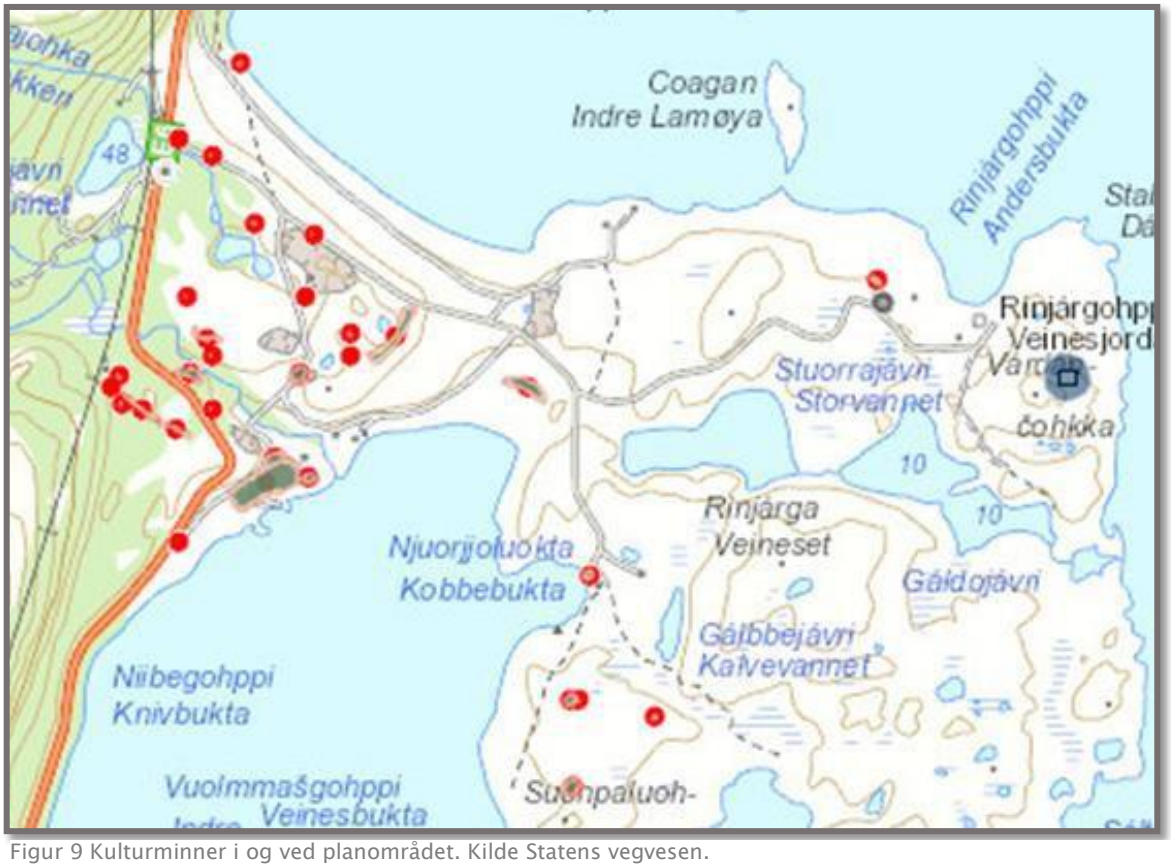
5.8 Kulturmiljø

Kulturminner er i lov om kulturminner av 1978 definert som alle spor etter menneskelig virksomhet i vårt fysiske miljø, herunder lokaliteter det knytter seg historiske hendelser, tro eller tradisjon til. Begrepet kulturmiljøer er definert som områder hvor kulturminner inngår som en del av en større enhet eller sammenheng. Samiske kulturminner eldre enn 100 år er automatisk fredet. Det er registrert 23 kjente lokaliteter i og i umiddelbar nærhet av planområdet.

Kulturminner merket med id 8511 (arran/ildsted), id 222428-1 (vegfar/gjerde), id 222430 (boplass fra eldre steinalder), id 222432; 8-12 (cilla/skyteskjul), id 222436 (arran/ildsted) er automatisk fredete kulturminner som vil bli berørt ved gjennomføring av tiltaket. Før tiltaket iverksettes skal det foretas arkeologisk gransking av disse.

KM	*ID*	*Type*	*Art*	*Datering*	*Vernestatus*
1	17270	Bosetning-aktivitetsområde	Tuft	>100 år	Aut. fredet
2	57653	Utmarkskulturminne	Grop	>100 år	Aut. fredet
3	37831	Utmarkskulturminne	Uspesifisert	>100 år	Aut. fredet
4	222507	Krigsminnelokalitet	Verksted	2. verdenskrig	Ikke fredet
5	57652	Teltboplass	Teltring	>100 år	Aut. fredet
6	27877	Bosetning-aktivitetsområde	Ildsted	>100 år	Aut. fredet
7	47897	Bosetning-aktivitetsområde	Teltring	>100 år	Aut. fredet
8	47920	Bosetning-aktivitetsområde	Bolig, bosetning	Førreformatorisk tid	Aut. fredet
9	27910	Gravminne	Gravminne	Steinalder	Aut. fredet
10	17870	Røysfelt	Røys	Førreformatorisk tid	Aut. fredet
11	46851	Bosetning-aktivitetsområde	Hustuft	Yngre steinalder	Aut. fredet
12	8511	Bosetning-aktivitetsområde	Ildsted	>100 år	Aut. fredet
13	59822	Teltboplass	-	>100 år	Aut. fredet
14	8510	Bosetning-aktivitetsområde	Bolig, bosetting	>100 år	Aut. fredet
15	222523	Fangstlokalitet	Jakt, fangst	>100 år	Aut. fredet
16	222436	Bosetning-aktivitetsområde	Bolig, bosetning	>100 år	Aut. fredet
17	222432	Fangslokalitet	Jakt, fangst	>100 år	Aut. fredet
18	222431	Bosetning-aktivitetsområde	Bolig, bosetning	>100 år	Aut. fredet
19	222430	Bosetning-aktivitetsområde	Bolig, bosetning	>100 år	Aut. fredet
20	222429	Gravminne	-	>100 år	Aut. fredet

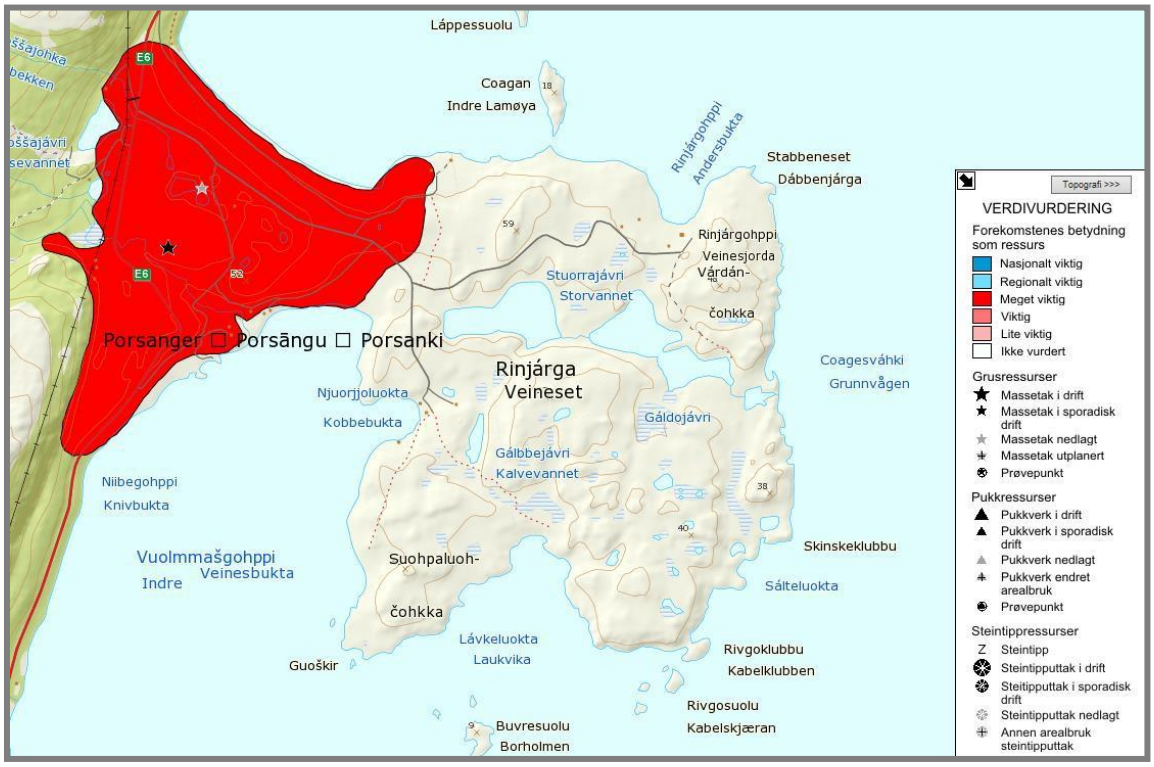
21	222434	Bosetning-aktivitetsområde	Bolig, bosetning	>100 år	Aut. fredet
22	222433	Bosetning-aktivitetsområde	Bolig, bosetning	>100 år	Aut. fredet
23	222428	Gjerne/innhegning	–	>100 år	Aut. fredet



Figur 9 Kulturminner i og ved planområdet. Kilde Statens vegvesen.

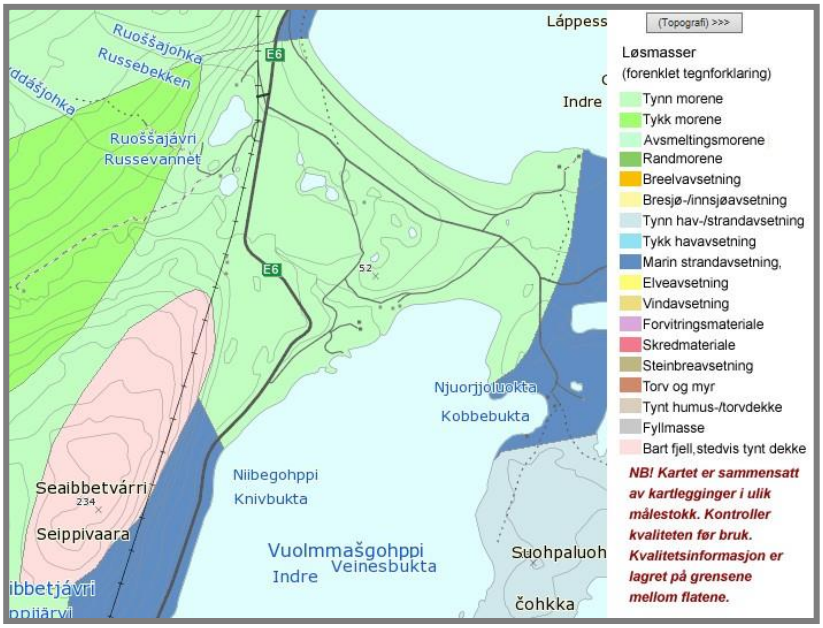
Naturressurser

Forekomsten av grus og pukk blir karakterisert som «meget viktig ressurs» hos NGU (Norges geologiske undersøkelser).



5.10 Grunnforhold

Løsmassekartet (se figur 11) viser at området domineres av tynn morene. Ved totalsonderinger ble imidlertid berg ikke påtruffet. Alle boringer viser på relativt faste masser og det ble boret til 20 meters dybde.



Figur 11 Løsmassekart.

5.11 Andre forhold

Flomsituasjonen

Flomberegning er utført, og Vuolmmašjohka har en 200-års flom på 37m³/s. Det er vårflommen (smelteflommen) som i hovedsak sørger for storflom.

Reindrift

Vuolmmašjohka og området rundt er vår- og sommerbeite for rein. Trekk- og flyttelei går gjennom planområdet. Reinen oppholdes seg i og ved planområdet fra midten av april til midten av mai. Denne periode er også kalvings- og pregningsperioden for reinen. Området hører inn under reinbeitedistrikt 16 Skáiddeduottar siidas vår- og sommerbeiteområde for rein.

Figur 12 Trekk- og flyttelei for rein. Kilde Landbruksdirektoratet

Viltforhold

Vi kjenner ikke til at det er registrert kryssende viltkorridorer eller spesielt verdifulle lokaliteter av vilt inne i planområdet.

6. Beskrivelse av forslag til detaljregulering

6.1 Planlagt arealbruk

Reguleringsformål og løsninger

Detaljreguleringen legger til rette for etablering av ny bru over Vuolmmašjohka, med tilhørende veger på sør- og nordsiden av brua. Deler av gammel E6 skal brukes til adkomstveg til hyttene vest for planområdet, samt gbnr. 6/1 som eies av Finnmarkseiendommen. 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. Dette området skal innen ett år etter at anleggsarbeidet er avsluttet, istandsettes, revegeteres og tilbakeføres til angitt formål. Av praktiske årsaker vil det være hensiktsmessig om det er delegert til kommunens administrasjon å endre planen når hendelsen eller tidspunktet er inntrådt, slik at det varige formålet fremgår av planen.

Unntak for krav om byggesaksbehandling for offentlige veganlegg

Offentlige veganlegg er så langt tiltaket er detaljert og avklart i reguleringsplanen unntatt for byggesaksbehandling, jf. forskrift om byggesak § 4-3.

Av praktiske årsaker vil plankartet ikke vise mer av brua enn bruas plassering og utstrekning. Derfor fremgår det av planbestemmelsene at ny bru skal bygges som en tre spenns stålbjelkebru. Brua skal bygges etter vedlagt brutegning (K101). Mindre justeringer av tegningene kan gjøres i samråd med Statens vegvesen.

Hensynssoner

Det er også angitt sikringssone rundt høyspentledningen som går gjennom deler av planområdet. Det er også lagt en hensynssone over flytteleia til rein.

Frisiktsone

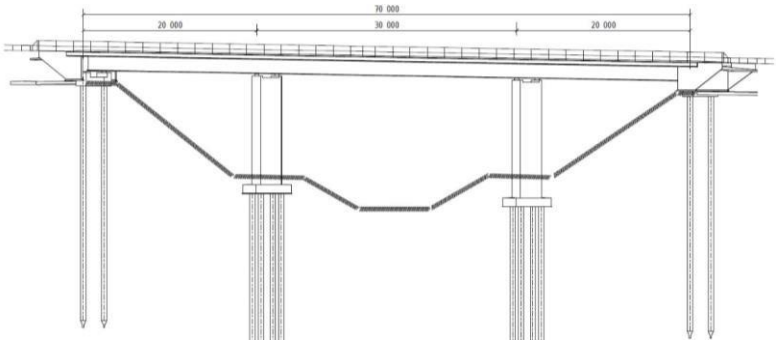
Det er avstandskravene i veglova § 19 som setter ramme for frisiktsoner. Frisiktlinjer for avkjørsler skal utformes i tråd med Statens vegvesen sine håndbøker.

6.2 Tekniske forutsetninger

Bru

Ny Vuolmmašjohka bru er en stålbjelkebru fundamenter på peler med tre spenn og en lengde på ca. 70 – 75 meter. Stål gir en robust brukonstruksjon som krever lite vedlikehold i levetida. Brua er dimensjonert for en levetid på 100 år. Endelige lengder og høyder på brua

blir avgjort i detaljprosjekteringen til byggeplanen. Brua skal bygges uten fundamenter/ pilarer i elva. Landkarene skal stå så langt inne på land at omfattende utfylling og sikring unngås langs elveløpet. Brua gir godt rom til mennesker og dyr under brua.



Figur 13 Skisse av brua. Kilde Statens vegvesen.

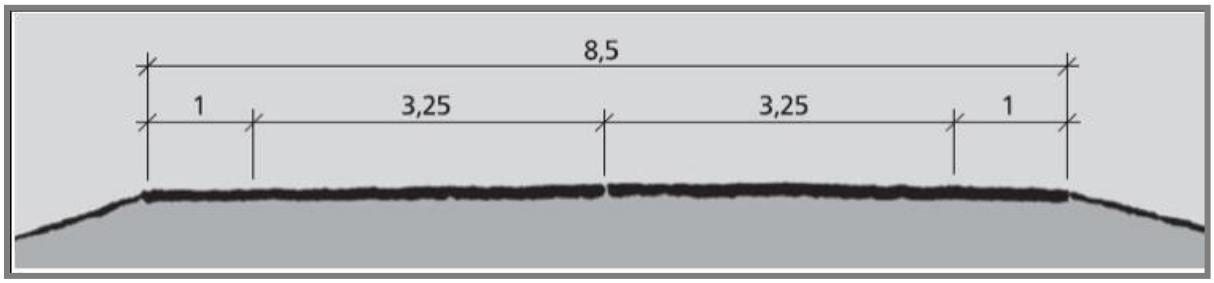
Geoteknikk

Ved P990 er det gjennomført stabilitetsberegninger i sydvendt skråning som går ned mot elv. Beregningen gir en tilfredsstillende sikkerhet. Planlagte skråninger ligger med en helling 1:2. Eventuelle skråninger som blir brattere enn 1:2 skal vurderes av geotekniker. Brua prosjekteres i denne fasen med peler. Dette er hovedsakelig for å hindre at erosjon bli et problem i fremtiden. Peler er også en gunstig fundamenteringsmetode med tanke på setninger. Pelig er en robust, men krevende og relativ kostbar, løsning. Erosjonssikring av pilarer/landkar/elveleier vurderes når en mer detaljert skisse av brua er på plass. Det vil si i detaljprosjekteringa.

Kjøreveger

Følgende dimensjoneringsklasse legges til grunn for prosjektet:

Dimensjoneringsklasse H3 jf. håndbok 100	Veg- og gateutforming
Fartsgrense	90 km/t
Vegbredde	8,5 m
Minste horisontalkurveradius	450 m
Minste vertikalkurveradius, høgbrekk	6400 m
Minste vertikalkurveradius, lavbrekk	2600 m
Maks stigning	6,0 %
Belysning	Ikke krav om belysning
Dimensjonerende kjøretøy	Vogntog
Avkjørsler	Antall avkjørsler begrenses



Figur 14 Tverrprofil med H3 standard med 8,5 meter vegbane. Kilde: Håndbok 100 Veg- og gateutforming.

Avkjørsel

Det er to avkjørsler i planområdet. Avkjørselen som går til eiendommene vest for planområdet, gbnr. 5/227, 5/228, 5/229 og 5/231 og 6/1 får nytt tilkoblingspunkt til ny E6. Her vil deler av eksisterende veg brukes som adkomstveg for å koble seg på ny E6. Kravet til rekkverk for ny Vuolmmašjohka bru betyr at tilkoblingspunktet må flyttes sørover. Den nye adkomstvegen blir privat felles adkomstveg. Eksisterende vegkonstruksjon fjernes og vegområdet tilpasses de stedlige forholdene (natur). Felles avkjørsel sør-øst i planområdet blir flyttet og tilpasset ny veg. Disse avkjørslene vil ikke bli vedlikeholdt eller driftet av Statens vegvesen.

Kommunal veg

Krysset til den kommunale vegen nord-vest i planområdet flyttes cirka 10 meter lenger sør.

Andre tekniske forutsetninger

Følgende forutsetninger legges til grunn i prosjektet:

- Brua med tilhørende veger skal dimensjoneres for fremtidige klimaendringer som sannsynlig havnivåstigning, mer nedbør, flere stormer og økt fare for flom og skred.
- Elvekanten skal i minst mulig grad endres.
- Det skal ikke gjøres inngrep (utfylling) i elva.
- Av hensyn til vassdragslandskapet og biologisk mangfold skal veganlegget i minst mulig grad komme i direkte berøring med vassdraget og tilhørende kantsoner.
- Etter at arbeidet med bruer og veger er avsluttet, skal området være mest mulig uberørt.

Rasteplass

Det er en rasteplass («Veidnes») med avkjørsel til flere eiendommer nord-vest i planområdet. Rasteplassen har plass til omtrent 15 små og 4 store kjøretøy og driftes av Statens vegvesen. Rasteplassen er møblert med sittegrupper, lekeplass, toalett og en informasjonstavle. Rasteplassen vil bli regulert til Statens vegvesen sin eiendom. Avkjørsel til eiendommene i vest vil bestå som i dag.

Fjerne eksisterende bru

Eksisterende bru skal fjernes innen ett år etter at ny bru er ferdigstilt. Prinsippet for å rive bruer er at riveavfallet i størst mulig grad demonteres og sorteres i de respektive avfallsrestriksjonene direkte på stedet. Materialene skal deponeres i henhold til utarbeidet avfallsplan og miljøsaneringsbeskrivelse.

Universell utforming

Veganlegget skal utformes etter prinsippene om universell utforming jamfør håndbok V129 Universell utforming av veger og gater.

6.3 Nærmere beskrivelse av planstrekningen

I sør starter ny veglinje 350 meter før avkjørsel til Veineset. Etter avkjørselen til Veineset får vegen en svak linjeføring vest for den skarpe kurven i sør. Eiendommene vest for planområdet vil få ny adkomstveg med felles avkjørsel til E6. Avkjørselen blir forlenget med omtrent 310 meter sør for eksisterende avkjørsel som følge av kravet til rekkverk over Vuolmmašjohka. Deretter går vegen i tilnærmet rett linje over brua. Den nye brua bygges

omtrent 280 meter nedstrøms gammel bru (i luftlinje). Nord for brua trekkes veglinja vestover før den kobler seg på eksisterende veg omtrent 830 meter øst for brua. Adkomsten til rasteplassen «Veidnes» vil bli tilpasset ny E6. Slik bedrer vi sikten og kjøreopplevelsen, samtidig som vi reduserer løssnø problematikk.

7. Virkninger av planforslaget – arealbruk og løsninger

7.1 Fremkommelighet

Plassering av ny bru og veg vil gi bedre sving- og høydekurvatur. I dag varierer vegbredden mellom 6 til 7,7 meter. Etter at tiltaket er utført, vil vegbredden være 8,5 meter. Ved å oppgradere vegstrekningen vil veglinja gi bedre fremkommeligheten.

7.2 Samfunnsmessige forhold

Miljøforbedringer

Bredere veg og slakere kurve vil redusere risikoen for ulykker for de som ferdes på vegstrekningen.

Forurensning

Tiltaket vil ikke medføre forurensning til luft ut over normalt utslipp som er nødvendig for å gjennomføre tiltaket. Men uforutsette hendelser kan føre til forurensning av jord og vann.

Barns interesser

Det er ingen fastboende barn i planområdet som vil bli berørt av planforslaget.

7.3 Avlastet veg og forslag til omklassifisering

Deler av gammel veg skal omklassifiseres til privat veg. Vegen skal ikke vedlikeholdes eller driftes av Statens vegvesen. Resterende av tidligere E6 innenfor planområdet skal nedlegges og revegeteres.

7.4 Naboer

Berørt bebyggelse

Vest for planområdet vil hyttene, samt Finnmarkseiendommen bli berørt av tiltaket som følge av ny avkjørsel. Dette gjelder gbnr. 5/227, 5/228, 5/229, 5/231 og 6/1. Ny avkjørsel vil koble seg på E6 sør for dagens avkjørsel.

Innløsning av eiendom

Den vedtatte reguleringsplanen skal skaffe hjemmel for erverv av nødvendig grunn. Flytting av veglinja og breddeutvidelse av vegen vil kreve mer areal. Rasteplassen «Veidenes» ligger i dag på privat grunn. Rasteplassen driftes av Statens vegvesen, og det vil derfor være naturlig at vi også eier grunnen. Dersom frivillige avtaler med grunneiere og rettighetshavere ikke oppnås, vil den vedtatte plan være grunnlag for ekspropriasjon av grunn og rettigheter etter vegloven § 50. Normalt vil grunnervervet følge formålsgrensen, slik at område for samferdselsanlegg blir offentlig eiendom med Statens vegvesen som eier. Det er ikke behov for å innløse bygninger for å realisere planforslaget.

Avkjørsler

Begge avkjørslene i planområdet blir flyttet. Dette gjelder avkjørsel til eiendommene i vest gbnr. 5/227, 5/228, 5/229, 5/231 og 6/1, samt den sørlige avkjørselen til Veineset. Byggegrensen blir 50 meter fra riksvegen jamfør veglova § 29.

7.5 Landskapsbilde

Utbedringen av vegen har dimensjoneringsklasse H3. Dette innebærer en stivere kurvatur og bredere veg enn dagens veg. Den økte vegstandarden fører til inngrep i uberørt landskap, samt ny kryssing over elva. Ny veglinje følger ikke landskapets små terrengformer og er dermed mer dominerende i landskapet enn eksisterende veg. Vegen vil imidlertid absorberes i det storskala landskapet. Sårbarheten knyttes til det åpne og karrige naturlandskapet, som i dag har få store inngrep utenom dagens E6 og sideanlegg knyttet til denne (stopplommer, snøskjermer osv.) samt to masseuttak. Vegetasjonen som er i området fremstår frodig, men vokser med begrensede vekstvilkår fordi vekstjorda ligger som et tynt lag på løsmasser. Den relativt lave tålegrensen for inngrep forbindes også med landskapets småformer, der det kuperte terrenget med nedsenkninger, koller og høydedrag er sårbart for et linjert inngrep som vegen er.

Ny veg i landskapet

Fra profil 0 – 260 ligger ny veg i samme trasé som eksisterende veg, og medfører bredere veg og ny lav fylling uten rekkverk. Mot Russevannet ligger det i dag en rasteplass. Fra profil 260 – 780 tar ny veg av eksisterende veg og går ut på et skrint platå. Vegen ligger lett i terrenget med en tosidig lav fylling uten rekkverk. Fra profil 0 – 780 vil vegen ha gode forutsetninger for å absorberes i landskapet ved bevisst forming og dekke av fyllingen.

Fra profil 780 – 1080 ligger vegen først i en lav tosidig løsmasseskjæring, for så å krysse juvet med en 70 meter lang bru og deretter lande på terreng på en tosidig lav fylling, før den går inn i en tosidig løsmasseskjæring. Løsmasseskjæringene kan formes til eksisterende terreng og dermed integreres noe. Gjennom strekningen vil det være brurekkverk og vegrekkverk som avsluttes ved å føre det inn i terrenget. Bruspennet er åpent og brua fremstår luftig over elva. Kanstonen tilstrebes bevart så langt det er mulig og berørt areal skal istandsettes til opprinneligstand. Landkarene tar hensyn til elvas retning. Samlet sett har brua gode forutsetninger for å fremstå integrert i landskapet.

Videre ligger vegen i en tosidig, høy løsmasseskjæring. Fra profil 1260–1500 er løsmasseskjæringen mot fjorden slaket ut for å sørge for utsikt og variasjon. Langs denne strekningen vil løsmasseskjæring kunne formes naturlig til eksisterende terreng og danne en ny terrengform. I profil 1110 vil ny avkjørsel til hyttefelt medføre et hakk i terrenget i form av en stor løsmasseskjæring. Løsmasseskjæring fra avkjørsel og fra veg vil kunne avrundes og nytt terreng vil kunne formes. Mot vest vil løsmasseskjæring fra profil 1130–1740 være dominerende og være et stort langsgående inngrep i landskapet. I det storskala landskapet omkring Porsangerfjorden vil imidlertid inngrepet absorberes.

Fra profil 1610 ligger ny veg i eksisterende trase og medfører mindre nye inngrep. Rekkverk mot fjorden fremstår som en visuell barriere mot fjorden. Ny avkjørsel vil integreres i terrenget ved naturlig revegetering av fylling.

Landskapstilpasning

Terrenginngrep skal generelt begrenses, og skje mest mulig skånsomt. Skjæringer, fyllinger og øvrige berørte areal og anlegg skal formes slik at de er godt tilpasset omkringliggende

terreng og omgivelser. Terrenginngrepene formes slik at de permanente visuelle og miljømessige virkningene av inngrepet blir minst mulig. Stedlige masser tilstrebes benyttet.

Som hovedregel skal berørt areal i naturområder revegeteres på naturlig måte ved at det eksisterende vegetasjonsdekke og vekstmedium tas av, for så å legges tilbake på tilnærmet samme sted. Naturlig revegetering er med på å integrere inngrepet i landskapet ved at fyllinger og skjæringer har likt dekke som øvrig vegetasjon.

Ny veg ligger i et karrig naturlandskap. Vekstvilkårene er begrenset fordi vekstjorda ligger som et tynt lag på løsmasser. Som hovedregel skal berørt areal i naturmark revegeteres naturlig. Eksisterende vegetasjonsdekke i området er tynt og sårbart for flytting og lagring. Vegetasjonsdekket tas av med forsiktighet og mellomlagres på angitte områder i byggefasen. Avtakingen bør skje i løpet av høstsesongen. Det bør gjøres tiltak og føres tilsyn for å unngå uttørking i anleggsfasen. Vegetasjonsdekket skal legges løst ut igjen i planområdet så tidlig på våren som mulig, på samme avsnitt langs vegen som de ble hentet fra. Vegetasjonsdekket skal lagres separat og ikke blandes med andre masser.

Naturlig revegetering vil bidra til en mye raskere vegetasjonsetablering og vegen vil raskere integreres i landskapet. Det vil imidlertid være lite vegetasjonsdekket til å både istandsette fylling og løsmasseskjæring for ny veg, samt istandsette gammel veg. Det må derfor foreligge en plan på hvordan vegetasjonsdekke som er tatt av, skal fordeles på området. Disse områdene skal prioriteres, med unntak av grøft:

1. Tosidig fylling fra profil 0-900
2. Området rundt ny brukryssing og elvekantsonen
3. Istandsetting av eksisterende veg
4. Løsmasseskjæring mot fjorden profil 1050-1450 og avkjørsel motsatt side
5. Fylling mot fjorden profil 1450-2065 pluss fylling fra avkjørsel

Siden det er lite og skrinn vegetasjon i området, må det sees på andre muligheter for å integrere inngrepet i landskapet. Det skal tas inspirasjon fra de vegetasjonsfattige rullesteinsområdene som finnes i området. Det anbefales derfor at løsmasseskjæring mot vest fra profil 1160-1550 skal dekkes med stein som ligner på rullesteinen i området. De skal ha en ryddig steinsetting. Samlet vil dette gi en variasjon og et spennende innslag langs vegen, samtidig som inngrepet vil være integrert i landskapet.

Dersom det ikke er nok vegetasjonsdekke til områdene listet opp ovenfor, skal det vurderes å tilføre lokal frøblanding. Det henvises til Bioforsk rapport Vol. 10 No. 72 2015 *Vegetasjonsetablering – frøblanding for veganlegg.*

Der ny veg ikke følger dagens veg, skal dagens veg tilbakeføres til naturen. Terrenget skal endres slik at en ikke ser at det har ligget en veg der.

Der det er mulig å slake ut fyllingene skal dette gjøres for å unngå bruk av rekkverk. Dersom dette ikke er mulig velges det samme rekkverket som er satt opp i dag: w-skinne med

trestolper. Det er viktig med gode overganger til brukrekkverket og gode avslutninger av rekkverket ved å føre det inn i terreng etc.

Virkning av tiltaket i anleggsfasen

I anleggsfasen vil store deler avsatt til midlertidig rigg- og anleggsbelte kunne berøres. Prosjektområdet ligger i et område med skrinn vegetasjon som er svært sårbar for inngrep og har reduserte vekstvilkår. Berøring i disse områdene vil føre til varige spor i landskapet og det er derfor en stor fare for at området blir ødelagt. En detaljert rigg- og marksikringsplan må gi tydelige begrensninger på hvilke områder som kan brukes i anleggsfasen og hvilke områder som skal sikres. Det er viktig at anleggstrafikken ikke kjører på den sårbare jorda men etablerer egne kjøreveger som igjen istandsettes. Bevaring av vegetasjonsdekket og istandsetting skal også komme tydelig frem i planen. Bygging av ny bru og fjerning av gammel bru vil også føre til negative virkinger på landskapet i anleggsfasen. Det er svært bratt i området rundt elva og det er stor fare for at elvelandskapet forringes. Det må også her settes tydelige begrensinger. En annen utfordring i anleggsfasen vil vare å ta være på vegetasjonsdekket. Vegetasjonsdekket er tynt og sårbart for flytting. Mellomlagring av vegetasjonsdekket må derfor utføres bevisst og riktig.
Avtakingen bør skje i løpet av høstsesongen. Det bør gjøres tiltak og føres tilsyn for å unngå uttørking i anleggsfasen.

Massedeponi, andre deponi og rigg kan endre landskapets karakter, men kan også sette i stand et ødelagt område. Det anbefales at slike tiltak plasseres i områder som ikke er eksponert og som har en buffer av vegetasjon eller høyere terrengform mot bebyggelse etc. Eventuelt kan tiltak legges i områder som allerede er «ødelagt» og istandsettes etter et midlertidig tiltak, eller formes til nytt terreng ved et massedeponi.

Rett etter brua mot sør er det i dag et gammelt, lite masseuttak som ikke er istandsatt. Dette kan med fordel tas i bruk som deponi, og formes naturlig til eksisterende terreng og naturlig revegeteres. Mindre og godt synlige sår i landskapet skal i første omgang istandsettes, før eventuelt overskuddsmasse blir lagt i det store massetaket mot fjorden. Eksisterende masseuttak bør brukes som riggområde. Alle områder brukt som deponi eller riggområde skal istandsettes etter anleggsfasen. Planer for dette skal utarbeides før anleggsfasen starter.

For masseuttak gjelder de samme føringene som for deponi. Ved større masseuttak skal det foreligge en driftsplan med istandsettingsplan. Dersom det skal tas ut masser i skjæringen langs E6, bør den samtidig istandsettes.

Fremtidig reiseopplevelse

Fremtidig reiseopplevelse vil endres noe, men vegen vil fortsatt variere i avstand fra fjorden og få ulike sekvenser av åpent fjordlandskap, skrint viddelandskap og mer frodig naturlandskap. Om reiseopplevelsen blir god, er avhengig av hvordan sidearealene utformes. Det er derfor viktig at sidearealene utformes bevisst og i tråd med anbefalinger. I sørlig retning, etter brua, er løsmassekjæringen på østlig side slaket ut for å åpne opp og få utsikt over fjorden. Løsmasseskjæring med en ordnet steinsetting av rullestein, vil være med på å

gi en variasjon og et spennende innslag langs vegen, samtidig som inngrepet vil være integrert i landskapet.

7.6 Nærmiljø og friluftsliv

Den nye vegtraseen vil ikke redusere tilgjengeligheten hverken i, eller utenfor planområdet. For eiendommene vest for planområdet vil vegen komme lenger fra hyttene. Planforslaget vil ikke redusere muligheten for jakt og fiske.

7.7 Naturmangfold

Samlet sett fremstår området med et rikt og variert naturmangfold, men uten store verdier registret i umiddelbar nærhet til tiltaksområdet. Det er ikke utvalgte naturtyper eller prioriterte arter i planområdet (jf. naturmangfoldloven §§ 23 og 52). Effekt av tiltaket er i hovedsak knyttet til bygging av ny bru og fjerning av dagens bru. Ny veg på begge sider av brua vil beslaglegge noe areal, og noe areal som i dag er urørt vil derfor bli berørt. Tiltaket vil ikke påvirke utvalgte naturtyper, prioriterte arter, utvalgte kulturlandskap, verneområder, nærområder til verneområder eller marint beskyttede områder. Virkningene av inngrepet vil bli redusert gjennom en plan for revegetering. For å ivareta naturmiljøet langs elva, skal innsnevring av elveløpet unngås. Fiskens frie ferdsel vil i svært liten grad bli berørt av planarbeidet. Følgende avbøtende tiltak er vurdert i reguleringsplanfasen og må tas videre i arbeidet med utarbeidelse av YM plan i prosjekteringsfasen:

- Brua etableres med tre spenn slik at vassdragets bredde ikke reduseres. Gammel bru vil fjernes og området vil så langt det lar seg gjøre settes tilbake til opprinnelig stand.
- Inngrep i elva må unngås så langt det er praktisk mulig. Etter føre-var-prinsippet bør arbeider i elva som kan utgjøre et vandringshinder unngås. Spesielt er det viktig å unngå slike når hovedstrømmen av anadrom fisk vandrer opp i løpet av sommer- og høstmånedene.
- Vegetasjon langs vassdragets kantsoner forsøkes bevart så langt det lar seg gjøre. Kun nødvendige arbeider og sikringstiltak er tillat i og rundt elva.
- Utstyr og maskiner som kommer i kontakt med elva, skal desinfiseres i anleggsfasen for å unngå spredning av *Gyrodactylus salaris.*
- Alle utslipp av kjemikalier og stoffer som kan være skadelig for livet i elva skal unngås.
- Området forsøkes revegetert med stedegen vegetasjon så langt det lar seg gjøre.

§ 8 Kunnskap om naturmangfold i området

Kunnskap er i hovedsak basert på informasjon fra offentlige databaser og egen befaring. Området ble befart av Therese Sigurdsen september 2015. Offentlige myndigheter er kontaktet for eventuell informasjon utover offentlige databaser. Kunnskapsgrunnlaget blir regnet som tilstrekkelig jamfør Naturmangfoldloven § 8, der det heter at kravet til kunnskapsgrunnlag skal stå i et rimelig forhold til sakens karakter og risiko for skade på naturmangfoldet.

§ 9 Om føre-var-prinsippet

Føre-var-prinsippet sier at dersom det ikke foreligger tilstrekkelig kunnskap om hvilke virkninger en beslutning har for naturmiljøet, skal det tas sikte på å unngå mulig vesentlig skade på naturmangfoldet. Dersom man i anleggsfasen ikke kan garantere at arbeidet i elva ikke kommer i konflikt med oppvandring av anadrom fisk, må man tilpasse anleggsarbeidet slik at det foregår tilstrekkelig sent, etter at hovedstrømmen av fiskevandring er over. Føre-var-prinsippet kommer ikke til anvendelse på andre forhold i prosjektet.

§ 10 Samlet belastning på naturmangfoldet i planområdet

Tiltaket vil ikke direkte påvirke sjeldne arter og verdifulle naturtyper. Vi mener derfor at dette tiltaket ikke fører til at den samlede belastningen øker vesentlig.

§ 11 Kostnader ved miljøforringelse

Statens vegvesen vil som tiltakshaver dekke kostnader ved å iverksette tiltak for å ivareta naturmangfold. For dette tiltaket er vilkår i § 11 spesielt aktuelt for inngrep i nærheten av Vuolmmašjohka. Det bør brukes løsninger som gir det beste resultatet samlet sett, selv om dette vil kunne koste mer enn en enklere løsning. Dette innebærer at inngrep i elva må begrenses, selv om dette gjør at man må velge maskiner som er dyrere å drifte. Dette gjelder også ved rengjøring av maskiner som har vært i kontakt med vassdrag infisert med Gyrodactylus salaris. Siden inngrepene berører verdifulle områder er det viktig at en ikke bygger ut mer enn det som er nødvendig. Det skal utarbeides ytre miljøplan, samt rigg- og marksikringsplan hvor forebyggende avbøtende og/eller gjenopprettende tiltak vil fremgå.

§ 12 Om miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder

Under anleggs- og driftsfasen skal det brukes mest mulig skånsomme metoder og maskiner, slik at utbyggingen ikke gjør mer skade enn det som er nødvendig. Dette innebærer også utførelse av avbøtende tiltak. For å redusere de negative effektene på naturen vil avbøtende tiltak videreføres og utdypes i vegvesenets ytre miljøplan samt rigg- og marksikringsplan i anleggstida.

Flomsituasjon

Ny bru er dimensjonert med hensyn til en flom med returperiode på 200 år, der det også er tatt hensyn til klimaendringer. Flomkapasiteten vil bli betraktelig bedre enn nåværende kapasitet. Brua er planlagt med tanke på at elva kan forandre seg en del rundt bruområdet, i tillegg blir elvebredden erosjonssikret etter behov.

7.8 Kulturmiljø

Det er registrert 5 automatisk freda kulturminnelokaliteter som er i direkte konflikt med tiltaket. Dette gjelder id 222436, id 222432, id 222430, id 222428-1 og id 8511. For kulturminnene som er i konflikt med tiltaket er det gjennom regional kulturminneforvaltning søkt Riksantikvaren om dispensasjon fra kulturminneloven. Kulturminne id 46851 ligger inntil vegen, men vil ikke bli berørt. Det må tas hensyn til kulturminner i anleggsfasen.

7.9 Naturresurser

Reindrift

For å ivareta hensynet til reindriftsnæringa vil tiltaket ikke gjennomføres i det tidsrommet hvor reinen bruker trekk- og flytteleiet, eller når simlene oppholder seg i området i kalvings- og pregningsperioden. Flyttelei går mellom rasteplassen og Vuolmmašjohka bru. Reinen flytter til Veineset fra midten av april til midten av mai. Simelen kalver i samme periode. Dette gjør det hensiktmessig å bygge brua fra juni og utover. Før byggestart kontaktes reinbeitedistrikt 16 og Skáideduottor Siieda for nærmere avklaring om hensyn til reindrifta.

Figur 15 Rein ved E6. Kilde Statens vegvesen.

7.10 Støy og vibrasjoner

Støy

Som forutsetning for støyberegningen er det lagt til grunn en forventet trafikkmengde i 2036 (Nasjonal vegdatabank). Konklusjon viser at prosjektet ikke utløser krav om avbøtende tiltak for å redusere støybelastningen.

7.11 Massehåndtering og midlertidig rigg- og anleggsområde

Massehåndtering

Det skal ikke gjøres nye inngrep i terrenget foruten om det som fremgår av rigg- og marksikringsplanen og i reguleringsplankartet. Massehåndtering skal skje innenfor areal avsatt til vegformål. Overskuddsmassen på omtrent 136 000 m^3 fra anleggsvirksomheten skal brukes til å fylle igjen, og terreng tilpasse tidligere hull og masseuttak i terrenget. Disse områdene er merket # 5, 10, 11 og 12 i reguleringsplankartet. Dette er grusmasser og andre ubrukbare masser. Statens vegvesen må inngå avtale om deponering av masser med fester av eiendommer merket #11 og #12.

Midlertidig rigg- og anleggsområde

Plassering av rigg og midlertidig og permanente deponier skal kartfestes i en rigg- og marksikringsplan (RM-plan). Områdene skal tilbakeføres og istandsettes etter bruk. Arealet vil bli tilbakeført til landbruk- natur- og friluftsområder samt reindrift formål når prosjektet er ferdigstilt. Det er satt av areal på hver side av brua til rigg- og anleggsområde. Dette er areal som trengs for å komme til med maskiner for å pæle og bygge brua. Riggområdet skal ha istandsettingsplan i forbindelse med konkurransegrunnlaget.

7.12 Risiko, sårbarhet og sikkerhet (ROS analyse)

Risiko er konsekvensene av uønskede hendelse og sannsynligheten for at hendelsen inntreffer. Som grunnlag for analysen er det brukt et skriv fra Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap, og en sjekklistebasert tilnærming er benyttet (DSB 1994 & 2001) (Aven, 2008). Det ble i denne analysen ikke avdekket store risiko forhold (rødt felt)

som krever tiltak, men to uønskede hendelser (UH) som medfører en risiko over akseptabelt nivå. Dette blir videre vurdert under.

Uønsket hendelse	Risiko			Kommentar
	K	S	R	
1) Forurensing av elv.	3	1	GRØNN	• Skade på fisk i elv – gitt at skaden skjer i mest sårbart tidspunkt. • Arbeid blir gjort i elv. • Egne bestemmelser for anlegg- og riggområde er beskrevet i reguleringsplan. • Plan for forurensing beskrives i prosjekteringsfase.
2) Skade på naturverdier i og rundt elv.	2	3	GUL	• Erosjonssikring vil påvirke dyreliv og fauna i dette området. • Ved inngrep skal dette være på så små områder som mulig. • Rigg- og marksikringsplan med hensyn på massehåndtering • Utkast for vegetasjon og revegetering utarbeides i planfase.
3) Skade på kulturminne.	3	1	GRØNN	• Det skal vurderes å gjerde inn kulturminner i anleggsperiode. • Rigg- og marksikringsplan skal beskrive forbuds- og botområde som ivaretar kulturminner.
4) Redusert beredskap for utrykningskjøretøy.	3	1	GRØNN	• Risiko akseptabel, ingen tiltak nødvendig.
5) Skade på kraftforsyning.	2	2	GRØNN	• Lov og forskrifter for arbeid under kraftlinje skal overholdes. • Hensynssone er beskrevet.
6) Drivsnøproblematikk som på virker vinterdrift.	2	2	GRØNN	• Rørrekkverk kan vurderes i neste planfase.

4.1 Forurensing av elv

Her ble det identifisert en uønsket hendelse der elva blir forurenset i anleggsperioden. Konsekvensen blir vurdert til å kunne være stor, konsekvensverdi 3 er valgt, men sannsynligheten er ikke stor (S=1). Dette fordi konsekvensen ved en forurensing kun blir stor om UH skjer på spesielt sårbare tidspunkt. Analysegruppen anser spesifikke tiltak ikke er nødvendig i denne fasen av prosjektet, men ønsker å gi føring for videre faser. Her anbefales det å følge egne bestemmelser for anlegg- og riggområder som er beskrevet i reguleringsplan. Det bes også om at det i prosjekteringsfase tas høyde for en slik risiko og at det utarbeides plan for forurensning.

4.2 Skade på naturverdier i og rundt elv

Det er identifisert en UH skade på naturverdier i og rundt elv, da det i analysen framkom en bekymring rundt masseforflyttelse og inngrep i naturen under byggefasen. Dette i stor grad grunnet at vegetasjonen er svært skrinn og med reduserte vekstvilkår. Vegetasjonen er sårbar for flytting og lagring over tid, det er også utfordring knyttet til gamlevegen. Her stiller gruppa krav til rigg- og marksikringplan med hensyn på massehåndtering, og at utkast for vegetasjon og revegetering utarbeides i planfase – dette vil gi føringer for videre faser.

7.14 Rammer og premisser for planarbeidet

Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging

I planen vil vi redusere de miljøskadelige virkningene av transporten ved å øke standarden på vegen slik at vi får jevnere kjøring. I planlegginga av brua er flomanalysen brukt som grunnlag for vurderingene.

Nasjonal transportplan

Vi vil bedre framkommeligheten ved å redusere avstandskostnadene slik at konkurranse-kraften i næringslivet styrkes, og hovedtrekkene i bosettingsmønsteret opprettholdes. I det vegen er ferdig vil vi ha redusert sannsynligheten for ulykker ved å øke bredden til 8,5 meter på veg og bru, slake ut kurver og heve vegen.

Planstatus for området

Kommuneplanens arealdel for Porsanger ble vedtatt i 2000. Planområdet er regulert til landbruk, natur og friluftsliv (LNF).

Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging

Gjennom planlegginga av arealbruk og transportsystem er det et mål å fremme samfunnsøkonomisk ressursutnyttelse, god trafikksikkerhet og effektiv trafikkavvikling. Dette vil vi ivareta gjennom utbedring av vegen til moderne riksvegstandard. Ved å gjøre minst mulig inngrep i terrenget og legge føringer for arealbruken vil vi ta hensyn til kulturminner, naturmangfold og estetiske kvaliteter.

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

Det går en treikklei og flyttelei over E6 og gjennom planområdet. Vi kan ikke se at tiltaket vil gi endret bruk av utmarka for den samiske reindrifta.

8. Gjennomføring av forslag til plan

8.1 Framdrift og finansiering

Utbyggingen skal finansieres av staten. Det er ikke bevilget midler til prosjektet i inneværende handlingsprogram.

8.2 Utbyggingsrekkefølge

Rigg- og marksikringsplan og istandsettingsplan

Før bygge- og anleggsarbeidet starter skal det utarbeides rigg- og marksikringsplan, samt istandsettingsplan.

Fjerning av gammel bru og deler av E6

Arbeidet med å fjerne gammel bru og tilstøtende veger skal igangsettes umiddelbart etter at ny bru med tilstøtende veger er ferdigstilt. Det skal ikke knuses betong så betongmasser havner i elva.

8.3 Trafikkavvikling i anleggsperioden

Trafikken skal gå på eksisterende bru og E6 mens ny bru og tilførselsveger bygges.

8.4 Sikkerhet, helse og arbeidsmiljø (SHA)- og Ytre miljøplan (YM) for byggefasen

SHA er i denne sammenheng den belastningen som påføres mennesker som deltar i prosjektet i anleggsfasen, driftsfasen og vedlikeholdsfasen, samt publikum/brukere i byggefasen og i drifts- og vedlikeholdsfasen. Statens vegvesen har som arbeidsgiver og byggherre ett mål om at all virksomhet i Statens vegvesen skal gjennomføres uten at mennesker og miljø skades. SHA-planen skal beskrive krav og forutsetninger til den som utfører arbeidet. Planen skal innarbeides i konkurransegrunnlaget.

En Ytre Miljøplan (YM-plan) skal beskrive prosjektets utfordringer knyttet til ytre miljø og hvordan dette skal håndteres. Det er i hovedsak byggherren som blir berørt av dette og som skal ivareta miljøkravene i lover og forskrifter. Ytre miljø er i denne sammenheng forurensningen i tilknytning til anleggsdrift og fremtidig drift og vedlikehold. Planen er både grunnlag for prosjektering og konkurransegrunnlag, og en oppsummering/vedlegg til sluttkontrakt. Særskilte miljøutfordringer for detaljregulering i denne planen skal ivaretas gjennom:

- Vegetasjonsplanen som viser prinsipper for og føringer for utforming av veganlegget.
- Støyvurderingen skal legges til grunn. En mer detaljert vurdering utarbeides i forbindelse med byggeplan/konkurransegrunnlag.

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

Tema	Problemstillinger/vurderinger
Vibrasjoner	–
Luftforurensning	–
Forurensning av jord og vann	–
Landskap	• Se vegetasjonsplan som legger vekt på å ivareta kulturlandskapet.
Nærmiljø og friluftsliv	–
Naturmangfold	• Inngrep i vassdraget begrenses så mye som mulig. • Utstyr og maskiner som kommer i kontakt med elva, skal i forkant desinfiseres for å unngå spredning av Gyrodactylus Salaris. • Vegetasjon langs vassdragets kantsoner forsøkes bevart så langt det lar seg gjøre. Kun nødvendige arbeider og sikringstiltak er tillatt i og rundt elva. • Alle utslipp av kjemikalier og stoffer som kan være skadelig for livet i elva skal unngås.
Naturressurser	–
Høyspentledninger og kabler	• Det må vises varsomhet når det arbeides nært høyspentledninger og kabler. • Flytting av ledninger og kabler må avklares med eier.
Materialvalg og avfallshåndtering	• Stedegne materialer skal brukes. Se vegetasjonsplan. • Avfall skal fraktes til godkjent deponi.

9. Vedlegg

1. Plankart
2. Illustrasjonshefte
3. Bestemmelser
4. Adresseliste
5. Innspill til varsel om planoppstart
6. Innspill til høring og offentlig ettersyn