



**Statens vegvesen**



# REGULERINGSPLAN

**Prosjekt: Vegutbedring fv. 98 Ifjordfjellet**

**Parsell: Parsell 2: Skadjajavri**

Lebesby kommune

## TEKNISKE DATA

Fra profil:	4800 - 7100
Dimensjoneringsklasse:	H1
Fartsgrense:	80 km/t
Trafikkgrunnlag (ÅDT):	1500 år 2030

Planforslag til politisk sluttbehandling

Region nord  
Alta kontorsted  
Dato: 29. august 2011



<b>1</b>	<b>FORORD</b> .....	<b>2</b>
<b>2</b>	<b>INNLEDNING</b> .....	<b>3</b>
2.1	REGULERINGSPLAN – FORMÅL, INNHOLD OG BEHANDLING .....	3
1.2	PLANOMRÅDE .....	4
1.3	BAKGRUNN OG FORMÅL .....	4
1.4	FORHOLD TIL ANDRE PLANER .....	5
<b>2</b>	<b>DAGENS SITUASJON</b> .....	<b>7</b>
2.1	TRAFIKKFORHOLD .....	7
2.2	GEOTEKNISKE FORHOLD.....	7
2.3	HØYSPENTANLEGG.....	7
2.4	NATUR OG LANDSKAP .....	7
2.5	NATURMILJØ .....	8
2.6	KULTURMINNER .....	8
2.7	REINDRIFT/VILT .....	8
2.8	FRILUFTSLIV.....	8
2.9	BEBYGGELSE OG BOSETTING .....	8
<b>3</b>	<b>PLANBESKRIVELSEN</b> .....	<b>9</b>
3.1	MEDVIRKNING .....	9
3.2	VEGSTANDARD.....	9
3.3	AVKJØRSLER .....	9
3.4	FRILUFTSLIV.....	10
3.5	NATURMILJØ .....	10
3.6	KULTURMINNER .....	11
3.7	REINDRIFTSNÆRING .....	11
3.8	REKKVERK .....	12
3.9	PRIVATE BRØNNER .....	12
3.10	MASSEDEPONI .....	12
3.11	BYGGEGRENSE .....	12
<b>4</b>	<b>YTRE MILJØ</b> .....	<b>13</b>
<b>5</b>	<b>RISIKO OG SÅRBARHET</b> .....	<b>13</b>
<b>6</b>	<b>EIENDOMSFORHOLD/GRUNNERVERV</b> .....	<b>16</b>
<b>7</b>	<b>GRUNNEIERLISTE</b> .....	<b>16</b>
<b>8</b>	<b>FINANSIERING OG FREMDRIFT</b> .....	<b>17</b>
<b>9</b>	<b>REGULERINGSBESTEMMELSER</b> .....	<b>17</b>

# 1 FORORD

Finnmark fylkeskommune er vegeier, og har bevilget midler til opprustningen av fv. 98 over Ifjordfjellet. Statens vegvesen Region nord og Lebesby kommune har startet arbeidet med reguleringsplan for området ved Skadjajavri, en strekning på ca 2,3 km. Parsellen inngår som en del av en større opprustning av fv. 98 over Ifjordfjellet som skal gjennomføres i løpet av perioden 2010 – 2015.

Statens vegvesen Region nord legger med dette frem planforslag til reguleringsplan for opprustning av vegstrekningen Skadjajavri langs fv. 98 i Lebesby kommune. Planforslaget er utarbeidet i henhold til plan – og bygningsloven av 1. juli 2009 og vegvesenets håndbøker.

Reguleringsplanforslaget består planbeskrivelse, reguleringsbestemmelser og reguleringskart.

Reguleringsplanen har vært ute til offentlig ettersyn i henhold til plan- og bygningslovens § 3-7 og § 12-10 etter varsel om oppstart. Forslag til reguleringsplan er sendt på høring til berørte parter, høringsinstanser og interesseorganisasjoner.

Høringsperioden var 6 uker, fra 7. januar – 18. februar 2011.

Etter høringsfristens utløp er samtlige innkomne merknader til planforslaget behandlet av Statens vegvesen. Deretter oversendes planforslaget med Statens vegvesens merknadsbehandling til Lebesby kommune for politisk behandling. Det er kommunestyret som fatter det endelige vedtaket.

Planforslaget er tilgjengelig på nettsidene til Statens vegvesen:

[www.vegvesen.no/vegprosjekter](http://www.vegvesen.no/vegprosjekter)

## **Spørsmål til planen kan rettes til:**

Statens vegvesen, avdeling Finnmark v/ planlegger Maria Haga  
telefon 78 45 73 73 eller mobilnummer 90 11 09 21  
E-post: [maria.haga@vegvesen.no](mailto:maria.haga@vegvesen.no)

## **2 INNLEDNING**

### **2.1 Reguleringsplan – formål, innhold og behandling**

#### **Formål – hva er en reguleringsplan**

Formålet med reguleringsplanen er å fastsette mer i detalj hvordan arealet innenfor planavgrensningen skal utnyttes eller vernes. Reguleringsplanen er også i mange tilfeller nødvendig rettsgrunnlag for gjennomføring av tiltak og utbygging, blant annet ved eventuell ekspropriasjon av grunn. I noen tilfeller vil en reguleringsplan også omfatte en konsekvensutredning.

#### **Reguleringsplanens innhold**

En reguleringsplan omfatter ett eller flere kart med tilhørende bestemmelser. Planen kan inneholde ett eller flere hoved- og/eller underformål. Formålene kan beskrives hver for seg eller i kombinasjon. Kart og bestemmelser er juridisk bindende. I tillegg skal alle reguleringsplaner ha en planbeskrivelse som beskriver planens formål, hovedinnhold og virkninger, samt planens forhold til rammer og retningslinjer som gjelder for området (jf. Plan- og bygningsloven § 4-2)

I et tidsrom på 10 år fra planen er vedtatt er den grunnlag for ekspropriasjon uten ny behandling av ekspropriasjonsgrunnlaget.

Reguleringskartet er normalt tatt inn bakerst i planheftet. I tillegg lages et illustrasjonshefte med supplerende tegninger.

#### **Behandling av reguleringsplan**

Statens vegvesen planlegger i henhold til plan- og bygningsloven. Etter § 3 -7 gir det Statens vegvesen mulighet til å gjennomføre alle ledd i planarbeidet frem til sluttbehandling i kommunestyre.

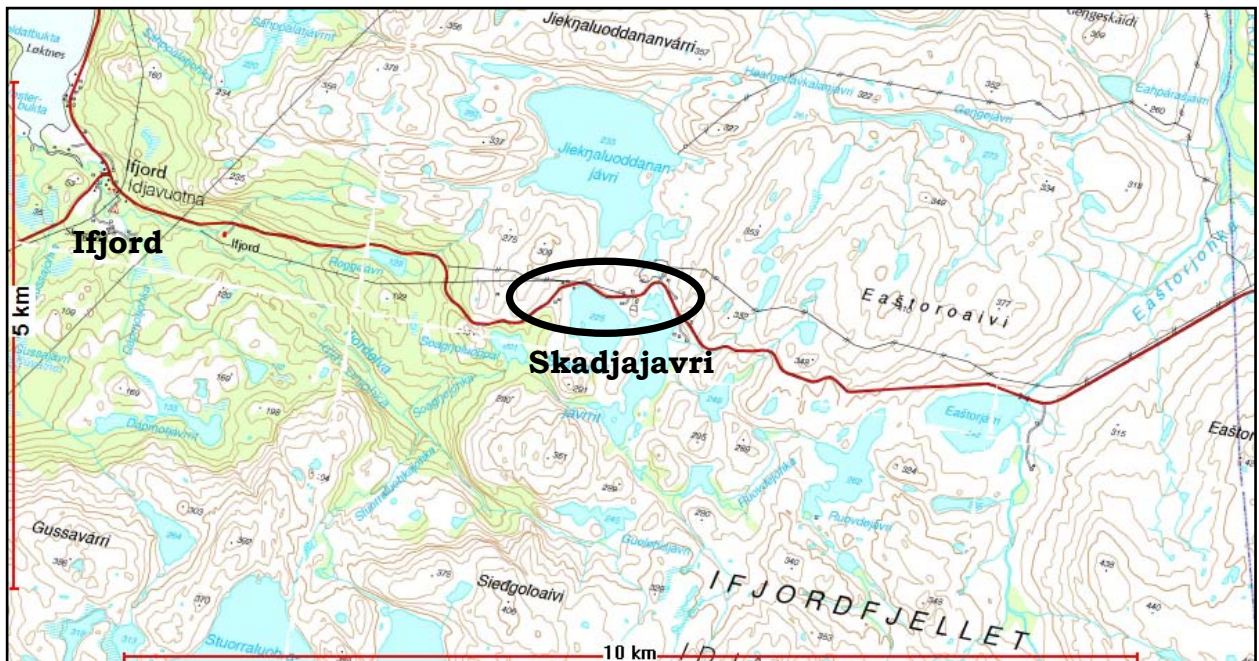
Ved oppstart av planarbeidet skal det varsles ved offentlig kunngjøring. Det skal sikres at grunneiere og andre berørte får anledning til å delta i planprosessen. Det utarbeides et planforslag som legges ut til offentlig ettersyn. Etter at fristen for merknader er ute gjennomføres en merknadsbehandling og eventuelle endringer av planen blir foretatt. Deretter sendes planen til kommunen for sluttbehandling. Det er kommunestyret som har myndighet til å vedta en reguleringsplan.

Noen av sektormyndighetene kan ha innsigelsesrett mot planen. Dersom eventuelle innsigelser ikke blir tatt til følge, kan kommunen be om mekling hos Fylkesmannen. Hvis mekling ikke fører frem skal planen sendes til Miljøverndepartementet for endelig godkjenning. Departementet kan avgjøre om innsigelsene skal tas til følge og kan i så fall gjøre de endringene i planen som kreves. Kommunen skal kunngjøre planvedtaket, jf. Plan- og bygningsloven § 12-12.

#### **Klage på vedtatt reguleringsplan**

Kommunestyrets endelige vedtak om reguleringsplan kan påklages til Miljøverndepartementet etter plan- og bygningsloven § 12-13, jf. § 1-9. Avgjørelsesretten i klagesaker er delegert fra departementet til Fylkesmannen.

## 1.2 Planområde



*Planområdet er avgrenset med svart*

## 1.3 Bakgrunn og formål

Fv. 98 over Ifjordfjellet er en viktig fjellovergang i midtfylket. Den knytter sammen kystbygdene og framstår for mange som en naturlig ferdselsåre. Vegen er av stor betydning for kommunene, men også for de vegfarende. Ved siden av personbiltrafikk ser man også at vegen benyttes av transportnæringen.

Vegen over Ifjordfjellet bærer stedvis stort preg av forfall og en linjekurvatur som ikke er i henhold til dagens vegstandard. Behovet for utbedringer merkes godt i høy- og lavbrekk hvor dårlige siktforhold utgjør en fare for trafikksikkerheten på fjellovergangen. Vinterstid er strekningen ofte kolonnekjørt eller stengt på grunn av vinterdriftsutfordringer. Kun de siste årene har en med ekstraordinær ressurstilgang klart å holde vegen åpen i deler av vintersesongen.

### **Formålet med planen**

Generelt vil tiltaket knyttet til ny veg innebære heving av vegen, utbedring av svinger og bakketopper, samt bearbeiding av sideterreng. Dette vil bidra til at snødriften over vegen bedres, og at vintervedlikeholdet enklere kan utføres. Dette bidrar igjen til økt framkommelighet og trafikksikkerhet for de vegfarende.

Det overordnede målet med reguleringsplanen er at den skal danne grunnlag for å oppgradere vegen og tilhørende bruer/kulverter slik at en tilfresstillende vegstandard oppnås, og derved bidra til nullvisjonenes mål om null drepte og alvorlig skadde i trafikken. Plangrunnlaget legger opp til at parsellen ombygges, slik at de nevnte problemer med dagens veg reduseres.

Planen skal videre skaffe hjemmel for erverv av nødvendig grunn til gjennomføringen av de planlagte tiltak.

#### **1.4 Forhold til andre planer**

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

#### **Rikspolitiske retningslinjer og vegnormaler**

Retningslinjene for planlegging av riks- og fylkesveger etter plan- og bygningsloven (T-1057) med "Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging", skal legges til grunn for utarbeiding og behandling av planer for riks- og fylkesveger.

Statens vegvesen er pålagt å utarbeide sine planer i henhold til normaler utarbeidet med hjemmel i Samferdselsdepartementets forskrifter etter veglovens § 13. Disse forskriftene gir generelle rammer for vegenes utforming og standard, og gjelder alle offentlige veger.

#### **Fylkesplan for Finnmark 2006-2011**

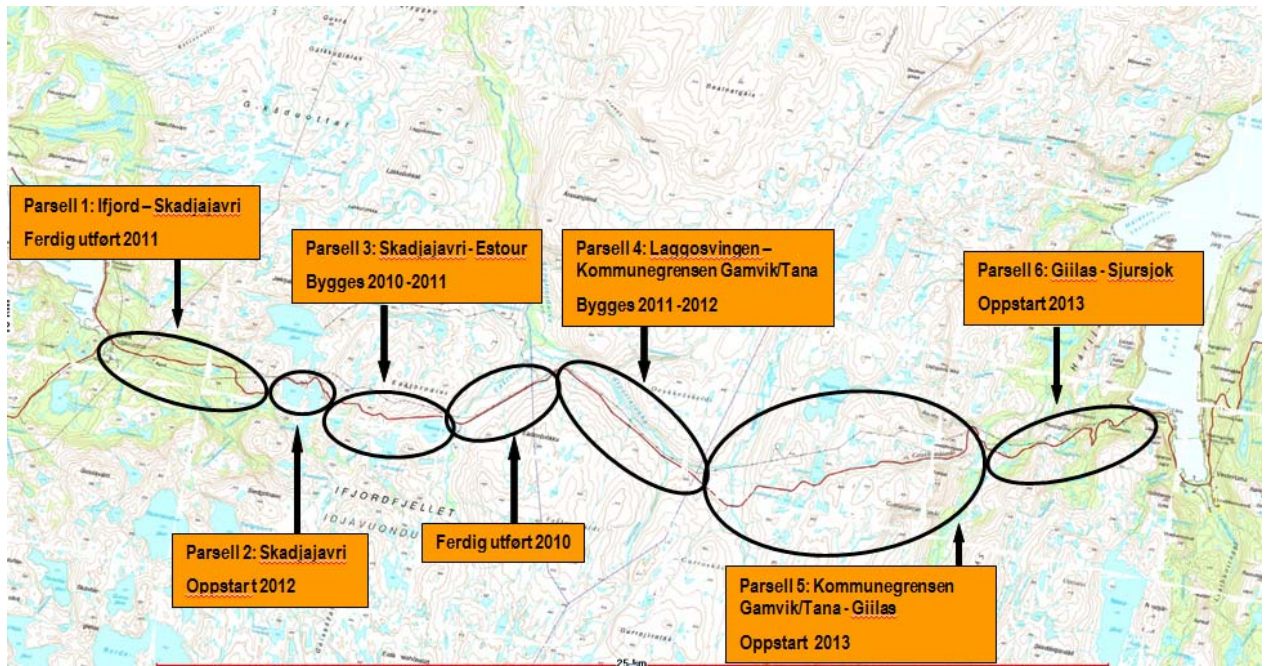
Fylkestinget vedtok i mars 2009 å forlenge Fylkesplan for Finnmark 2006-2009 med to år. Den nye gyldighetsperioden for fylkesplanen blir da 2006-2011. Fylkesplanlegging er forankret i plan- og bygningsloven. Formålet med planen er å samordne statens, fylkeskommunens og kommunenes virksomhet i fylket. Fylkeskommunen er ansvarlig for utformingen av planen. Dette gir fylkeskommunen en mulighet til å utforme en regional politikk som ivaretar både sentrale interesser og lokale behov. Fylkesplanen omhandler fysiske, økonomiske, sosiale og kulturelle områder i fylket.

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

#### **Regional samferdselsplan for Finnmark 2010 – 2014**

Regional samferdselsplan 2010-2014 er vedtatt av fylkestinget i desember 2010. I planen er det satt av midler til opprustningen av fv. 98 Ifjordfjellet. Tabellen nedenfor viser den planlagte finansieringen av utbedringen fordelt på år.

<b>Full utbedring av fv. 98 strekningen Ifjord - Sjursjøk</b>	<b>Total ramme 415 mill</b>
Prognose 2010	77
Planlagt finansiering 2011	89
Planlagt finansiering 2012	83
Planlagt finansiering 2013	83
Planlagt finansiering 2014	83



*Kartet viser hele strekningen som skal rustes opp.  
Figurene viser de ulike parsellenes utstrekning og når de forventes utbygd.*

## 2 DAGENS SITUASJON

### 2.1 Trafikkforhold

Trafikkgrunnet for fv. 98 over Ifjordfjellet framkommer av trafikktellinger ved Laggosvingen ved hovedparsell nr 4, 14 500 meter. Årsdøgntrafikken (ÅDT) for området framkommer av tabellen nedenfor:

Sted	1995	1997	2002	2009	2030
Fv. 98 Hp 4 14,5km	117	108	129	151	1500

*Årsdøgntrafikk (ÅDT) = gjennomsnittlig antall biler pr. døgn*

Det kan forventes en betydelig økning i trafikktallet de nærmeste tiårene. Ved siden av den generelle økningen i trafikken, vil vegutbedringene bidra til at flere velger å kjøre over Ifjordfjellet.

I planområdet ved Skadjavri er det ikke registrert ulykker siden 1977. To ulykker har imidlertid funnet sted like i nærheten av planområdet.

Ombyggingen av vegstrekningen i denne reguleringsplanen vil bidra til å bedre vintervedlikeholdet, og samtidig redusere ulykkesrisiko og bedre trafikksikkerhet og framkommelighet over Ifjordfjellet.

### 2.2 Geotekniske forhold

Det er gjennomført geotekniske undersøkelser høsten 2010 i forbindelse med kryssing av Iskløverbekken. Undersøkelsene viser at grunnforholdene ikke vil skape noen problemer.

### 2.3 Høyspentanlegg

Det er et høyspentanlegg innenfor planområdet som blir berørt av tiltaket. Detaljering av flytting av høyspentmaster vil bli gjort i forbindelse med detaljprosjekteringen.

### 2.4 Natur og Landskap

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

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



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

Denne beskrivelsen passer bra for planområdet. Langs planstekningen er det kun fylkesvegen, mindre kjørestier og reingjerder som gir inntrykk av menneskelig påvirkning. Dette viser også INON - kartene over inngrepsfrie naturområder.

## **2.5 Naturmiljø**

I naturdatabasene er det ikke registrert spesielt verdifulle naturmiljø, naturreservater eller landskapsvernområder innenfor planområdet. Arealet utenfor vegkonstruksjonen er i hovedsak utmark bevokst med lav, mose og lyng. Enkelte partier med vierbusker finnes ved vassdrag og i dalsøkk.

## **2.6 Kulturminner**

I selve planområdet var det ved planoppstart ingen registrerte kulturminner. Etter at kulturminnemyndighetene hadde befaring i området 24. august 2009, ble det observert flere tufter i planområdet uten at disse er automatisk freda.

## **2.7 Reindrift/vilt**

Planområdet går gjennom reinbeiteområde og krysser en drivningslei for rein.

Det er et reinskillegjerde innenfor planområdet. Her samles reinen for merking og slakting om høsten. I dag er det tilgang med trailer fra fv. 98 til gjerde.

På planstrekningen er det etter det Statens vegvesen kjenner til ikke registrert kryssende viltkorridorer eller spesielt verdifulle lokaliteter av vilt. Generelt bemerkes det at skråninger og deponier skal tildekkes med stedegen vegetasjon. Utbedringen av veglinja vil bedre siktforhold slik at påkjørsler av rein og eventuelt elg og andre dyr unngås.

## **2.8 Friluftsliv**

Området er brukt i forbindelse med friluftsliv. Langsgående parkering i området forekommer i tider med mye utfart.

## **2.9 Bebyggelse og bosetting**

Det er ingen helårsboliger innenfor planområdet. Skadjajavri er et viktig område for reinbeitedistrikt 13, og de har sin boplass her mens reinen er på sommerbeite. De har flere hytter innenfor planområdet, og disse vil bli berørt i varierende grad. Flere av hyttene har egne brønner og vannledninger som forsyner hyttene med vann.

## **3 PLANBESKRIVELSEN**

### **3.1 Medvirkning**

Det har vært lagt vekt på å gjennomføre et nært samarbeid og bred medvirkning gjennom planprosessen. Statens vegvesen har hatt dialog med Lebesby kommune både i forberedelsene til planprosessen og underveis.

Finnmark fylkeskommune som vegeier har også vært en viktig aktør i arbeidet.

Området som skal reguleres er et viktig område for reinbeitedistrikt 13. Det har derfor vært viktig å sikre en god dialog med dem. Det har vært avholdt flere orienteringsmøter, samt en befaringsreise i området sammen med reindriften.

### **3.2 Vegstandard**

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

Fv. 98 over Ifjordfjellet skal bygges etter dimensjoneringsklasse *H1: Andre hovedveger*, med ÅDT 0-1500, og dimensjonerende hastighet på 80 km/t. Denne dimensjoneringsklassen gir en kjørefeltbredde på 2,75 m og skulderbredde på 0,75 m. Dette gir totalt en vegbredde på 6,5 meter. Denne dimensjoneringsklassen er tilpasset for å skape best mulig forhold på høyfjellsveger. De slake skråningene gjør at drivsnøen i mindre grad vil legge seg på vegen. Et utsnitt som viser vegens normalprofil ligger vedlagt i tegningsheftet.

Selv om dimensjoneringsklasse H1 legger fartsgrense 80 km/t til grunn for kravene til horisontal- og vertikalkurvatur, er det ikke dermed sagt at skiltet fartsgrense nødvendigvis blir 80 km/t. Her spiller andre faktorer inn, som for eksempel reindriften i området. Det vil bli tatt endelig stilling til fartsgrensen i detaljplanen.

### **3.3 Avkjørsler**

Noen hytter vil få endret adkomst som en følge av denne reguleringsplanen. Dette gjelder spesielt for hyttene ved profil 5270, 5350 og 6400. Endrede avkjørsler er markert i planen. Samtlige avkjørsler til hytter innenfor planområdet vil bli strammet opp og justert i henhold til gjeldende normaler.

Vegen legges om i området ved reinskillegjerdet, og den nye vegen vil ligge lenger ned mot vannet enn dagens veg. Reinbeitedistrikt 13 ønsker å overta den delen av eksisterende veg som ligger opp mot skillegjerdet, slik at de fortsatt har tilgang til slakteplassen. Denne vegstrekningen omfatter også en liten bru over Iskløverbekken. Statens vegvesen foreslår derfor at eksisterende veg fra profil 6150 til profil 6300 omklassifiseres til privat veg, og at reinbeitedistriktet blir ansvarlig for drift og vedlikehold av vegen. Statens vegvesen vil stå som hjemmelshaver, men vil ikke ha noe ansvar for vegen. Reinbeitedistriktet vil stå fritt til å sette opp en bom for å hindre parkering på vegen, men denne må monteres slik at den ikke kommer i konflikt med drift og vedlikehold av fv. 98.

Som en følge av dette vil det ved profil 6150 bli et kryss innenfor planområdet fra den gamle vegen og ut på den nye. Eksisterende veg blir omklassifisert til privat veg og vil ha svært lite trafikk. Dette krysset anses derfor ikke å utgjøre noen trafiksikkerhetsmessige utfordringer.

### 3.4 Friluftsliv

Friluftslivet i området vil bli påvirket i relativt liten grad. Det er i dag til tider meget stor ferdsel både sommer og vinter, spesielt i området ved reingjerdet. Dette skyldes i hovedsak reindriftas aktiviteter, men mange bruker området til rekreasjon. Ved siden av en generell heving av vegstandarden på hovedvegen, vil avkjørslene bedres betydelig gjennom reguleringsplanforslaget.

### 3.5 Naturmiljø

For å ivareta naturmiljøet langs de elver og bekker som krysses skal innsnevring av elveløpet i forbindelse med ny og eksisterende bruer og kulverter unngås. Det bør utarbeides en plan for reetablering av vegetasjon i forbindelse med riving av eksisterende bruer og kulverter. Det må også vurderes om elveløpet på grunn av brukonstruksjoner eller fjerning av disse, eventuelt om erosjonssikring vil kunne være til hinder for fiskens vandring i elva. Anleggsarbeidet ved bruene bør av hensyn til fiskebestanden foregå utenom gyteperioden.

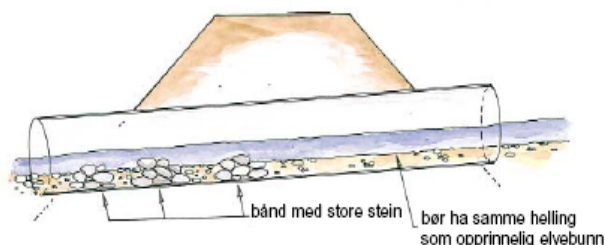
Kantsoner og kantvegetasjon skal bevares i henhold til vannressursloven § 11.

Statens vegvesen har sammen med NVE vært på befaring og sett på løsningen for hvordan den nye vegen skal krysse Iskløverbekken.

I arbeidet med reguleringsplanen er det tatt utgangspunkt i de innspill NVE kom med under befaringen. Direktoratet for naturforvaltning sin håndbok "Slipp fisken frem!" vil være førende for utformingen av kryssingen av Iskløverbekken.

Prinsippene som ligger til grunn for utformingen av kulverten er vist nedenfor:

#### Naturlig elvebunn



Detaljutformingen av vassdragskryssingen er på skissestadiet enda, men prinsippene Statens vegvesen jobber etter er vist på vedlagt reguleringsstegning.

Dagens bru over Iskløverbekken vil bestå som en del av den private vegen som sikrer adkomst til skillegjerder og slakteplass. Ansvaret for drift og vedlikehold av bruene vil ligge hos de private eierne.

### **3.6 Kulturminner**

Generelt gjelder også aktsomhetsplikten for Statens vegvesen som byggherre og utbygger. Dersom det under arbeid i marka skulle komme fram gjenstander eller andre spor fra eldre tid, må arbeidet stanses omgående og melding sendes Sametinget og Finnmark fylkeskommune ved Areal- og kulturvernavdelinga, jf lov om Kulturminner av 1978 § 8. Meldeplikten viderefremmes til utførende entreprenør. Denne meldeplikten er tatt med i planheftets bestemmelser og retningslinjer.

### **3.7 Reindriftnæring**

Områdestyret for reindrift i Øst-Finnmark kom i møte 23. april 2009 fram til at de ikke hadde merknader til oppstartsvarsel, men ba i brev datert 24. april 2009 om at følgende krav oppfylles:

- Det må ikke etableres rekkverk i de aktuelle områdene, subsidiært må etablering av rekkverk skje i samarbeid med reinbeitedistrikt 13.
- Masseuttak og skråninger må anlegges slik at reinen lett kan passere.
- Utbygger legger ned arbeidet i den perioden flytting pågår, som avtales med berørt distrikt.
- Flyttleier er spesielt vernet i reindriftsloven av 15. juni 2007 jf. § 22.
- Før tiltaket i gangsettes må tiltakshaver inngå en avtale om ulempe- og beiteerstatning med berørte distrikt.

Det ble avholdt et orienteringsmøte med representanter for reinbeitedistrikt 13 den 5. februar 2010. I møte ble vi enige om følgende:

- Mellom profil 6000 – 6100 er det flyttleie for reinen. Det skal ikke sprenges i nærheten av denne strekningen i perioden mens det er rein i området.
- Reinbeitedistriktet ønsker at vi fjerner bergnabben som ligger ved flyttleiet. Denne hindrer sikten, og bidrar til at reinsdyr blir påkjørt.
- Unngå bruk av rekkverk.
- Brakkerigg og anleggsmaskiner må plasseres slik at disse ikke kommer i konflikt med den daglige driften til reindriftsutøverne. Plassering avgjøres ved befaringsammen med reindriftsutøverne i forkant av tilbudsbeferingen.
- Arbeid i området med skillegjerdet ved Skadjajavri kan pågå i perioden mai – midten av juli. Fra om lag 20. juli begynner merkingen, og da bør anleggsarbeidet være avsluttet i området.
- Fartsgrensen gjennom området ved sommerboplassene skal vurderes i planprosessen.

Den 7. juni 2010 ble det avholdt et møte med den nye lederen for reinbeitedistrikt 13 for å informere om arbeidet med opprustingen av fv. 98 over Ifjordfjellet. Han hadde følgende innspill ut over det som tidligere var avtal mellom partene:

- Massetransport forbi Skadjajavri i perioden fra midten av juli til oktober er ingen problem så lenge farten er lav.

Det ble gjennomført en befaringsplanområdet 16. juni 2010. Til stede på befaringsplanområdet var representanter fra reinbeitedistrikt 13, reindriftsforvaltningen i Øst-Finnmark og entreprenøren som er engasjert på andre parseller på fv. 98 Ifjordfjellet.

Det er inngått arbeidsavtale med reinbeitedistrikt 13. Denne avtalen sier blant annet at Statens vegvesen og reinbeitedistriktet gjensidig skal informere hverandre om sin virkesomhet i området. Under planarbeidet skal vegvesenet holde nær kontakt med reinbeitedistriktet, og partene skal drøfte på hvilken måte anleggsarbeidet kan gjennomføres slik at skadevirkninger unngås eller begrenses.

Videre sier avtalen at vegvesenet og reinbeitedistriktet skal drøfte om det er oppstått økonomisk tap som er gjenstand for erstatning. Om nødvendig vil ekstern sakkyndig bli engasjert.

### **3.8 Rekkverk**

Det skal etterstrebes å unngå rekkverk innenfor planområdet slik at reinen kan passere fritt. Det å lage slake skråninger i stede for å bruke rekkverk vil også være gunstig for å hindre at drivsnøen samler seg langs rekkverk, men i stede blåser av vegen.

### **3.9 Private brønner**

Dersom Statens vegvesens arbeid får konsekvenser for vanntilgangen for hytteeierne, skal Statens vegvesen ta opp dette med de aktuelle hytteeierne. Erstatning av tapt vannforsyning er en del av anleggskostnadene, og vil bli løst i anleggsfasen.

### **3.10 Massedeponi**

I følge beregninger gjort i reguleringsplanfasen anslås det et masseoverskudd på ca. 20 000 kubikk for parsell 2. På dette stadiet er ikke kvaliteten på massene klare, men det arbeides for at alle masser vil bli brukt i veglinjen, enten innenfor denne parsellen, eller innenfor andre parseller som inngår i prosjektet.

### **3.11 Byggegrense**

I henhold til Plan og bygningsloven er byggegrensen langs fylkesveger 50 meter.

Det ligger i dag flere hytter innenfor byggegrensen. Disse blir i liten grad berørt av tiltaket, og det vil ikke være behov for å flytte eller innløse noen av hyttene.

Hytten ved festnr 21/1/16 ligger nært vegen i dag. I det opprinnelige planforslaget var vegen flyttet nærmere denne hytten. Etter innspill fra hytteeier under offentlig ettersyn er veglinjen nå justert slik at den i stor grad følger dagens trasé, slik at de negative konsekvensene for hytteeieren er vesentlig redusert.

## 4 YTRE MILJØ

Som del av vårt HMS-arbeid skal det også vurderes tiltak for å motvirke skader på ytre miljø, det vil si vegens tilstøtende natur/nærmiljø, både i anleggsfasen og i senere driftsfase.

Miljøoppfølging i Statens vegvesens prosjekter defineres av håndbok 151 *Styring av utbyggings- drifts- og vedlikeholdsprosjekter*. Tiltak i forbindelse med ytre miljø utgjør en del av kvalitetsplanen. Det skal utarbeides ytre miljøplan for gjennomføringsfasen.

## 5 RISIKO OG SÅRBARHET

### Risiko- og sårbarhetsanalyse

Som utgangspunkt for risiko- og sårbarhetsanalyse er Direktoratet for sivil beredskap, DSB sin veileder for kommunal risiko og sårbarhetsanalyser fra 1994 benyttet. Analysen tar kun utgangspunkt i ting som en forventer kan oppstå i fredstid. Terroranslag er ikke beskrevet i veilederen. Etter 11. september 2001 er også det blitt en mulighet som også bør analyseres. Uønskede hendelser i tilknytning til et veganlegg kan skje i forbindelse med planleggingsfasen, anleggsfasen og i en driftsfase.

I denne analysen er følgende vurdert:

- Hvilke uønskede hendelser som kan oppstå i de ulike fasene
- Hvor sannsynlige de er
- Konsekvenser av slike hendelser
- Hvilken risiko som kan motvirke risiko og skadeomfang

Med uønskede hendelser forstår vi hendelser som kan representere en fare for

- Mennesker, miljø og økonomiske verdier
- Samfunnsviktige funksjoner

### Uønskede hendelser som kan inntreffe:

1. Trafikkulykker med mindre enn 7 skadede personer
2. Store trafikkulykker (mer enn 7 skadde/drepte)
3. Olje- og kjemikalieforurensing
4. Forurensing av drikkevann og vassdrag
5. Jord-, snø- eller steinras
6. Leirras eller ustabil grunn
7. Terroraksjoner, sabotasje eller hærverk
8. Storm, orkan eller flom
9. Vegstengning
10. Ulykker i tilknytning til anleggsarbeidet

## **Kommentarer til forannevnte punkter:**

### **1. Trafikkulykker (mindre enn 7 skadede personer)**

På en hovedveg vil det alltid kunne skje alvorlige trafikkulykker. Gjennom 0-visjonen har Statens vegvesen rettet trafikksikkerhetsarbeidet mot de ulykkene som har alvorligst skadeomfang. Slike ulykker er møteulykker, utforkjøringer og ulykker som involverer myke trafikanter. Nye vegnormaler og rekkverksnormaler har stor fokus på utforming av sideterreng slik at en utforkjøring ikke medfører ekstra alvorlig resultat ved at kjøretøyet treffer farlige konstruksjoner eller gjenstander utenfor vegbanen. Ved bygging av ny veg skal dette følges opp slik at man ved unngår utforkjøringsulykker i normal fart og bruk av bilens sikkerhetsutstyr får en alvorlig skade eller tap av menneskeliv.

For møteulykker er det to typer tiltak som benyttes for å redusere risikoen. Fysisk midtdskille i vegbanen eller bredt midtfelt uten fysisk hindring. Innenfor dette planområdet er imidlertid tiltak for møteulykker uaktuelt på grunn av den lave trafikkmengden. Med utbedring av vegkurvatur, geometri og sideterreng, samt etablering av avkjørsler etter normalene, vil faren for trafikkulykker på denne strekningen være minimalisert.

### **2. Store trafikkulykker (7 eller flere drepte/skadde)**

Slike ulykker inntreffer sjelden på norske veier. På lavtrafikkerte veier som det i nasjonal målestokk også i framtiden er snakk om her, er det kun bussulykker som har forårsaket slikt skadeomfang.

Ulykker i tunneler har også potensial til å utvikle seg til katastrofer. Det er imidlertid ikke forhold her som tilsier økt risiko for slike ulykker. På ferdig utbedret veg anses risikoen for større ulykker å være liten.

### **3. Olje og kjemikalieforurensing**

Slike hendelser kan inntreffe ved tankbilvelt. Vegnormalene sikrer en mest mulig optimal utforming av både vegbane, rekkverk og sideterreng, slik at tankbiler unngår å havne utenfor vegen. De som likevel gjør det, skal ha en mulighet til å unngå velt, slik normalprofilet er utformet. En tankbilvelt i nærheten av elver og vassdrag vil kunne medføre fare for rask og uheldig spredning av forurensning. På ferdig utbedret veg anses faren for slike ulykker å være liten.

### **4. Forurensing av drikkevann og vassdrag**

Dersom det finnes private brønner som er i bruk, og man ser at disse eller deres nedslagsfelt berøres av vegutbedringen, bør disse erstattes med ny brønn. Risiko for skade som følge av forurensing av drikkevann anses som liten, men ikke fraværende ettersom det er flere hytter i nærheten av planområdet.

Det kan under anleggsperioden være fare for at elver og vassdrag forurennes i forbindelse med arbeidet ved nye bruer/kulverter og fjerning av eksisterende bruer/kulverter. Det skal derfor legges inn tiltak for å minimalisere denne risikoen.

### **4. Jord-, snø- eller steinras**

Det er liten eller ingen risiko for større jord-, snø- eller steinras på denne strekningen. Derimot kan det være en viss risiko for nedfall av mindre stein og jordutglidninger fra fjellskjæringene langs vegen. Riktige tiltak i anleggsfasen skal gjennomføres for å forhindre risiko for ras.

## **5. Leirras eller ustabil grunn**

I områder med dårlig grunn vil vegarbeider kunne være med på å utløse leirras. Det antas å være liten eller ingen risiko for leirras på strekningen ettersom grunnen hovedsakelig består av morene.

## **6. Terroraksjoner, sabotasje eller hærverk**

Risikoen for terroraksjoner, sabotasje og hærverk er det lite Statens vegvesen kan gjøre noe med. De mest sårbare punkter vil være utstyr og kjøretøy, drivstofftanker og lagerområder for sprengstoff i tilknytning til anleggsvirksomheten. Sannsynligheten for tap av menneskeliv i tilknytning til slike aksjoner mot fv. 98 vurderes som liten, og mottiltak som overvåkingskamera eller lignende, vurderes ikke som nødvendig.

## **7. Storm, orkan eller flom**

Planområdet ligger utsatt til for uvær i form av sterk vind og snødrift. Det er montert varslingsanlegg og anlegg for vegstengning på eksisterende veg over Ifjordfjellet, og det anses et behov for dette utstyret også etter at vegen i planområdet er utbedret. Flom i Elver og bekker anses å medføre liten risiko for skade på strekningen ettersom bruer og kulverter dimensjoneres og utformes for å tåle dette og samtidig ikke vil medføre uheldig erosjon i elveløpet.

## **8. Vegstengning**

Vegstenginger kan forekomme i kortere eller lengre perioder. Vanligvis forekommer slike stenginger i forbindelse med bilberging eller vedlikeholdsarbeide på vegen. Korte stengninger i anleggsperioden vil være aktuelt, spesielt i fm. sprengningsarbeid. Lengre stengninger er lite sannsynlig. Omkjøring i anleggsperioden vil skje over eksisterende bruer/kulverter, mens det ellers vil være muligheter for å passere anleggsområder langs vegstrekningen.

## **9. Ulykker i tilknytning til anleggsarbeidet**

Det er alltid en viss risiko for arbeidsulykker i forbindelse med vegbygging. Statens vegvesen er som byggherre pålagt å drive et systematisk HMS-arbeide for å redusere risikoen for skader. Som et ledd i dette arbeidet skal forhold rundt HMS vurderes i alle faser av et vegprosjekt. Senest i forbindelse med byggeplanleggingen skal det utarbeides en HMS-plan for gjennomføringen av anlegget. Forutsatt at nødvendige prosedyrer og rutiner for HMS utarbeides og følges, mener vi at anleggsarbeidet kan gjennomføres med nødvendig sikkerhet.



## 6 EIENDOMSFORHOLD/GRUNNERVERV

Den vedtatte reguleringsplanen er et juridisk dokument som vil danne grunnlag for erverv av nødvendig grunn og rettigheter for å gjennomføre planen. Dersom frivillige avtaler med grunneier ikke oppnås, vil en vedtatt plan være grunnlag for ekspropriasjon av grunn og rettigheter (tvungen avståelse.) Ekspropriasjon kan vedtas av kommunen i medhold av plan og bygningslovens § 35, eller av vegvesenet i medhold av vegloven § 50. Erstatning for avståelse av grunn og rettigheter vil ved tvungen avståelse bli fastsatt ved rettslig skjønn.

Normalt vil grunnervet følge formåls grensen slik at offentlige trafikkområder blir offentlig eiendom. Nedklassifisert vegareal som skal tilbakeføres til sin opprinnelige naturlige tilstand, vil tilfalle den tilstøtende eiendom hvor denne grunneier vil overta rettighetene.

Grensen for regulert offentlig trafikkområde danner grunnlaget for grunnervet. Reguleringsgrensen settes normalt til 3 m utenfor skulderkant for kjøreveg eller 1 m utenfor skjæringstopp/fyllingsfot dersom nødvendig skjæring/fylling kommer utenfor 3-metersgrensen. I de områdene hvor grunn- og terrengforholdene er vanskelige og usikre, gis det regulerte trafikkområdet bredde utover angitte standard grenseverdier.

Frisiktsonene vil ikke være gjenstand for grunnerv utover de grenseverdiene som er angitt for offentlig trafikkområde i forrige avsnitt. Frisiktsonen gir restriksjoner på bruk av arealet for å tilfredsstille krav til fri stoppsikt for bilførere. Fri sikt er den minste lengden som medgår til reaksjon og bremsing for å stoppe et kjøretøy. Se for øvrig reguleringsbestemmelsen.

Finnmarkseiendommen (FeFo) er grunneier for hele planområdet. Statens vegvesen og FeFo har inngått en rammeavtale om grunnerv. Grunnerv i forbindelse med prosjektet vil følge vanlig prosedyre når vedtatt reguleringsplan foreligger.

## 7 GRUNNEIERLISTE

Finnmarkseiendommen er grunneier, men det er flere personer som fester hyttetomter innenfor området. Etter dialog med Finnmarkseiendommen fikk vi en oversikt over registrerte hytteeiere. Listen er ikke komplett. Vi har vært i kontakt med reinbeitedistrikt 13 for å få en komplett oversikt, men har ikke lyktes å få denne oversikten.

Gnr	Bnr	Fnr	Navn	Adresse
21	1	15	Kirsten Somby Kåven	Kunes
21	1	18	Inga E. Guttorm	Niitunjargeaidnu, 9730 Karasjok
21	1	19	Monika Anti	Bahkilnjarga, 9730 Karasjok
21	1	26	Johan Johansen Anti	Myrgata 4, 9730 Karasjok
21	1	28	Johan Per Larsen Anti	9730 Karasjok
21	1	41	Per John Persen Anti	9730 Karasjok

I tillegg til hytteeierne på listen, sende reguleringsplanen til andre berørte parter, samt til reinbeitedistrikt 13 og 9.

## 8 FINANSIERING OG FREMDRIFT

Prosjektet er prioritert i fylkeskommunens handlingsprogram for 2010 - 2014. Arbeidet med detaljplan vil gå parallelt med at reguleringsplanen ligger ute til offentlig ettersyn.

Planlagt anleggsstart er mai/juni 2012, med ferdigstillelse høsten 2013.

Kostnadene for prosjektet er beregnet med bakgrunn i erfaringstall fra parsell 1 og 3 på samme prosjekt som ble ferdigstilt i 2011.

## 9 REGULERINGSBESTEMMELSER

Reguleringsplan for fv. 98 Skadjajavri, Lebesby kommune

Plandato: August 2011.

### § 1 GENERELLE BESTEMMELSER

Bestemmelser	Retningslinjer
<p>I medhold av plan- og bygningsloven § 12 -7 gjelder disse reguleringsbestemmelser for det området som på plankartet er avgrenset med reguleringsgrense. Planen består av 3 - tre – plankart i målestokk 1:1000, merket R7–R9.</p> <p>I medhold av plan og bygningsloven § 12-5 er planområdet inndelt i arealer med følgende arealformål:</p> <p><b>§ 12-5 nr. 2 Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Veg</li></ul> <p><b>§ 12-5 nr. 5 Landbruks-, natur og friluftformål samt Reindrift (LNFR)</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Landbruks-, natur og friluftformål samt Reindrift (LNFR)</li><li>• Reindrifformål</li></ul>	<p>Planområdet er avgrenset som vist på plankartet.</p>

## § 2 FELLESBESTEMMELSER

Bestemmelser	Retningslinjer
<p><b>a)</b> Mindre vesentlige unntak fra disse bestemmelsene kan, når særlige grunner taler for det, tillates av det faste utvalget for plansaker i kommunen innenfor rammen av bestemmelsene i plan- og bygningsloven.</p> <p><b>b)</b> Etter at denne reguleringsplanen med tilhørende bestemmelser er godkjent, kan det ikke inngås privatrettslige avtaler i strid med planen og dens bestemmelser.</p> <p><b>c)</b> Terrenginngrep i forbindelse med veganlegg skal skje mest mulig skånsomt. Vegskjæringer / fyllinger skal revegeteres / beplantes slik at de harmonerer med stedets landskapsformer og vegetasjon.</p> <p><b>d)</b> Dersom det under gravearbeid i byggefasen skulle komme fram gjenstander eller andre spor etter eldre menneskelig aktivitet, skal arbeidet stanses og melding sendes kulturminnevernet ved Sametinget og Finnmark fylkeskommune omgående jf. Lov av 9. juni 1978 nr. 50 om kulturminner § 8 annet ledd.</p> <p><b>e)</b> Det er ikke tegnet inn byggegrense på plankartene, men byggegrense fra fv. 98 vil i henhold til vegloven generelt være 50 m målt horisontalt i rett linje fra vegens midtlinje.</p>	

## § 12-5 nr. 2 Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

Bestemmelser	Retningslinjer
<p><b>Følgende arealer for samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur er regulert inn:</b></p> <p><b><u>Veg</u></b></p> <p>Formålet omfatter areal til offentlig og privat veg, samt avkjørsler.</p> <p>Formålet omfatter arealer som er regulert inn i forbindelse med felles avkjørsel og atkomst til hytteområder. Avkjørsler til private hytter er gitt med avkjørselspil i planen.</p> <p>Endelig utforming og plassering av avkjørselen framgår av plankartet.</p> <p>Frisiktsoner er lagt inn på kartet.</p>	

## § 12-5 nr. 5 Landbruks-, natur- og friluftsmål samt reindriftsområder (LNFR)

Bestemmelser	Retningslinjer
<p><b>Følgende arealer for landbruks-, natur og friluftsmål samt reindrift er regulert inn:</b></p> <p><b><u>Landbruks-, natur og friluftsmål samt Reindrift (LNFR)</u></b></p> <p>Områdene skal benyttes til landbruks-, natur- og friluftsområde samt reindrift.</p> <p><b><u>Reindriftsmål</u></b></p> <p>Omfatter trekkeie for rein.</p>	