



Statens vegvesen

REGULERINGSPLAN

Vedtatt plan



Norge | bilder

Prosjekt: E6 Nyelv/ Odđajohka bru med tilstøtende veger

Kommune: Unjárga gielda/Nesseby

Innhold

1. Sammendrag.....	2
2. Innledning	3
3. Bakgrunn for planforslaget.....	4
4. Planprosess og medvirkning	6
5. Rammer og premisser for planarbeidet	7
6. Beskrivelse av eksisterende forhold i planområdet	9
7. Beskrivelse av forslag til detaljregulering	14
8. Virkninger av planforslaget – arealbruk og løsninger.....	18
9. Gjennomføring av forslag til plan	33
10. Sammendrag av innspill – alt. Sammendrag av merknader.....	36
11. Vedlegg.....	38

1. Sammendrag

Statens vegvesen har i samarbeid med Unjárgga gieldda / Nesseby kommune utarbeidet forslag til reguleringsplan for E6 Nyelv/ Oddajohka bru. Dette innebærer detaljregulering av ny bru og oppgradering/nybygging av tilstøtende veger, samt hjemmel for erverv av tilstrekkelig grunn til å få gjennomført prosjektet. Brua skal finansieres med midler som kompensasjon for bortfall av differensiert arbeidsgiveravgift i Nord-Norge. Planstrekningen er omtrent 1 kilometer lang og omfatter følgende:

- Vegen skal oppgraderes og nybygges til H2 standard, med vegbredde på 8,5 meter.
- Ved avkjørselen øst for brua mot sjøen skal det tilrettelegges for parkering.
- Det etableres ny adkomstveg for gbnr. 4/84, 4/83, 4/1–25, 4/74, 4/1, 4/87, 4/86, 4/1–42 og 4/90 sør i planområdet med en felles avkjørsel til E6.

Bygda Nyelv/Oddajohka ligger i et vakkert kulturlandskap plassert i ett flatt, åpent og eksponert landskapsrom med randbebyggelse inntil dagens veg. Området ligger i et åpent landskapsrom helt nede ved fjorden. Landskapet er sårbart for inngrep både fordi området er eksponert og fordi landskapet er skrint og karrig. Vi har derfor ønsket å minimalisere inngrepet, og redusere den visuelle og fysiske barrieren vegen er.



Figur 1 3D bilde over Nyelvdalen med munningen av Nyelv/Oddajohka og dagens vegsituasjon i front. Kilde: Norge i bilder.

2. Innledning

Med hjemmel i plan- og bygningslovens § 3–7 har Statens vegvesen i samarbeid med Unjárga gielda / Nesseby kommune, utarbeidet forslag til reguleringsplan for ny Nyelv/ Oddajohka bru med tilstøtende veger. Formålet med planarbeidet er å lage detaljregulering for ny bru, samt oppgradere tilstøtende veger til moderne vegstandard. Det skal lages ny adkomstveg fra eiendommene sør i planområdet til E6, foruten om gbnr. 4/79 og 4/1–41 som får felles avkjørsel vest på strekket. På østsiden av brua er det tilrettelagt for parkering. Reguleringsplanen skal skaffe hjemmel for erverv av nødvendig grunn for å få gjennomført tiltaket.

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

- Plankart
- Reguleringsbestemmelser
- Planbeskrivelse

Varsel om oppstart av planarbeidet ble annonsert i Sågat, Finnmarken og Sør-Varanger avis 12. juni 2015. Offentlige instanser, grunneiere og andre berørte ble varslet i eget brev. Det ble holdt et orienteringsmøte for berørte og kommunen 23. november i vegvesenet sin personalhytte i Nyelv/Oddajohka.

Planforslaget ble sendt på høring og lagt ut til offentlig ettersyn i perioden 7. mars 2016 til 3. mai 2016 på følgende steder:

- Unjárgga gielda / Nesseby kommune, rådhuset, 9840 Varangerbotn
- Statens vegvesen, Region Nord, Vadsø trafikkstasjon
- Internett: www.vegvesen.no

Etter offentlig ettersyn har Statens vegvesen laget en oppsummering av innkomne merknader, og foretatt justering av planforslaget før dette nå sendes kommunen til behandling.

Kommunens endelige vedtak kan påklages til Kommunal- og moderniseringsdepartementet i hht. Plan- og bygningslovens § 12-12. Avgjørelsesretten i klagesaker er delegert til Fylkesmannen. Eventuell klage stiles til Fylkesmannen og sendes til kommunen.

3. Bakgrunn for planforslaget

3.1 Planområdet

Nyelv/Oddajohka ligger 21 km øst for Varangerbotn i Unjárgga gielda / Nesseby kommune. Planområdet er 1,1 km langt, og strekker seg 300 meter øst og 800 vest for Nyelva/Oddajohka.



Figur 2 Kartet er hentet fra Kartverket. Illustrasjon Statens vegvesen.

3.2 Hvorfor skal det utarbeides reguleringsplan?

Nyelv/Oddajohka ligger på delstrekningen Tana bru – Kirkenes som er en del av stamvegtrute 8B Nordkjosbotn – Kirkenes. Ruta er den eneste landbaserte transportformen i korridoren, og har en viktig funksjon som transportåre for næringslivet og som bo- og arbeidsmarkedsregion. Riksvegutredningen for 8B (2015) som beskriver de langsiktige strategiene, har som mål at strekningen Tana bru – Kirkenes skal oppgraderes til moderne riksvegstandard innen 2050. Nyelv/Oddajohka bru ligger på denne strekningen. Brua er i dårlig forfatning, med skader som ikke lar seg reparere. Brua er smal, og tilstøtende veger oppfyller ikke kravene til vegstandard. Dette har ført til flere ulykker og «nestenulykker». Brua og tilstøtende veger er i liten grad tilpasset dagens kjøretøy og vegstandard. Denne reguleringsplanen vil sikre oss hjemmel til erverv av areal og rettigheter for å kunne gjennomføre de planlagte tiltakene.

3.3 Målsettinger for planforslaget

Effekt mål

Brukerne av vegen skal få bedre fremkommelighet og redusert reisetiden på strekningen. Trafikksikkerheten skal bedres slik at risikoen for ulykker som resulterer i hardt skadde eller drepte reduseres. En funksjonell veglinje vil i tillegg bidra til å redusere klimagassutslippene.

Resultat mål

Prosjektet skal planlegges i samsvar med kravene i håndbok N100 – Veg- og gateutforming. Veg og bru skal dimensjoneres etter klasse H2, med 80 kilometers fartsgrense. Gammel

vegtrasé skal omklassifiseres, nedlegges og deretter revegeteres. Det vil si å restaurere tilbake til opprinnelig naturtilstand. Gammel bru skal fjernes når den er erstattet med ny.

3.4 Tiltakets forhold til forskrift om konsekvensutredning

Forskrift om konsekvensutredninger krever at planer og tiltak skal behandles etter forskriften dersom de har vesentlige virkninger for miljø og samfunn.

Statens vegvesen har i samråd med Unjárgga gielda / Nesseby kommune vurdert tiltaket opp mot forskrift om konsekvensutredning, og vurdert tiltaket til ikke å utløse krav om konsekvensutredning jf. forskrift om konsekvensutredning §§ 2, 3 og 4.

4. Planprosess og medvirkning

4.1 Oppstartsmøte med kommunen

Planprosessen startet med ett oppstartsmøte med kommunen 5. juni 2015. På møtet orienterte vi om bakgrunnen for prosjektet og planavgrensning. Gjeldende plansituasjon ble gjennomgått og det ble sett nærmere på eiendomsforholdene. Vegvesenet redegjorde for reguleringsformål, forventede problemstillinger som grunnforhold, kulturminner og gyteforholdene i Nyelva/Oddajohka. Øvrige tema som ble berørt var brakkvannsdeltaet sør for brua, og reindriftsnæringa i området. Formen for medvirkning ble avtalt, og det ble enighet om å formalisere samarbeidet gjennom en skriftlig avtale. Statens vegvesen skulle ha ansvaret for planarbeidet til og med merknadsbehandling etter høringsperioden. Deretter skulle planforslaget sendes kommunen for politisk behandling.

4.2 Varsel om planoppstart

Varsel om oppstart av planarbeidet ble annonsert i Sågat, Finnmarken og Sør-Varanger avis 12. juni 2015. Offentlige instanser, grunneiere og andre berørte ble varslet i eget brev. Det ble i tillegg lagt ut informasjon om prosjektet på vegvesen.no. Vi gjennomførte et orienteringsmøte den 23. november 2015 i Nyelv/Oddajohka for de som blir berørt av planen. På møtet deltok også ordfører Knut-Inge Store og rådgiver Oddleif Nilsen fra plan- og utvikling. Vi orienterte om bakgrunnen for planen, forslag til veglinje ble presentert, og det ble informert om muligheten for medvirkning. Det var cirka 15 fremmøtte, og stort engasjement.

4.3 Høring og offentlig ettersyn

Planforslaget ble deretter sendt på høring og lagt ut til offentlig ettersyn i perioden 7. mars til 3. mai 2016 hos kommunen, Trafikkstasjonen i Vadsø og på www.vegvesen.no/. Høring og offentlig ettersyn ble kunngjort i Sågat, Finnmarken og Sør-Varanger avis. Offentlige instanser, grunneiere og rettighetshavere ble varslet i eget brev. Under høringsprosessen ble det arrangert folke-/informasjonsmøte i Nyelv/Oddajohka 12. april 2016. Det var 16 fremmøtte, også på dette møtet deltok ordfører Knut-Inge Store og rådgiver Oddleif Nilsen fra kommunen. Vi orienterte om planforslaget og muligheten for medvirkning, også på dette møtet var det stort engasjement og interesse for planforslaget. Møtet blir annonsert i lokalavisene. Etter høringsfristens utløp har vegvesenet laget en oppsummering av innkomne merknader. Innspillene har vi delvis imøtekommet, som har ført til justering av planforslaget. Disse endringene, samt øvrige tilbakemeldinger presenterte vi i møte med kommunen 3. mai 2016. Etter møtet er det gjort små endringer, disse er kommunen orientert om. Etter endelige justeringen ble planforslaget sendt kommunen til politisk behandling.

5. Rammer og premisser for planarbeidet

5.1 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.

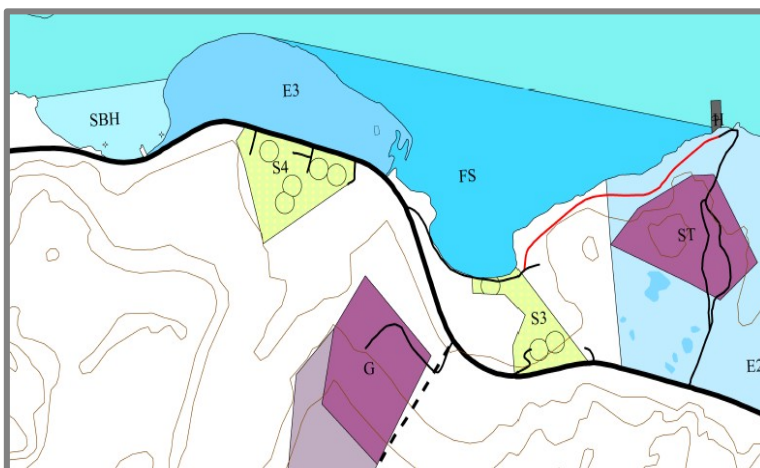
5.2 Nasjonal transportplan

Nasjonal transportplan presenterer regjeringens transportpolitikk. Transportplanen legger grunnlaget for helhetlige politiske vurderinger, effektiv bruk av virkemidlene, samt 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 trafikk sikkerheten 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.

5.3 Planstatus for området

Kommuneplanens arealdel for perioden 2011–2021 ble vedtatt 30. april 2008 med endring 14. juni 2011.

Planområdet er i dag regulert til landbruk, natur og friluftsliv (LNF), men vil også komme i berøring med et LNF-område med spredt boligbebyggelse



Figur 3 Kommuneplanens arealdel. Kilde Unjárgga gieđa / Nesseby kommune.

5.4 Andre rammer og føringer

Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging Formålet med retningslinjene er å oppnå samordnet bolig, areal- og transport- planleggingen gjennom tverrsektorielt samarbeid. Gjennom planlegging av arealbruk og transportsystemet er det et 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.

Forskrift om rikspolitiske retningslinjer for verna vassdrag

Nyelva/Oddajohka er et varig verna vassdrag i henhold til verneplan II av 30. oktober 1980. Dette innebærer at retningslinjene gitt i forskrift skal legges til grunn ved utarbeidelse av planer. Retningslinjene legger vekt på at det ikke skal gjøres inngrep som reduserer verdien av vassdraget, og at referanseverdien skal sikres.



Figur 4 Nyelv/ Oddajohka bru. Kilde Statens vegvesen

6. Beskrivelse av eksisterende forhold i planområdet

6.1 Beliggenhet

E6 Nyelv/Oddajohka ligger på sørsiden av Varangerfjorden i Unjárgga gielda / Nesseby kommune, omtrent 21 kilometer øst for tettstedet Varangerbotn mot Kirkenes.



Figur 5 Oversiktskart. Kilde Statens vegvesen

6.2 Dagens – og tilstøtende arealbruk

Store deler av planområdet brukes i dag til vegformål. Tilstøtende areal er regulert til LNF med spredt boligbebyggelse. På sjøsiden vest i planområdet, ved planområdets start er det en småbåthavn/kai. Langs planområdet er det syv boliger, inkludert en tomannsbolig og tre hytter/fritidseiendommer. Planområdet grenser i dag nært til et grustak som leies av en privat entreprenør av Unjárgga gielda / Nesseby kommune.

6.3 Trafikkforhold

Vegvesenet sine registreringer i 2014 viser at strekningen Tana bru – Kirkenes har en ÅDT på 555 kjøretøy, det vil si gjennomsnittlig antall kjøretøy per døgn over ett år. Andelen tunge kjøretøy var i 2014 omtrent 16 %. Tall fra Nasjonal Transportplan viser at Finnmark får beregnet vekst på lette kjøretøy med 10 % i perioden 2015 – 2040. Det er siden 2008 registrert 3 ulykker i planområdet. Skadegraden karakteriseres som lettere til alvorlig skadd. Det er registrert flere påkjørsler på brua som har ført til at rekkverk er rettet opp og nye kantsteiner støpt.

6.4 Teknisk infrastruktur

Dagens bru fra 1950 er en 28 meters lang stålbjelkebru, 7,9 meter bred med to spenn på 11 og 13 meter. Brua er utskiftningsklar av flere årsaker. Betongen er porøs og mangler finstoff, noe som medfører at brua ikke har den bæreevnen den er ment å ha. Det er flere steinreir og synlig armering som korroderer. Armeringskorrosjonen gjør at bruas bæreevne svekkes. Brua er smal, tilstøtende veger har dårlig geometri og oppfyller ikke kravene til vegstandard. Vegbredden varierer, og det er to knappe kurver i planområdet.

Varanger kraft og Televerket har flere linjer på stedet. To linjer krysser elva ved brua. En 22kv linje krysser vegen lengre øst. Denne linja går til transformatoren som forsyner husene øst for brua, og til vegvesenet sine lokaler vest for brua. Boligene på nordsiden av vegen har to veglys på egen vei. En telefonlinje krysser brua på østsiden.



Figur 6 Nyelv/ Oddajohka bru. Kilde Statens vegvesen.

6.5 Landskapsbilde

Planområdet tilhører landskapsregion 40 «Fjordene i Finnmark» og grenser i sør til landskapsregion 43 «Finnmarksvidda». Planområdet ligger sør for Varangerfjorden, der landformen har preg av storkupert hei. Her finnes store og små fjellmassiv med en jevn høy, bølgende vidde gjennomskåret av en rekke daldrag som gir et forholdsvis stort relieff. Et særtrekk flere steder er mange store strandvoller. Slike eldre terrasserte rullesteins- og grusstrender, er et synlig resultat av landhevinger gjennom årtusener. Her ble nye strandvoller lagt opp etter hvert som landet steg, og stedvis ses de ulike strandlinjenivåene som plataer i landskapet. Fjordene er regionens mest markante landskapskomponent. Langsetter enkelte fjordløp er også de mer vegetasjonsløse gamle rullesteinsstrandlinjene et særpreg mellom lauvkjerr og karrig kysthei.

Den lille bygda Nyelv/Oddajohka ligger på en strandbrem mot fjorden. Navnet Nyelv kommer av samisk «Oddajohka», av «Odas» (ny) – fordi elven stadig skifter leie. Bygda ligger i et åpent og stort landskapsrom med bredt utsyn utover Varangerfjorden. Den meanderende Nyelv/Oddajohka har gravd seg inn i moreneryggen og dannet en naturlig løsmasseskråning som er godt synlig i landskapet. Det naturlige elveløpet er forringet av den eksisterende og korte brua. Elva danner et naturlig, bredt elvedelta mot fjorden. Vegen ligger øst-vest over strand-bremmen og medfører både en visuell og fysisk barriere i det flate landskapet. Lokalt er landskapet sårbart med skrin vegetasjon og randbebyggelse inntil dagens veg. Det overordnede og storskala landskapsrommet tåler et veginngrep. Vegen og et massetak sør i området har stått for det største inngrepet. Vegetasjonen i området er karrig og har svært reduserte vilkår for vekst. Overgangen mellom inngrep fra dagens veg og eksisterende terreng er fortsatt synlig i landskapet fordi vegetasjonen ikke har festet seg i fyllinger eller skjæringer. Disse langsgående områdene fremstår som åpne sår i landskapet.

6.6 Nærmiljø/friluftsliv

I Nyelv/Oddajohka er det under 10 fastboende. Det er tre hytter/fritidsboliger i området. På orienteringsmøtet kom det frem at hyttefolket bruker området flittig til friluftsliv og rekreasjon. Det er også en del forbifarende som stopper ved avkjørselen øst for brua. Her er det tilrettelagt med benker og bål plass. Nyelvvassdraget har bestander av laks og sjørret og

har derfor vært brukt av fiskere. I de siste årene har fiske vært stengt som følge av sårbare bestander.

6.7 Naturmangfold

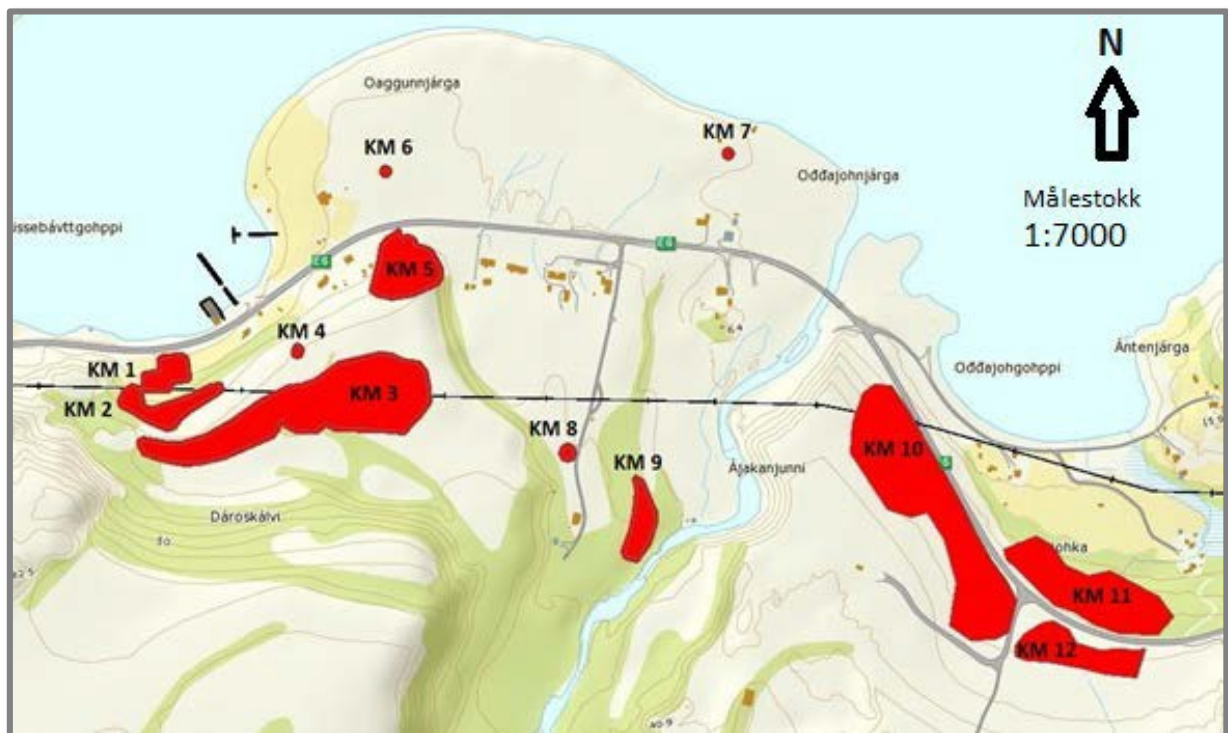
Det ligger et brakkvannsdelta ved utløpet av Nyelv/Oddajohka. Brakkvannsdeltaet er vurdert som regionalt viktig (B). Lokaliteten ble befart av Geir Gaarder i 2008 i forbindelse med kartlegging av biologisk mangfold i Unjárgga gielda / Nesseby kommune. Elvedeltaet er lite og ikke spesielt variert eller velutviklet, men er ganske intakt. Deltaet omfatter en del grusforstrender, svake innslag av tarevoller og noen enger og heier i bakkant. Området er sårbart for fysiske inngrep. Det er også nylig registret en del fugl i området, flere med rødlistestatus. Nyelva/Oddajohka har små og sårbare bestander av anadrom fisk (laks og sjøørret) og elva er stengt for fiske. De viktigste gyte- og oppvekstområdene finnes i øvre deler av vassdraget, og den delen av elva som blir påvirket av tiltaket har i hovedsak funksjon som vandringskorridor under opp- og utvandring.



Figur 7 Brakkvannsdelta Kilde: Miljødirektoratet.

6.8 Kulturmiljø

Kulturlandskap er landskap som 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. Kulturlandskap er landskap som er betydelig preget av menneskelig bruk og virksomhet. Samiske kulturminner eldre enn 100 år er automatisk fredet. I Nyelv/Oddajohka området er det innenfor en radius på 600 meter fra eksisterende bru kjent totalt 12 lokaliteter. Disse er alle automatisk fredet. Av lokalitetene er 8 kulturmiljøer bestående av enkeltminner av flere typer og fra flere tidsperioder.



Figur 8 Kulturminner er markert med rødt. Kilde: Askeladden (KM 1–9) og Finnmark fylkeskommune (KM 10–12).

Lokaliteter i Nyelv/Oddajohka

KM	ID	Type	Datering	Vernestatus
1	159618	Gårdsbosetning	1800-tallet	Automatisk fredet
2	46963	Bosetning-aktivitetsområde	Steinalder	Automatisk fredet
3	26975	Bosetning-aktivitetsområde	Steinalder	Automatisk fredet
4	46964	Bosetning-aktivitetsområde	Steinalder	Automatisk fredet
5	26974	Bosetning-aktivitetsområde	Steinalder	Automatisk fredet
6	115983	Gammetuft	>100 år	Automatisk fredet
7	115984	Gammetuft	>100 år	Automatisk fredet
8	112251	Bosetning-aktivitetsområde	Steinalder	Automatisk fredet
9	60081	Bosetning-aktivitetsområde	>100 år	Automatisk fredet
10	60082*	Bosetning-aktivitetsområde	Steinalder	Automatisk fredet
11	**	Bosetning-aktivitetsområde	>100 år	Automatisk fredet
12	**	Bosetning-aktivitetsområde	Steinalder	Automatisk fredet

* Id 60082 ligger i Askeladden, men kan få endret ID-nummer etter kontrollregistrering.

** Disse to lokalitetene er avgrenset etter registreringene i 2015, og har i skrivende

6.9 Naturressurser

Det er grustak og et steinbrudd i nærheten av planområdet. Det er store forekomster av grus inne i planområdet.

6.10 Grunnforhold

Nyelv/Odđajohka bru ligger i et område med store elv- og breelvavsetninger. Nyelvdalen har tidligere vært foreslått som landskapsvernområde med bakgrunn i sine geologiske forekomster. Dalen strekker seg fra sjøen og sørover til Soulojárskáidá, og består av israndavsetninger med markerte terrasser i flere høyder, hvor Nyelva/Odđajohka har skåret seg gjennom avsetningene. Det er flere dødisgroper fra siste istid i området.

6.11 Flomsituasjonen

Flomberegning er utført, og Nyelv/Odđajohka har en 200-års flom på $70\text{m}^3/\text{s}$. Det er vårflommen (smelteflommen) som i hovedsak sørger for storflom. Nyelv/Odđajohka er et massebærende vassdrag, dette fører til masseavlagring som vil forandre elveløpet over tid, spesielt i området rundt vei og bru. Erfaringsmessig har det ikke vært noen problemer med flomkapasiteten til gammel Nyelv/ Odđajohka bru.

6.12 Reindrift

Nyelv/Odđajohka og området rundt er vinterbeite for rein. Selve planområdet ligger i nærheten av drivningslei og oppsamlingsområde for rein.

6.13 Viltforhold

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



Figur 9 Oversikt over Nyelv bru. Kilde Statens vegvesen.

7. Beskrivelse av forslag til detaljregulering

7.1 Planlagt arealbruk

Reguleringsformål og løsninger

Detaljreguleringen legger til rette for etablering av ny bru over Nyelv/Oddajohka, med tilhørende veger på øst- og vestsiden av brua. Det skal lages ny adkomstveg i sør for gbnr. 4/84, 4/83, 4/1–25, 4/74, 4/1, 4/87, 4/86, 4/1–42 og 4/90 med felles avkjørsel til E6. Gbnr. 4/79 og 4/1–41 vil få felles avkjørsel til E6. Øst for brua skal det legges til rette for parkering. Fra parkeringen skal det lages en gruset sti ned til elvedelta. Planforslaget består av 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, avklart i reguleringsplanen unntatt for byggesaksbehandling, jf. forskrift om byggesak § 4–3.

Av praktiske årsaker vil plankartet ikke vise mer enn bruas plassering og utstrekning. Brua skal bygges som bjelke-/platebru og etter vedlagt brutegning (K101). Mindre justeringer av tegningene kan gjøres i samråd med Statens vegvesen.

Hensynssoner

I plankartet er det anigitt sikringssone rundt høyspentledningen som går gjennom deler av planområdet.

Frisiktsone

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

7.2 Tekniske forutsetninger

Bru

Ny Nyelv/ Oddajohka bru blir en plasstøpt bjelke-/platebru av betong. Brua har tre spenn og en lengde på ca. 65 meter. Plasstøpt betong gir en robust brukonstruksjon som krever lite vedlikehold i levetida. Brua blir 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. Av friskt- og estetiske hensyn vil det bli satt opp rørrekkverk på brua og den nærmeste vegen.



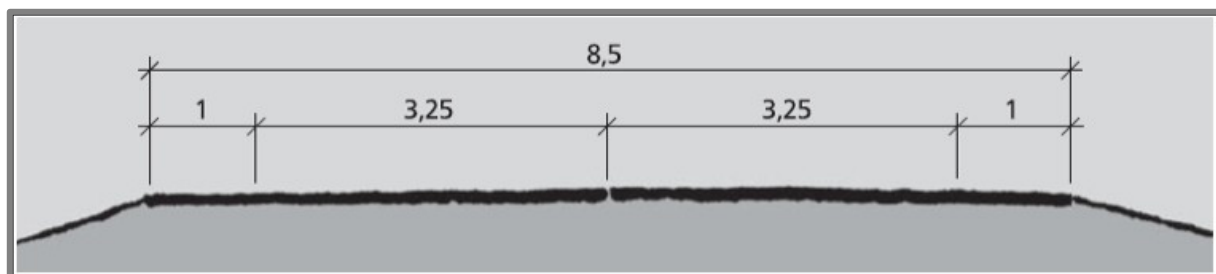
Figur 10

Kjøreveger

Følgende dimensjoneringsklasse legges til grunn for prosjektet:

Dimensjoneringsklasse H2 jf. håndbok 100 Veg- og gateutforming

Fartsgrense	80 km/t
Vegbredde	8,5 m
Minste horisontalkurveradius	250 m
Minste vertikalkurveradius, høgbrekk	2800 m
Minste vertikalkurveradius, lavbrekk	1900 m
Maks stigning	6,0
Belysning	Ikke krav om belysning
Dimensjonerende kjøretøy	Vogntog
Avkjørsler	Antall avkjørsler begrenses



Figur 11 Tverrprofil med H2 standard med 8,5 meter vegbane. Kilde: Håndbok 100 Veg- og gateutforming.

Avkjørsler og adkomstveg

Antall avkjørsler til E6 i planområdet reduseres fra 12 til 9. Avkjørsel fra gbnr. 4/22 flyttes omtrent 15 meter vestover for å bedre sikten. Eiendommene gbnr. 4/84, 4/83, 4/1-25, 4//74, 4/1, 4/87, 4/86, 4/1-42 og 4/90 vil få felles adkomstveg til E6. Det vil ikke stilles tekniske krav til standard til adkomstvegen. Ny adkomstveg vil ikke bli vedlikeholdt, eller driftet av Statens vegvesen.



Figur 12 Kilde Statens vegvesen.

Av trafikksikkerhetsmessige hensyn vil avkjørsel til gbnr. 3/17, 3/16, 3/15, 3/19, 3/13, 3/23, 3/23-1, 3/23-2, flyttes 30 meter østover mot Kirkenes. Avkjørsler som stenges er markert i plankartet.



Figur 13 Kilde Statens vegvesen.

Parkering

Det er få stopp-plasser i området, Nyelv/Odđajohka er godt egnet med et vakkert elvedelta-landskap og lakseførende elv. I dag er det en enkel bål plass nedenfor avkjørselen øst for brua. Denne avkjørselen vil bli flyttet østover. Den gamle avkjørselen vil bli tilrettelagt for parkering med 3 – 5 oppstillingsplasser og med enkel møblering som harmonerer med landskapet som er universelt utformet. Parkeringen skal driftes og vedlikeholdes av Statens vegvesen. Fra parkering og ned til elvedeltaet lages en sti for å unngå slitasje på vegetasjonsdekket. Stien skal ikke driftes og vedlikeholdes av Statens vegvesen.

Holdeplass

Dagens holdeplass vil bli fjernet. I dag er det distansebuss som kjører forbi Nyelv/Odđajohka. Få innbyggere i og rundt planområdet gjør at vi ikke ser det

hensiktsmessig å opprettholde dagens holdeplass. Det er ikke skolebarn innenfor planområdet.

Andre tekniske forutsetninger

Følgende forutsetninger legges til grunn i prosjektet:

- Ny bru med tilhørende veg- og trafikkløsninger skal dimensjoneres for fremtidige klimaendringer som sannsynlig havnivåstigning, mer nedbør, flere stormer og økt fare for flom og skred.
- Statusen som varig verna vassdrag og lakseelv skal ikke reduseres.
- Naturtypeområdet mellom sjøen og veien skal ikke forringes.
- Elvekanten skal i minst mulig grad endres.
- Det skal ikke gjøres inngrep (utfylling) i elva.
- Veganlegget skal legges i minst mulig direkte berøring med vassdraget og tilhørende kantsoner. Slik ønsker vi å bevare kantsonen som motvirker avrenning for å opprettholde levestedet for planter og dyr opprettholdes.
- Veganlegget skal utformes etter prinsippene om universell utforming.
- Etter at arbeidet med bruer og veg er avsluttet, skal området være mest mulig uberørt.

Rive eksisterende bru

Eksisterende bru skal rives innen ett år etter at ny bru er ferdigstilt. Vanlig måte å rive bruer på er å starte på midten av brua og så jobbe innover mot hver side. Prinsippet for å rive bruer er at riveavfallet i størst mulig grad demonteres og sorteres i de respektive avfallsrestriksjonene direkte på stedet. Materialene skal disponeres i henhold til utarbeidet avfallsplan og miljøsaneringsbeskrivelse.

Universell utforming

Utforming av veger, konstruksjoner og parkering skal følge prinsippene i håndbok V129 Universell utforming av veger og gater.

7.3 Nærmere beskrivelse av planstrekningen

Planstrekningen starter ved kaia ved Grasbakken, omtrent 21 kilometer fra Varangerbotn. Ny veglinje forskyves nordover og kobler seg på eksisterende veg omtrent 300 meter øst for brua. Kurven i vest vil få slakere linjeføring enn dagens veg. Avkjørselen fra gbnr. 4/22 til E6 flyttes omtrent 15 meter vestover for å bedre sikten. Eiendommene gbnr. 4/84, 4/83, 4/1–25, 4/74, 4/1, 4/87, 4/86, 4/1–42 og 4/90 vil få ny adkomstveg til E6. Ny bru bygges omtrent 10 meter oppstrøms gammel bru. Øst for brua vil veglinja trekkes nærmere moreneryggen. Avkjørselen øst for brua vil flyttes 30 meter mot Kirkenes. Denne avkjørselen skal brukes for å kunne parkere øst for brua. Bru og veg vil bli hevet 1 til 1,5 meter over dagens veg nivå. Slik bedrer vi sikten og kjøreeplevelsen, samtidig som vi reduserer løssnø-problematikk.

8. Virkninger av planforslaget – arealbruk og løsninger

8.1 Fremkommelighet

Dette planforslaget vil ikke gi store endringer på fremkommeligheten for biltrafikken. Men sett i sammenheng med overordna strategier, så vil planen være et bidrag til å bedre fremkommelighet på strekningen E6 Tana bru – Kirkenes. Brua og vegen vil bli oppgradert til moderne vegstandard, med vegbredde på 8,5 meter og bedre sving- og høydekurvatur.

8.2 Samfunnsmessige forhold

Miljøforbedringer

Det vil være tryggere for de myke trafikantene å bruke ny adkomstveg istedenfor E6. Avkjørselen øst for brua blir ofte brukt som parkering for gjennomreisende. Her vil vi tilrettelegge for parkering. For å unngå slitasje i vegetasjonsdekket vil vi tilrettelegge med passasje fra parkering ned til elvedeltaet.

Støy

Prosjektet utløser krav om avbøtende tiltak for å redusere støybelastningen på enkelte eiendommer sør for E6. Eventuelle nødvendig støyreducerende tiltak skal være ferdigstilt innen ferdigstillelse av veganlegget, og skal gjøres i samarbeid med grunneier. Retningslinjer for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442) gjelder også i anleggsperioden.

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.

Tilrettelegging for parkering med sti til elvedeltaet gir mulighet for samhandling mellom barn, unge og voksne. Størrelsen på arealene gir i tillegg rom for fysisk utfoldelse. Den nye adkomstvegen til boligene i sør vil gjøre det tryggere for barn å bevege seg mellom eiendommene.



Figur 14 Brakkvannsdelta. Kilde: Statens vegvesen.

8.3 Veg

Rester av tidligere E6 skal nedlegges og revegeteres.

8.4 Naboer

Berørt bebyggelse

Vest i planområdet vil eiendommene bli direkte berørt av tiltaket som følge av utvidelsen av vegen. Dette gjelder gbnr. 4/1, 4/2, 4/7, 4/8, 4/23, 4/22 og 4/29. I øst vil dette gjelde gbnr. 3/16, 3/17 og 4/29. Inngrep nær bygninger skal begrenses og gjøres så skånsomt som mulig. Det er ikke behov for å innløse bygninger for å realisere planforslaget.

Innløsning av eiendom

Den vedtatte reguleringsplanen skal skaffe hjemmel for erverv av nødvendig grunn. Utvidelse av veg og flytting av brua vil kreve mer areal til vegformål. Dersom frivillige avtaler med grunneiere og rettighetshavere ikke oppnås, vil den vedtatte plan være grunnlag for ekspropriasjon av grunn og rettigheter etter veglovens § 50. Normalt vil grunnervet følge formålsgrensen, slik at område for samferdselsanlegg blir offentlig eiendom med Statens vegvesen som eier.

Avkjørsler

Eiendommene gbnr. 4/84, 4/83, 4/1–25, 4/74, 4/1, 4/87, 4/86, 4/1–42 og 4/90 vil få felles adkomstveg til E6.

Avkjørsel til eiendommene gbnr. 3/17, 3/16, 3/15, 3/19, 3/13, 3/23, 3/23–1, 3/23–2 flyttes 30 meter østover mot Kirkenes. Det betyr litt kortere veg før de svinger ut på E6. Alle avkjørslene i planområdet strammes opp slik at de tilfredsstiller kravene til håndbok 100 Veg- og gateutforming.

8.5 Byggegrenser

Utenfor tettbygde strøk er byggegrensen 50 meter fra riksveg i henhold til veglovens § 29.

8.6 Gang- og sykkeltrafikk

Det er ikke planlagt ny gang- og sykkelveg på strekningen. I Statens vegvesen sine håndbøker bør gang- og sykkelveger først etableres når årsdøgnetrafikken er over 1000, og potensialet for gående og syklende overstiger 50 i døgnet, eller strekningen er definert som skoleveg. Ingen av disse vilkårene er tilstede i planområdet.

8.7 Kollektivtrafikk

Vanlig praksis ute i distriktene er at bussen stopper ved behov. Få fastboende, gjør at vi ikke tilrettelegger med holdeplass inne i planområdet. Dagens holdeplass blir fjernet.

8.8 Landskapsbilde

Landskapsbilde omhandler de visuelle kvalitetene på strekningen, og hvordan disse endres som følge av veg- og gatetiltak. Både hvordan tiltakene i reguleringsplanen er tilpasset landskapet/bygda sett fra omgivelsene, og hvordan landskapet/bygda oppleves fra vegen.

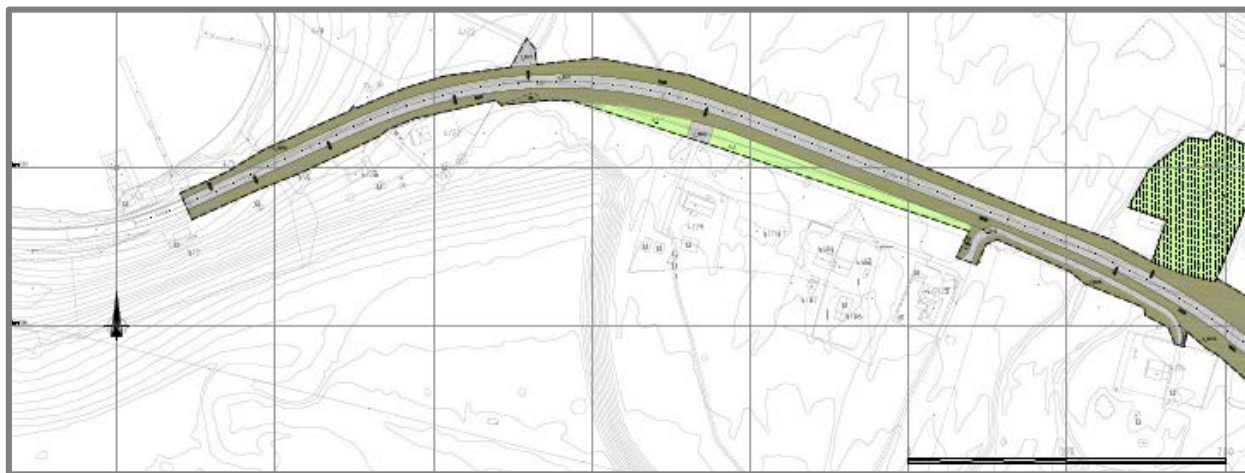
Statens vegvesens arkitekturstrategi

I alle prosjekter er det krav til å følge opp Statens vegvesens arkitekturstrategi – som i sin tur er en oppfølging og konkretisering av nasjonal arkitekturpolitikk. Følgende punkter framheves:

- Statens vegvesens transportanlegg i tettsteder skal være av god arkitektonisk kvalitet.
- Statens vegvesen skal forvalte kulturminner, –miljøer og –landskap som kilder til forståelse av felles kultur og identitet.
- Statens vegvesen skal være forbilde – og bruke god arkitektonisk kvalitet for å lage anlegg som er funksjonelle, drifts- og vedlikeholdsvennlige.

Tiltakets virkningen på landskapsbilde

I all hovedsak er det et forbedringspotensial visuelt sett på strekningen, både i forbindelse med vegens sideareal og brua. Vegens sidearealer fremstår i dag som rufsete og som åpne sår i landskapet. Eksisterende bru ligger med fylling ut i det naturlige elvedeltaet og er estetisk uheldig.

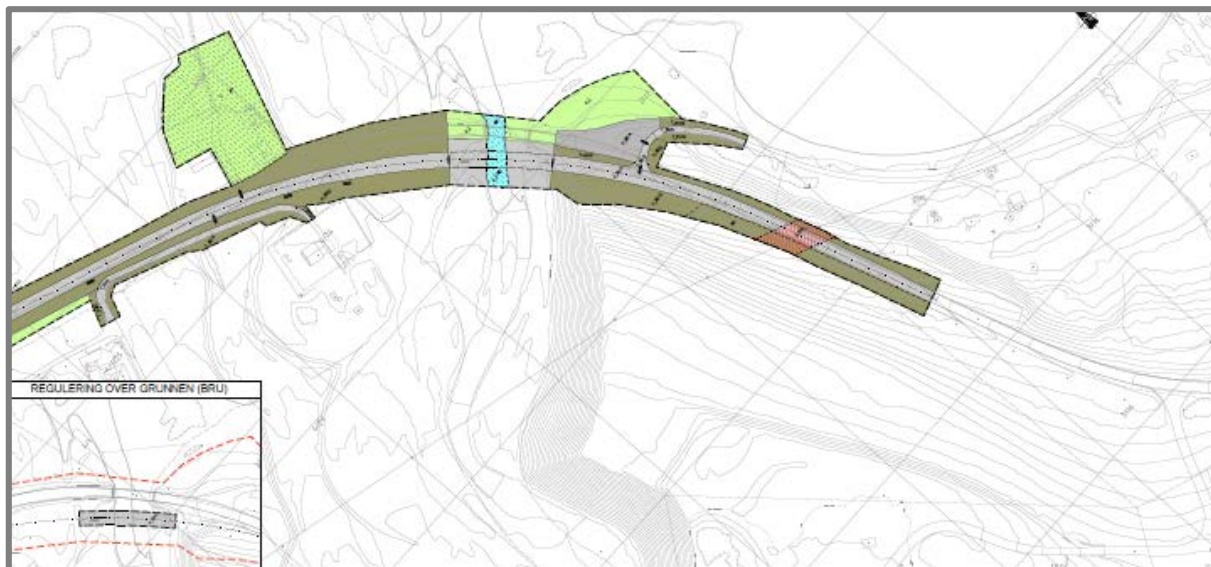


Figur 15 Kilde Statens vegvesen.

Fra profil 0–350 vil ny veg bli liggende lett i terrenget og i dagens veglinje noe som er positivt for landskapsbildet. Dette medfører en tilsvarende fylling som den eksisterende med helling 1:2. Fyllingen er lav og det er ikke behov for rekkverk. Fyllingen skal tilstrebes vegetert. Sikten fra bebyggelsen opprettholdes.

Fra profil 350–750 ligger fortsatt vegen lett i terrenget. Ved starten av profilen vil vegen krysse eksisterende veg, og vil gå parallelt på nordsiden. Eksisterende veg vil bli gjort om til

samleveg for avkjørslene til bebyggelsen. Bebyggelsen vil da få en buffer mot E6. Det skal vurderes lavere stedegen buskvegetasjon i området mellom E6 og samlevegen for å skjerme noe og vegetere området.



Figur 16 Kilde Statens vegvesen.

Fra profil 750 legger ny veg seg i en kurve mot nord, krysser eksisterende veg og blir liggende på innersiden når den krysser Nyelva. Kryssingen er vinkelrett over elven, noe som gir rette vingemurer og er positivt for landskapsbildet. Ny veg blir liggende høyere enn dagens veg og føre til noe høyere fyllinger. Dette området tåler imidlertid dette og fyllingene vil ikke redusere sikten fra bebyggelsen. Det vil bli en trespenns bjelkeplatebru i plasstøpt betong over elva. Landkarene er dermed trukket vekk fra den naturlige elvekantsonen og brua vil fremstå luftig med stor lysåpning under. Dette er en stor forbedring fra eksisterende bru. Gammel bru med fylling skal fjernes slik at naturlig elveløp og elvekantsone blir gjenopprettet, noe som er positivt for landskapsbildet. Landingspunktet på nordsiden fører til en større løsmasseskjæring i den naturlige moreneryggen. Løsmasseskjæringen har helling 1:2 for å redusere inngrepet og skjæringen tilstrebes naturlig revegetert. På motsatt side blir det et "overskuddsområde" etter flytting av vegen. Dette området skal tilrettelegges for parkering med funksjonelle og visuelle kvaliteter tilpasset landskapet.

Fra profil 1100 og til slutten av prosjektet ligger ny veg i dagens veglinje og gir få nye inngrep. Naturlig revegetering skal tilstrebes i grøft.

Dersom naturlig revegetering blir vellykket og prinsipper for utforming av veg og sidearealer blir gjennomført, vil ny veglinje og brua samlet sett gi et visuelt løft til tettstedet Nyelv/Oddajohka.

Det henvises til fagrapport for landskapsarkitektur datert 18.01.16 for gjennomgang av prinsipper for utforming av vegen og sidearealer samt materialbruk. Temaene landskapstilpasning, reiseopplevelse, deponi og rigg, vegetasjon/revegetering, elv, bru, rekkverk, støttemurer og stopplomme blir beskrevet.

8.9 Nærmiljø og friluftsliv

Bålplassen nedenfor brua er flittig brukt, spesielt i helgene av fastboende, hyttefolk og forbifarende. Det vil gå en sti fra parkering til elvedeltaet. Ny parkering med 3 – 5 oppstillingsplasser vil gi tryggere adkomst til bålplassen, samtidig som parkering gir mulighet for å raste. Parkeringen vil fremstå som et trafikk-forbedringstiltak. Prosjektet vil kreve inngrep i landskapet. 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.



Figur 17 Brakkvannsdeltaet med engvegetasjon i forgrunn og grusstrender bak. Bålplass i forgrunnen. Kilde: Statens vegvesen.

8.10 Naturmangfold

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 sør for eksisterende vei, og noe areal som i dag er urørt vil derfor bli berørt. Tiltaket er lagt utenfor områdene med størst verdi og vil derfor ikke påvirke det mest verdifulle naturmangfoldet. Tiltaket vil ikke påvirke utvalgte naturtyper, prioriterte arter, utvalgte kulturlandskap, verneområder, nærområder til verneområder eller marint beskyttede områder. Det blir gjort følgende avbøtende tiltak:

- Ny bru etableres oppstrøms eksisterende bru for å sikre at verdifulle arealer nord for dagens bru bevarer.

- Brua etableres med tre spenn. Det betyr at vassdragets bredde ikke blir redusert og viktige kantsoner og sidearealer til vassdraget bevares. Dette gjør at viktige landskapsøkologiske hensyn blir ivaretatt, da det er mulig for ulike arter å vandre under brua på vei fra Nyelvdalen. Dette er i tråd med vannressursloven § 11 som sier at det skal bevares et naturlig vegetasjonsbelte langs bredden av vassdrag ved utbygging. I anleggsperioden gjøres det tiltak slik at den naturlige elvebunnen i vassdraget bevares.
- Inngrep i elva må unngås så langt det er praktisk mulig. Anleggsarbeidet må tilpasses vandringstidspunktene for anadrom fisk i vassdraget. Etter føre-var-prinsippet bør inngrep 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 sommeren.
- Utstyr og maskiner som kommer i kontakt med elva, skal desinfiseres for å unngå spredning av *Gyrodactylus salaris*.
- Alle utslipp av kjemikalier og stoffer som kan være skadelig for livet i elva skal unngås.
- Parkering etableres utenfor det verdifulle brakkvannsdeltaet nord for vegen. Det må heller ikke etableres rigg- eller anleggsområder her. I tillegg bør det tilrettelegges for kanalisert ferdsel slik at området ikke blir utsatt for unødvendig slitasje. Dette kan skje gjennom skilting ned til eksisterende sti eller ved å bygge en rampe ned til deltaet.
- Området skal revegeteres økologisk slik at stedegen vegetasjon bevares.

Drøfting av Naturmangfoldlovens alminnelige bestemmelser §§8–12

Naturen skal forvaltes slik at planter og dyr som finnes naturlig sikres i levedyktige bestander. Variasjonen av naturtyper, landskap og geologi skal opprettholdes, og en langsiktig og fornuftig bruk skal bringe naturgodene videre. Ved utøvelse av offentlig myndighet som berører natur, skal beslutningene bygge på kunnskap om natur, og hvordan det planlagte tiltaket påvirker naturmangfoldet.

§ 8 Kunnskap om naturmangfold i området

Kunnskap er i hovedsak basert på informasjon fra offentlige databaser og egne befaringer. Området ble befart av Therese Sigurdsen den 30.06.15 og Marte Dalen Johansen den 21.10.15. Fylkesmannen i Finnmark har vært kontaktet angående informasjon om naturverdier langs strekningen, og lokal jeger- og fiskeforening og utmarksforvalter i Finnmarkseiendommen (FeFo) har vært kontaktet angående anadrom fisk i vassdraget. Kunnskapsgrunnlaget for prosjektet er middels godt. Kunnskap om flora er godt dokumentert gjennom kartlegginger av kommunens naturtyper, mens kunnskapen om fauna er svakere. Det er sparsom informasjon om vannforekomstene i området.

§ 9 Om føre-var-prinsippet

Kunnskapsgrunnlaget for fauna er svakt i prosjektet. For anadrom fisk er det kjent små og sårbare bestander av laks og sjøørret i vassdraget. Det er også usikkerhet rundt når anadrom fisk vandrer opp i elva. Det er derfor usikkert hvordan bestandene vil påvirkes av

tiltaket. Førre-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. Førre-var-prinsippet kommer ikke til anvendelse på andre forhold i prosjektet.

§ 10 Samlet belastning på naturmangfoldet i planområdet

Påvirkning på sjeldne arter og verdifulle naturtyper vil bidra til forstyrrelser av verdifulle naturområder. Foreløpig har imidlertid presset på slike områder vært forholdvis lite i kommunen. 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 Nyelvvassdraget. 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 unngås, 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. Se for øvrig avsnitt om planens effekt på naturmangfold, hvor avbøtende tiltak fremgår.

Verneområder

Tiltaket vil ikke påvirke verneområder.

Strandsone

Tiltaket vil ikke berøre strandsonen.

Vassdrag

Vassdragsmiljøet vil bli noe påvirket i anleggsfasen, og det må her tas hensyn til vandring av anadrom fisk. Det kan bli aktuelt å plastre deler av Nyelv/Oddajohka. Dette er særlig aktuelt i områdene nær brufundamenter/pilarer. Disse vil imidlertid stå inne på land. Etter Statens vegvesen sin vurdering vil plastringen ikke være så omfattende at de fører til at dagens økologiske og kjemiske tilstand i bekken forringes, jf. § 4 i vannforskriften. Dette forutsetter

imidlertid at slutføringen av anleggsarbeidet ikke fører til at det etableres vandringshindre. Tiltak skal gjennomføres i den perioden aktiviteten i elva er minst.

Flomsituasjon

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

8.11 Kulturmiljø

Det er registrert to kulturminnelokaliteter i umiddelbar nærhet til, og i direkte konflikt med, planlagt tiltak. Disse lokalitetene er avgrensninger av automatisk fredete kulturminner, hovedsakelig fra steinalder. Dette gjelder id 26974 og id 60082. For kulturminner i konflikt med tiltaket er det gjennom regional kulturminneforvaltning søkt Riksantikvaren om dispensasjon fra kulturminneloven. Riksantikvaren er positiv innstilt til dispensasjon.

8.12 Naturresurser

Jordbruk

Det er ikke registrert jordbruk i planområdet.

Skogbruk

Det er ikke registrert skogbruk i planområdet.

Reindrift

Tiltaket vil ikke påvirke, eller føre til endra forhold for reinen som har deler av vinterbeite i området.

8.13 Støy og vibrasjoner

Støy

Det er beregnet og vurdert vegtrafikkstøy for eksisterende boliger langs strekningen. Disse beregningene er utført av Sweco AS. Støyvurderingene er gjort i samsvar med støyretningslinje T-1442/2012. T-1442 anbefaler støyskjermingstiltak for boliger med støyfølsom bruk dersom støynivået overskrider nedre grense for gul støysone, L_{den} 55 dB. Ambisjonsnivået til Statens vegvesen er som hovedregel å senke støyen til under gul støysone utendørs, samt tilfredsstillende NS8175 klasse C innendørs. NS8175 klasse C vil si et støynivå under eller lik 30 dB i oppholdsrom. Anbefalte støygrenser:

Støykilde	Støynivå på uteplass og utenfor vinduer til rom med støyfølsom bruk L_{den} 55 dB	Støy utenfor soverom, natt kl. 23–7 L_{SAF} 70 dB
Vegtrafikk		

Figur 18 Krav til støynivå. Kilde Veileder til retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442).

Som forutsetning for støyberegningen er det lagt til grunn en forventet trafikkmengde i 2040 + 10 % (NTP tall). Prognosen for 2034 for tunge kjøretøy tilsier en økning på 16 %. Beregningene viser at seks boliger kan ha behov for støyskjermingstiltak. Der det slår inn støyskjermingskrav skal det tilstrebes fasadetiltak og skjerming av uteplass, fremfor områdeskjerm langs vegen. Hensynet til landskapsrommet og estetikk har veid tungt i denne beslutningen. Nyelv/Oddajohka har et særegent landskap, formet av Nyelv/Oddajohka, området er flatt og boligene er vendt mot sjøen. Det er derfor ikke ønskelig med tiltak som vil hindre utsyn og fragmentere landskapsbildet. Som alternativ for støydemping langs veg vil vi anbefale lokale skjermingstiltak for å redusere støyen ved uteplassen til under 55 DB.



Figur 19 Oversiktskart. Kilde Statens vegvesen.

8.14 Massehåndtering og midlertidig rigg/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. Plassering av rigg og midlertidig og permanente deponier skal kartfestet i en rigg- og marksikringsplan (RM-plan). Eventuelt overskuddsmasse skal deponeres i godkjent deponi. Det skal i rigg- og marksikringsplanen settes inngrepsbegrensninger for å bevare eksisterende, sårbar vegetasjon, samt vise hvilke masser som lagres hvor. Plan for istandsetting av anleggsområdet skal utarbeides som en del av konkurransegrunnlaget.

Midlertidig rigg- og anleggsområde

Masser skal lagres i linja (både gammel og ny veg). Områdene skal tilbakeføres og istandsettes til opprinnelig formål etter bruk. Arealet ved Statens vegvesen sin hytte skal brukes til rigg- og varelager, inkludert kontorrigg for entreprenøren. Til dette settes det av et areal på cirka 2,5 dekar nord for hytta. Arealet vil bli tilbakeført til landbruk-, natur- og

friluftets formål når prosjektet er ferdigstilt. Det skal settes av areal på hver side av bruene til rigg- og anleggsområde. Riggområdet skal ha istandsettingsplan i forbindelse med konkurransegrunnlaget.

8.15 Risiko, sårbarhet og sikkerhet (ROS analyse)

Risiko er konsekvensene av at 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 sjekklisterbasert tilnærming er benyttet (DSB 1994 & 2001) (Aven, 2008). Det ble i analysen ikke avdekket stor risiko (rødt felt) for forhold som krever tiltak, men fem uønskede hendelser som medfører en risiko over akseptabelt nivå. Disse blir videre vurdert under.

Støyeksponering

Det er utarbeidet en støyanalyse av området. I rapporten heter det:

Tiltaket medfører at 7 av 9 boliger vil ligge over 55 dB, det vil si innenfor gule sone. I dag ligger 8 av 9 boliger i gul sone, da er ikke bolighuset som nylig er bygd tatt med. Støy i boliger etter 1987 blir ivarettatt av byggeteknisk forskrift.

ROS-analysen viser at risiko er i gul sone, og dermed er ikke store tiltak nødvendig, men lokale tiltak som er foreslått i støyrapporten er tilstrekkelig.

Siktreduksjon

Som forutsetning for valg av konsekvens er det tatt utgangspunkt i siktkrav på 115 meter. Maks sikt lengde på brua med horisontalkurveradius vil bli 99 meter. Med ÅDT på 555, fartsgrense på 80 km/t med 65 meter lang bru er risikoen for ulykke som følge av redusert stoppsikt liten etter at sikthindrende rekkverk er satt opp. Dette bygger opp under valg av konsekvens. Det vil heller ikke her være nødvendig med store tiltak, og det søkes derfor fravik fra standard, men med valg av den rekkverkstypen som vil være minst mulig sikthindrende; rørrekkverk.

Hindrer fiskevandring i utbyggingsfase

Nyelvvassdraget har små og sårbare bestander av anadrom fisk. Det er kjent at laks går 7–8 km opp i elva, og at bestanden er liten. Elva er for tiden stengt for fiske, og Fylkesmannen opplyser at fisket heller ikke blir åpnet igjen de nærmeste årene. Fylkesmannen har ikke ytterligere informasjon om sensitive arter i området. Konsekvensene for hindret fiskevandring vil kunne ha lokalt store konsekvenser. To tiltak må videreføres til byggefasen og YM-plan. Dette er ikke tiltak som prosjekterer risikoen ned til grønnfelt men som krever videre oppfølging i senere faser. For det første skal elva alltid være åpen for fiskevandring, anleggsutstyr må ikke plasseres på en måte som hindrer fiskevandring. For det andre gjelder hensynet til fiskevandringstidspunkt ved fysiske inngrep i eller i umiddelbar nærhet elv.

Skade på brakkvannsdelta.

Elvedeltaet er lite og ikke spesielt variert eller velutviklet, men er ganske intakt. Området er sårbart for fysiske inngrep. Følgende to tiltak må videreføres til senere fase og krever oppfølging. For det første må rigg- og marksikringsplan ta hensyn til dette slik at brakkvannsdeltaen blir ivaretatt. For det andre må parkeringen ikke prosjekteres på en måte som gjør inngrep slik at brakkvannsdelta blir skadet.

Kulturminneskade

Det er som del av utredningen utarbeidet en fagrapport for kulturmiljø som er grunnlaget i denne analysen. Det slås fast at det er tolv kjente kulturminnelokaliteter innenfor 6000 meters radius av eksisterende bru. Det heter i rapporten; *«Det bør generelt søkes å unngå at veien bygges tett opp til kulturmiljøer og enkeltminner...», samt «I anleggsfasen er det viktig at lokalitetene som ligger nær tiltaket og anleggsområdet sikres med sperregjerder eller lignende for å unngå skader på kulturminnene. Slik sikring kan gjøres av vegvesenet i samarbeid med kulturminneforvaltningen.»* Der tiltaket kommer i direkte konflikt med kulturverdier vil det søkes om dispensasjon fra kulturminneloven.

- Rødt felt indikerer uakseptabel risiko. Tiltak må iverksettes for å redusere denne ned til gul eller grønn.
- Gult felt indikerer risiko som bør vurderes med hensyn til tiltak som reduserer risiko.
- Grønt felt indikerer akseptabel risiko.

Uønsket hendelse	Risiko			Kommentar
	K	S	R	
Støyeksponering	1	4	GUL	- Tiltak blir iverksatt i samarbeid med grunneiere. - Forutsetninger blir innarbeidet i reguleringsplan. - Lokale skjermingstiltak tilbys for å redusere støy ved uteplass til under 55 DB. - Tiltak innendørs for å redusere støyen til under 30 dB.
Siktreduksjon	1	4	GUL	- Søk om fravik, med rørrekkverk (minimalisere). - Elv skal alltid være åpen for fiskevandring.
Hindre fiskevandring i utbyggingsfase	3	2	GUL	- Hensyn til fiskevandringstidspunkt ved fysiske inngrep i eller i umiddelbar nærhet elv. - Anleggsutstyr må ikke plasseres på en slik måte som hindrer fiskevandring. - Rigg- og marksikringsplan må ta hensyn til dette slik at brakkvannsdeltaet blir ivaretatt.
Skade på brakkvannsdelta	2	3	GUL	Parkering skal ikke prosjekteres på en måte som gjør inngrep slik at brakkvannsdelta blir skadet.
Kulturminneskade	3	2	GUL	- Unngå å bygge veg tett opp til kulturmiljøer og enkeltminner. - Sikre med sperregjerde under anleggsfasen.
Veg brudd	3	1	GRØNN	Trafikkberedskapsplan foreligger.
Forurensing i elv	3	1	GRØNN	- Alternativ foreligger for nødetatene. - Skadereduserende plan. - Utslipp av forurensende stoff skal unngås.
Smitte i elv av Gyrodactylus Salaris	3	1	GRØNN	Desinfisering av anleggsutstyr før bruk i elv.
Redusert framkommelighet avkjørsel	1	1	GRØNN	Ny felles avkjørsel beskrevet med bedre framkommelighet.
Skade på elvebunn	2	2	GRØNN	Beskyttelsesduk skal vurderes.
Ras – morenerygg	1	3	GRØNN	Bestilt geoteknisk undersøkelse, venter på svar.
Flomskader	1	3	Grønn	Det er gjort flomberegninger, og det er ingen fare for store skader ved flom.

8.16 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. To kulturminner har vært vanskelig å unngå. Id 60082 krever dispensasjon fra kulturminneloven, og ved id 26974 har vi tilpasset grøfteprofilen for i størst mulig grad unngå det.

Nasjonal transportplan

Vi vil bedre framkommeligheten ved å redusere avstandskostnadene slik at konkurransekraften i næringslivet styrkes, og hovedtrekkene i bosettingsmønsteret opprettholdes. Når vegen er ferdig vil vi ha redusert sannsynligheten for ulykker ved å øke bredden til 8,5 på veg og bru, slake ut kurver, heve vegen og redusere antall avkjørsler til E6.

Planstatus for området

Kommuneplanens arealdel for perioden 2011–2021 ble vedtatt 30. april 2008 med endring 14. juni 2011. Planområdet er i dag regulert til landbruk, natur og friluftsliv (LNF), og grenser mot et LNF-område med spredt boligbebyggelse.

Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging

Gjennom planlegginga av arealbruk og transportsystemet er det et mål å fremme samfunnsøkonomisk ressursutnyttelse, god trafiksikkerhet 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

Fiske etter laks er viktig for samiske utmarksbrukere. Tiltaket vil imidlertid ikke få konsekvenser for Samiske utmarksbrukere da elva er stengt for fiske. Etter vår vurdering vil ikke tiltaket påvirke samisk kultur og levesett i vesentlig grad.

9. Gjennomføring av forslag til plan

9.1 Framdrift og finansiering

Utbyggingen skal finansieres av staten. Som kompensasjon for bortfall av differensiert arbeidsgiveravgift i Nord-Norge er det bevilget midler til detaljplanlegging av ny Nyelv/Oddajohka bru med tilstøtende veger.

9.2 Utbyggingsrekkefølge

Støy

Det er i planen angitt rekkefølgebestemmelse for støy i bygge- og anleggsperioden. Bestemmelsene sier at før start av bygge- og anleggsarbeidet skal det være vurdert, og gjennomført tiltak for å redusere ulempene med støy i anleggsperioden.

Rigg- og marksikringsplan og istandsettingsplan

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

Fjerning av gammel bru og deler av E6

Det er i tillegg gitt rekkefølgebestemmelse for fjerning av dagens bru og deler av E6. Arbeidet med å fjerne brua med brufundamenter og tilstøtende veger skal igangsettes umiddelbart etter at ny bru med tilstøtende veger er ferdigstilt. Det skal etter planen skje 2 – 3 kvartal 2017.

9.3 Trafikkavvikling i anleggsperioden

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

9.4 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 skal arbeides videre med YM-planen.

Tema	Problemstillinger/vurderinger
Støy	• Tiltak fastsettes ved utarbeidelse av konkurransegrunnlag/byggeplan.
Vibrasjoner	–
Luftforurensning	• Massetransport og deponering vil føre til økte støvkonsentrasjoner i luften. Aktuelle tiltak kan være vanning eller kosting.
Forurensning av jord og vann	–

Landskap	• Se vegetasjonsplan som legger vekt på å ivareta kulturlandskapet.
Nærmiljø og friluftsliv	• Ivareta parkeringen på sjøsiden av brua. • Passasje fra parkering til bål plass ved elvedelta for unngå slitasje på vegetasjonen.
Naturmangfold	• Dersom arbeidet i elva kommer i konflikt med oppvandring av anadrom fisk, må anleggsarbeidet tilpasse slik at det foregår tilstrekkelig sent, etter at hovedstrømmen av fiskevandring er over. • Utstyr og maskiner som kommer i kontakt med elva, skal desinfiseres for å unngå spredning av Gyrodactylus Salaris. • Tiltak for å bevare naturlig elvebunn skal settes inn i anleggsperioden. • Det skal bevares et naturlig vegetasjonsbelte i kantsonene til Nyelvvassdraget.
Vassdrag og Strandsone	• I anleggsperioden må det gjøres tiltak slik at den naturlige elvebunnen ivaretas.
Kulturminne og kulturmiljø	• To kulturminner blir berørt.
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.

10. Sammendrag av innspill – alt. Sammendrag av merknader

10.1 Varsel om oppstart – sammendrag av merknader

Fylkesmannen i Finnmark, datert 22. juni 2015

Nyelvvassdraget er varig verna i verneplan 2, dette krever særlige hensyn. Mellom sjøen og elva er det registrert brakkvannsdelta – klassifisert som en viktig naturtype. Elva er lakseførende. Fylkesmannen mener ny bru bør bygges oppstrøm som følge av naturverdiene. Veganlegget bør i minst mulig grad legges i direkte berøring med elvestrengen. ROS-analyse må gjennomføres for å ivareta samfunn sikkerhets-perspektivet (plan- og bygningsloven § 4–3). Det må ta høyde for fremtidige klimaendringer. Eventuelle tiltak som følge av analysen må inngå i planbestemmelsene. Det skal av planbeskrivelsen fremgå hvordan naturmangfoldet er vurdert og vektlagt og at prinsippene for naturmangfoldlovens §§ 8–12 skal legges til grunn.

Kommentar

Fylkesmannen vil i planarbeidet ivareta Nyelvvassdraget som varig vernet i verneplan 2. Vi vil i utgangspunktet vurdere å bygge bru oppstrøms eksisterende bru. Det vil i planarbeidet gjennomføres en ROS-analyse og fremtidige klimaendringer vil bli vurdert. Tiltak som følge av ROS-analyse tas med i planbestemmelsene. Planforslaget skal vurderes etter §§ 8–12 i naturmangfoldloven, og eventuelle hensyn innarbeides i planforslaget.

Finnmark fylkeskommune, datert 25. juni 2015

Det må av planbeskrivelsen fremgå hva planen vil medføre av virkninger for parter, interesser og hensyn. Det er registrert et automatisk freda kulturminne øst for Nyelva/Oddajohkaa (ID 60082). Fylkeskommune ønsker befaring, da det sannsynlig er automatisk freda kulturminner mellom ID 60082 og Nyelv/Oddajohka som tidligere ikke er påvist. Endelig uttalelse kan først gjøres etter befaring.

Kommentar

Statens vegvesen vil i plandokumentene beskrive planenes virkninger. Videre vil vi ivareta automatisk freda kulturminner i planforslaget for å ivareta disse. Resultatene fra befaringen tas med i det videre planarbeidet.

Fiskeridirektoratet, datert 30. juni 2015

Det er to gytefelt (rognkjeks og torsk) i nærheten av tiltaksområdet. I tillegg er området fiskeplass for passive redskaper. Fiskeridirektoratet oppfordrer vegvesenet å gå i dialog med lokale fiskarlag.

Kommentar

Vi vil i planarbeidet ta kontakt med lokale fiskarlag.

Varanger kraft, datert 9. juli 2015

Utbyggingen må ikke komme i konflikt med Varanger krafts anlegg. Eventuell flytting av anlegg må dekkes av vegvesenet. Varanger kraft ønsker å bli tatt med i den videre planprosessen slik at nødvendige arealer for fremtidig strømforsyning bli ivaretatt.

Kommentar

Vil i arbeidet med planen kontakte Varanger kraft.

Norges vassdrags- og energidirektorat, datert 11. juli 2015

Hensynet til vassdragsmiljøet må ivaretas. Krysninger (bru, kulvert eller stikkrenne) må planlegges slik at sikkerhet og miljø tas vare på. Kantsonen langs vassdrag er gitt særskilt beskyttelse (vannressursloven § 11). «Rikspolitiske retningslinjer for verna vassdrag» skal legges til grunn i planarbeidet. Planarbeidet må synliggjøres at tiltaket ikke er til skade for allmenne interesser og vassdragets verneverdier. Midlertidige tiltak i utbyggingsfasen må utredes og kartfestet, eksempelvis kryssing av vassdrag og massedeponi. Flom- og erosjonsfaren må vurderes i planprosessen. For å ivareta sikkerhet og vassdragsmiljø er det fordelaktig å bygge bru med minst like stort spenn som dagens bru. Brua bør bygges uten fundamenter i elva, og med landkar på land slik at omfattende utfylling sikring unngås langs elveløpet. I følge aktsomhetskartet på NVE Atlas er planområdet ikke utsatt for skredfare.

Kommentar

Vil i planarbeidet beskrive hvordan vil ivareta hensynet til vassdragsmiljøet, sikkerhet, miljø og kantsonen. I planbeskrivelsen vil vi synliggjøre at tiltaket ikke er til skade for allmenne interesser og vassdragets verneverdier. Utredning og kartlegging av midlertidige tiltak i utbyggingsfasen vil fremgå av detaljprosjekteringen. Anbefaling om brubygging vil legges til grunn og tas med i den videre planarbeidet.

Sámediggi – Sametinget, datert 6. august 2015

Det er registrert to kulturminnelokaliteter øst for Nyelv/ Oddajohka bru (ID 60082 og ID143044). Behovet for befaring, samt innspill om kulturminnene vil avklares når planområdet er nærmere avgrenset. Sametinget foreslår følgende tekst i reguleringsplanbestemmelsene «Kulturminner og aktsomhetsplikten. Skulle det likevel under arbeid i marken komme fram gjenstander eller andre spor som viser eldre aktivitet i området må arbeidet stanses og melding sendes Sametinget og Finnmark fylkeskommune omgående. Kulturminne-myndighetene forutsetter at dette pålegg formidles videre til dem som utfører arbeidet i marken». Videre gjør Sametinget oppmerksom på at samiske kulturminner eldre en 10 år er automatisk freda. Det er ikke tillatt å skade eller skjemme fredet kulturminne, eller sikringssonen på 5 meter rundt kulturminnet jf. kulturminneloven §§ 3 og 6. Endelig uttalelse kan først gis etter befaring.

Kommentar

Statens vegvesen vil ta resultatene fra befaringen med i det videre planarbeidet, og ta hensyn til eksisterende og eventuelle nye automatisk freda kulturminner som blir registrert. Forslag til tekst i planbestemmelsene ertatt til etterretning.

11. Vedlegg

1. Planhefte
2. Illustrasjonshefte
3. Planbestemmelser
4. Fagrapport for landskapsarkitektur datert 18.01.16
5. Merknadsbehandling



Statens vegvesen
Region nord
Vegavdeling Finnmark
Postboks 1403 8002 BODØ
Tlf: (+47 915) 02030
firmapost-nord@vegvesen.no

vegvesen.no

Trygt fram sammen