



Finnmark fylkeskommune

Finnmárkku fylkkagielda

Finmarkun fylkinkomuuni



Detaljregulering for FV890 Riitakuru - Ruoksadasnjárga/Rødbergnes i Deanu gielda/Tana kommune

Planbeskrivelse

Nasjonal arealplan-ID: 2025001



Figur 1 - Illustrasjon av ny Hárrejohka bru

Til offentlig ettersyn: 27.03.2026 - 20.05.2026.

Vedtatt i kommunestyret:

Fylkeskommunens prosjektnummer: 2065001

Fylkeskommunens arkivsaksnummer: 24/02354 - 26/02042

Deanu gielda/Tana kommunes arkivsaksnummer: 2025/657

Innholdsfortegnelse

.....	1
Planbeskrivelse	1
1. Sammendrag	4
2. Bakgrunn.....	5
3. Planprosessen.....	7
4. Planstatus og rammebetingelser	8
5. Beskrivelse av planområdet: Eksisterende forhold.....	11
6. Beskrivelse av planforslaget.....	20
7. Virkninger av planen	34
8. Gjennomføring av planen.....	41
9. Innkomne innspill og merknader etter varsel om oppstart	46
10. Høring og offentlig ettersyn av forslag til detaljregulering	46
11. Vedlegg	46

1.Sammendrag

Finnmark fylkeskommune har sammen med rådgiver Vianova Trondheim AS med underleverandører utarbeidet forslag til detaljregulering i henhold til plan- og bygningsloven §§ 12-3 og 3-7.

Planforslaget tilrettelegger for utbedring av FV890. Utbedringen har følgende hovedelementer:

- Vegbredde skal utvides fra dagens ca. 5,7 meter til 6,5 meter.
- Veglinja blir justert enkelte steder, men dagens veglinje vil stort sett følges.
- Vegen legges om nord i planområdet, ved Blåberget.
- Ny bru over Hárrejohka. Den blir 25 meter lang, og kjørebanen vil ligge ca. 2,6 meter over kjørebanen til dagens bru.
- Vegens bærelag og forsterkningslag skal skiftes ut, ned til ca. 90 cm, med nye masser.
- Ny bru med tilstøtende veg over Hárrejohka er prioritert som første tiltak i prosjektet. Nøyaktig lengde på parsellen er ikke bestemt.
- Det er dårlige grunnforhold mange steder på strekningen. Det er utarbeidet tre geotekniske rapporter:
 - o Rapport for hele strekningen
 - o Rapport særskilt for for ny bru, midlertidig bru og omkjøringsveg over Hárrejohka
 - o Rapport særskilt for deponering av overskuddsmasser langs veg (se siste strekpunkt).
- Det er utarbeidet to naturmangfoldsrapporter:
 - o For hele strekningen
 - o Spesielt for området rundt og i Hárrejohka.

Rapportene beskriver også virkningene for Deatnu/Tanaelva som vernet vassdrag og grensevassdrag.

- Det er skredfare enkelte steder på strekningen. Det er utarbeidet ingeniørgeologisk rapport som beskriver skredfaren i området og forslag til avbøtende tiltak.
- Det er utarbeidet en konsekvensvurdering som beskriver virkningene for landbruket i området.
- Det er utarbeidet en ytre miljøplan (YM-plan) som beskriver tiltak for å sikre natur- og miljøverdiene i og rundt planområdet, inkludert Deatnu/Tanaelva.
- Det er utarbeidet ROS-analyse som viser at kvikkleirehendelser og skredhendelser er de viktigste utfordringene. Avbøtende tiltak er beskrevet.
- 101 eiendommer blir berørt av planforslaget. Ca. 20 daa dyrka mark blir berørt. I sum er det behov for å erverve ca. 217 daa areal fast, og ca. 363 daa midlertidig (i anleggsperioden).
- Vegtiltaket kan føre til stort masseoverskudd. I stedet for å frakte overskuddsmasser til deponi foreslår vi å legge masser tilbake langs vegen. Det vil også bidra til å redusere behovet for rekkverk. Det er foreslått avsatt et område til deponi i tilfelle man likevel får masseoverskudd.

Utbedringen av FV890 vil bidra til sikrere persontransport, pasienttransport og næringstransport fra to store fiskerihavner. Den samfunnsmessige fordel vil være større enn ulempene ved utbedringsarbeidet.

2. Bakgrunn

Fv. 890 mellom Deanušaldi /Tana bru og Berlevåg går gjennom planområdet. Det er spredt bebyggelse med bl.a. landbruksvirksomhet. Vegen har store setningsskader samt en bru som ikke håndterer 200-års flomnivå. Det er behov for utbedringer og breddeutvidelser.

Tiltaket ligger i LNFR-område i kommunens arealdel, og de arealer som planlegges utenfor dagens veglinje er i konflikt med arealformålet.

Tiltakshaver og forslagsstiller er Finnmark fylkeskommune.

2.1 Vurdering av alternativer

Områdets utforming og de økonomiske rammene for prosjektet gir ikke rom for en ny vegtrasé. Man har derfor valgt i hovedsak å følge dagens veg, med enkelte justeringer.

Fylkeskommunen har vurdert tre alternativer/prinsipper for utbedring:

1. *Prinsipp 1 – Utskifting av stikkrenner og reasfaltering:*
Kun stikkrennene skiftes, og vegen reasfalteres. Omtrent 65 % av strekningen får delvis ny overbygning, mens resten beholder dagens overbygning med varierende kvalitet. Risiko for ujevne setninger og telesprekker i overgangen mot breddeutvidelsen.
2. *Prinsipp 2 – Forbedre overbygning i forsterknings- og bærelag:*
Hele overbygningen skiftes ut og forsterkes. Gir god bæreevne og jevn kvalitet langs hele strekningen, men uten de omfattende fyllingene og det store arealbehovet fra full frostsikring.
3. *Prinsipp 3 – Ny fullt frostsikret veg:*
Krever dype konstruksjoner, store fyllinger og betydelig arealbeslag. Reduserer telehiv, men er ikke fullverdig frostsikring og gir begrenset ekstra nytte for høy kostnad og krevende anleggsfase.

Detaljerte beskrivelser av de tre prinsippene ligger i vedlegg nr. 12 (R-KVT-01 Konseptvurdering og vegoppbygging og trasevalg).

Hovedutvalg for samferdsel har vedtatt å gå videre med **prinsipp 2 – Utskifting av bærelag og overbygning**. Vurderingene og begrunnelsen står i nevnte vedlegg.

Fylkeskommunen har også vurdert to alternativer for traséen lengst nord i planområdet:

1. Utbedring langs dagens veg

2. Ny veg på ca. 650meter som går inn i nedlagt massetak nedenfor Blåberget. Hovedutvalg for samferdsel har vedtatt å gå videre med **alternativ 2**. Vurderingene og begrunnelsen står i samme vedlegg.

2.2 Planområdet

Detaljreguleringen skal sikre areal og skaffe et formelt grunnlag for å utbedre FV890 samt bygge ny bru over Hárrejohka. Planområdet er ca. 698 daa og berører 101 eiendommer. En oversikt over berørte eiendommer ligger i [kap. 8.4](#).

Den opprinnelige strekningen som var planlagt for utbedring var ca. 12,4 km. Strekningen er nå redusert til 11,3 km, ved at den nordligste delen er tatt ut. Årsaken til dette er at den siste delen har plan- og anleggsutfordringer som i stor grad er de samme som utfordringene videre nordover forbi Rødbergan mot Fjelmastrand. Fylkeskommunen mener det derfor er mer hensiktsmessig at denne delen håndteres samlet i et senere planprosjekt.

2.3 Mål for planarbeidet

Det overordna samfunns målet er å skape et bærekraftig, effektivt, trygt og innovativt transportsystem.

Effekt målet er bedre framkommelighet og trafiksikkerhet langs fylkesveg 890. Strekningen skal dimensjoneres for modulvogntog. Utbedringen skal gi reduserte drifts- og vedlikeholdskostnader.

2.4 Politisk grunnlag for planarbeidet

Grunnlag for plan- og utbyggingsprosjektet er:

Fylkestinget sak 57/23 Regional transportplan for Finnmark 2024-2036
Fylkestinget sak 53/25 Økonomiplanprosess - investeringsbeslutninger 2026-2029
Fylkestinget sak 54/25 Budsjett 2026/økonomiplan 2026-2029
Hovedutvalg for samferdsel sak 24/25 – Valg av konsept for detaljregulering

2.5 Avklaring, forskrift om konsekvensutredning

Utbedring av fv. 890 er et tiltak som ikke omfattes av KU-forskriften § 6, bokstav b) jf. vedlegg I, og § 7.

Tiltaket er videre vurdert mot forskriften § 8, bokstav a). Tiltaket kommer inn under vedlegg II, punkt 10, bokstav e) om infrastrukturprosjekter. Tiltaket er vurdert etter KU-forskriften § 10.

- Tiltaket kommer i konflikt med verneområder, utvalgte naturtyper, prioriterte arter, verna vassdrag, nasjonalt laksevassdrag. (§ 10a)
- Tiltaket kan komme i konflikt med områder egnet til landbruk. (§ 10d)

Vurderingen er gjort i planinitiativet og gjengitt i referat fra oppstartsmøte, vedlegg 13.

3. Planprosessen

Finnmark fylkeskommune har utarbeidet detaljregulering i henhold til plan- og bygningsloven §§ 12-3 og 3-7, og har ansvar for utarbeidelse og saksbehandling fram til oversendelse til politisk sluttbehandling i kommunen. Vi har samarbeidet med kommunen i planprosessen. Målsetting for planarbeidet er at et ferdig planforslag blir oversendt til kommunen sommeren 2026.

3.1 Medvirkningsprosess

Finnmark fylkeskommune skal ivareta berørte grunneiere og andre berørte i planprosessen. Det er lagt opp til at det kan gis innspill ved varsel om oppstart av planarbeidet og når planen legges ut til offentlig ettersyn/høring.

3.2 Varsel om oppstart

Det ble varslet oppstart av planarbeidet 09.04.2025. Varslet ble sendt til hjemmelshavere i planområdet, statlige sektormyndigheter og regionale myndigheter. Oppstartvarselet ble annonsert i avisene Finnmarken, Sárgat og Ávvir.

Av berørte samiske interesser ble Reinbeitedistrikt 7 Rákkonjárga samt Deanučázádaga guolástanhálddahus/Tanavassdragets fiskeforvaltning varslet i egne brev, med invitasjon til konsultasjon etter sameloven kap. 4-4.

I forbindelse med varsel om oppstart ble det avholdt åpent møte i bygdehuset til Harrevann bygdelag 29.04.2025.

3.3 Høring og offentlig ettersyn

(skrives inn når endelig planforslag foreligger)

4. Planstatus og rammebetingelser

Planområdet ligger innenfor Deanu gielda/Tana kommunes arealdel (nasjonalt arealplan-ID 5628_2002002). Størstedelen av området er LNFR-område. Ny veg kommer i konflikt med arealformålet. Det kreves derfor reguleringsplan.

4.1 Overordnede planer

Regional transportplan 2024-2036:

Hovedmålet i RTP er at "Finnmark skal ha et sikkert og forutsigbart transportsystem som legger til rette for samfunnsutvikling og det gode liv".

For fylkesvegnettet er målsettingen et sikkert fylkesvegnett med god regularitet og framkommelighet. Blant strategiene som er beskrevet nevnes spesielt:

- Bidra til å realisere strategiene kyst til marked og fylkesveiløftet gjennom strekningsvise drift-, vedlikehold- og utbedringstiltak.
- Sikre forsvarlig forvaltning av veinettet ved å prioritere vedlikehold og utbedring av eksisterende vei.
- Sikre best mulig effektiv drift hele året på fylkesveinettet.
- Opprettholde dagens framkommelighet ved å prioritere kritiske tiltak.
- Sikre en Finnmarksstandard.
- Sikre mer vei for pengene gjennom samordning, porteføljestyring og mer effektiv prosjektutforming.



Figur 2 - Kommuneplanens arealdel

Strekningen inngår i transportplanens handlingsprogram for 2024-2027 som en av de viktigste korridorene for transport av sjømat. Handlingsprogrammet har beregnet en kostnad på 149,25 mill. Kr for delstrekningen Riitakuru-Harrelv (7,5 km).

Deanu gielda/Tana kommune: Kommuneplanens samfunns- og arealdel:

Samfunnsdelen 2025-2035 – arealstrategien:

- Legge bærekraftsmålene som krav til utredningstema i reguleringsplanarbeid
- Legge alternativer, samlede virkninger av foreslått arealbruk og sumvirkninger som krav til utredningstema i reguleringsplanarbeid
- Prioritere dyrka og dyrkbar jord, samt beiteområder i arealplanleggingen
- Sikre at landbruksnæringen får tilgang til tilstrekkelig jord
- Jobbe for å unngå beitekonflikter mellom landbruksnæringen og reindriftsnæringen grunnet arealforvaltning

- Sikre arealer til marin næringsutvikling
- Ta ekstra hensyn til overvannshåndtering i arealplanleggingen
- Sikre godt drikkevann, og ha en vannforvaltning som sikrer høy eller meget høy miljøkvalitet
- Sikre vannforsyning til alle samfunnets behov

Arealdelen 2002-2013 - Hovedmål:

Hovedmålsettingen for kommuneplanens arealdel for Tana kommune er å sikre en langsiktig, bærekraftig arealforvaltning som dekker dagens arealbehov, uten å redusere muligheten for å dekke framtidige generasjoners arealbehov. Tana kommune skal ha en planmessig og ordnet arealforvaltning til beste for lokalbefolkningen. Ny arealdel er pr. mars 2026 under utarbeidelse.

Området som inngår i planforslaget, er i sin helhet LNFR.

4.2 Statlige planretningslinjer

Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning

Retningslinjene skal sikre at offentlige myndigheter bidrar til reduksjon av klimautslipp, fremmer en miljøvennlig klimaomlegging og bidrar til klimatilpasning.

Statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet

Retningslinjene skal bidra til samordnet og bærekraftig planlegging, legge til rette for kompakte og attraktive byer og tettsteder, følge opp FNs bærekraftsmål, tilpasse tiltak for bl.a. distriktsområder og tilrettelegge for boligbygging og næringsetableringer.

Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen

Retningslinjene er en av Norges oppfyllelse av forpliktelsene i FNs barnekonvensjon og skal synliggjøre og styrke barn og unges interesser i all planlegging og byggesaksbehandling etter plan- og bygningsloven.

Rikspolitiske retningslinjer for vernede vassdrag

Nasjonale mål for forvaltning av vernede vassdrag omfatter bl.a. å:

- Unngå inngrep som reduserer verdien for landskapsbilde, naturvern, friluftsliv, vilt, fisk, kulturminner og kulturmiljø.
- Sikre referanseverdien i de mest urørte vassdragene.
- Sikre verdien til områder i nedbørsfeltene som har betydning for vassdragets verneverdi.
- Sikre de vassdragsnære områdenes verdi for landbruk og reinbruk mot nedbygging.

Deatnu/Tanaelva med sidevassdrag, inkludert Hárrejohka og Ivvárašjohka, er varig vernet med et belte på 100 meter fra vannstrengen.

4.3 FNs bærekraftsmål

I planprosessen har fylkeskommunen særlig vurdert følgende bærekraftsmål:

- 9 – Industri, innovasjon og bærekraft
- 11 – Bærekraftige byer og lokalsamfunn
- 12 – Ansvarlig forbruk og produksjon, og delmål
- 13 – Stoppe klimaendringene.

Vurderingen gjøres i [kap. 7.19](#).

4.4 Andre rammer og føringer

Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2023-2027

Følgende nasjonale forventninger antas å være aktuelle i dette reguleringsplanarbeidet:

- Omstillingen til lavutslippssamfunnet og bidrag til oppnåelse av klima- og miljø målene prioriteres gjennom arealplanlegging som reduserer utslipp, arealbeslag og transportbehov.
- Kostnadseffektivitet for private og offentlige aktører på kommunalt, fylkeskommunalt og statlig nivå vektlegges i planleggingen.
- Det legges til rette for å utvikle gode lokalsamfunn i bygd og by, i små tettsteder og spredtbygde områder med tilgang til boliger og tjenester i tråd med kommunale forutsetninger og behov.
- Det legges til rette for mer effektiv og fleksibel energibruk.
- Viktig naturmangfold, jordbruksareal, vannmiljø, friluftslivsområder, overordnet grønnsstruktur, kulturmiljø og landskap kartlegges og sikres i planleggingen. Samlede virkninger av eksisterende og planlagt arealbruk vektlegges.
- Samfunnssikkerhet og beredskap vektlegges i planleggingen. Risiko- og sårbarhetsanalyser bygger på oppdatert kunnskap og legges til grunn for plan- og byggesaksbehandlingen.
- Det tas hensyn til et endret klima i planleggingen, og de høye alternativene fra nasjonale klimaframskrivninger, og et tilstrekkelig langt tidsperspektiv, legges til grunn når konsekvenser av klimaendringene vurderes.

Sametingets retningslinjer for endret bruk av utmark

Sametingets retningslinjer for vurdering av samiske hensyn ved endret bruk av utmark er hjemlet i § 4 i finnmarksloven. Vurderingene skal foretas før det treffes avgjørelser i saker om endret bruk av utmark i Finnmark. Virkningene av planen må vurderes opp mot Sametingets retningslinjer og gå frem av kapittel 7 - Virkninger av planen.

5. Beskrivelse av planområdet: Eksisterende forhold

5.1 Beliggenhet

Planområdet ligger i Deanu gielda/Tana kommune, på strekningen mellom Deanušaldi /Tana bru og Juovlavuotna/Austertana. Den sørlige avgrensningen er ved Riitakuru, ca. 16 km nord for Deanušaldi /Tana bru. Nordlig avgrensning er Blåberget ca. 11 km lenger nord.

I planområdet skal fylkeskommunen legge til rette for utbedret og breddeutvidet veg, ny bru over Hárrejohka, sideterreng, stikkrenner og grøfter samt deponi for rene masser. I tillegg skal det legges til rette for utmarksparkering ved avkjørsel til Harrelvdalen.

5.2 Dagens arealbruk

FV890 går gjennom hele området. Like sør for Hárrejohka er det kryss til privat veg. Denne vegen fungerer som isveg til Ruostefjelbmá/ Rustefjelbma over Deatnu/Tanaelva om vinteren. I høringsutkast til Kommunal vegplan 2027-2035 vil kommunalisering og privatisering av veger bli tiltak i handlingsdelen. Fylkeskommunen antar at isvegene i kommunen vil fortsette å være en del av det offentlige vegnettet, og vil utforme krysset mot FV890 som om det er offentlig veg.

Bebyggelsen i planområdet består hovedsakelig av jordbrukseiendommer, med enkelte fritidsboliger. Foruten landbruk utøves det ikke næring i planområdet, men det er reinbeite i nærområdet.

5.3 Trafikkforhold

Trafikkmengden på vegstrekningen er stipulert til 265 kjøretøyer pr døgn, med 15 % lange kjøretøyer. Vegstrekningen er ikke belyst. Fartsgrensen er 80 km/t.

Siktforholdene er relativt gode med flere lange og oversiktlige strekninger. Noen steder er vegetasjon sikthindrende. Sikthinder finnes også på bakketopper, også i kombinasjon med sving.

Fra 1978 til og med 2025 er det innrapportert 17 trafikkulykker med personskaade. De fleste ulykkene er utforkjøringer i sving eller på rett strekning. Antall ulykker har avtatt betydelig de senere årene. Mer informasjon om trafiksikkerhet ligger i ROS-analysen.

5.4 Landskap

Landskapstypen er i "Natur i Norge" beskrevet som "Åpent dallandskap under skoggrensen med bebygde områder" som omfatter begge sider av Deatnu/Tanaelva. Landskapet følger elva mot nord og består av åpne, erosjons- eller isbreformede

dalrom. Jordbruksvirksomhet har åpnet dalbunnen ytterligere. Terrenget stiger øst for dalbunnen opp til ca. 300-350 m.o.h.

5.5 Vernede områder/INON-status

Deatnu/Tanaelva - verna vassdrag

Deatnu/Tanaelva ble gitt varig vern etter Verneplan II for vassdrag i 1980. Primært gjelder vernet vannkraftutbygging og reguleringer som endrer vannføring, fall eller elvas karakter. Verneområdet inkluderer 100 meter fra vannstrengen. Hárrejohka og Ivvárašjohka er med i verneområdet siden de er klassifisert som anadrome vassdrag.

Deatnu/Tanaelva med sidevassdrag er nasjonalt laksevassdrag, og er det største og viktigste laksevassdraget i Norge. Laksebestanden har gått kraftig tilbake, og de siste årene har det ikke vært lov å ta ut laks fra elva. Det er av nasjonal interesse at det ikke gjennomføres tiltak som bidrar til ytterligere forverring av laksebestanden.

Den lokale forvaltningen av Tanavassdraget blir ivaretatt av Deanučázádaga guolástanhálddahus /Tanavassdragets fiskeforvaltning.

Deatnu/Tanaelva er også grensevassdrag mot Finland. Espoo-konvensjonen om grenseoverskridende virkninger gjelder derfor i dette planforslaget.

Tanamunningen naturreservat

Nord for planområdet ligger Tanamunningen naturreservat, opprettet i 1991 etter verneplan for våtmark. Det er det største deltaområdet i landet som ikke er påvirket av større inngrep. Naturreservatet har internasjonal betydning som raste- og oppholdsområde for vårmarksfugl. Siden 2002 har naturreservatet hatt status som ramsarområde (våtmarksområde vernet under Ramsar-konvensjonen).

Harrelv naturreservat

Øst for planområdet ved Hárrejohka ligger Harrelv naturreservat, opprettet i 2007 etter verneplan for edelløvskog/rike løvskoger. Naturreservatet er et tilnærmet urørt lauvskogområde.

Planområdet ligger ikke innenfor INON-områder (inngrepsfrie naturområder).

5.6 Kulturminner og kulturmiljø

Fylkeskommunen og Sametinget gjorde i 2025 befaring i planområdet. Det er ikke registrert automatisk fredede norske eller samiske kulturminner. Det er fem SEFRAK-registrerte bygninger i eller nær planområdet.

5.7 Nærmiljø og friluftsliv

Nærmiljø

Nærmiljøet består hovedsakelig av gårdsbruk, eneboliger og noen fritidsboliger. Landbruk utgjør næringsaktiviteten i planområdet. Fra fylkesvegen går det veg til Hárrejavri/Harrvann, som er et mye brukt område for utfart.

Friluftsliv

Et viktig friluftslivsområde ligger nær eller ved vegen fra Nordre Sandlia til nordre planavgrensning, med størst bruk i Harrelvdalen og Hárrejávri/Harrvannet. En snøskuterløype krysser FV890 ved avkjørselen til Harrelvdalen.

5.8 Landbruk

Deanu gielda/Tana kommune er en av Finnmarks største landbrukskommuner. Langs strekningen som planområdet inngår i, er det 32 driftsenheter fordelt på seks foretak som drifter ca. 914 daa fulldyrka jord, fordelt på 93 teiger.

Landbruksarealene har betydning for lokal husdyrproduksjon, primært storfe og sau, samt melkeproduksjon.

Landbrukstemaet er nærmere beskrevet i vedlegg 13 – Konsekvensvurdering for landbruk. Virkninger av tiltaket med avbøtende tiltak beskrives i [kap. 7.20](#).

5.9 Naturmangfold for planområdet

Det er utarbeidet en konsekvensutredning for naturmangfold for hele planområdet. Som grunnlag for konsekvensutredningen er det gjennomført feltarbeid i slutten av juni og begynnelsen av september 2025. Det er utarbeidet egen rapport, R-PL-02, som ligger som vedlegg 2 til planforslaget.

Dagens situasjon preges av spredt bebyggelse, gårdstun, landbruksarealer samt dyrka mark som ikke er i bruk. Området har en god del skogarealer med relativt frodig løvskog. Det er også enkelte våtmarksarealer i form av sumpskog og myrkanter som grenser til vegen. I nord er det små arealer med rasmark der vegen ligger i bratt terreng.

Kartlagte naturtyper omfatter naturbeitemark, semi-naturlig eng, boreal hei og slåttemark på svært mange lokasjoner med middels eller stor verdi. På noen lokasjoner ligger naturtypen *Eng-aktig sterkt endret fastmark* og naturtypen *Gammel fattig sumpskog, og gammel lågurtselje-rogneskog* med stor verdi, og *Flomskogmark* med stor verdi. Vannforekomsten *Ivvárašjohka* har svært stor verdi.

Naturtypen *Aktiv skredmark* med to rødlistede plantearter har stor verdi, men ligger nord for planområdet og berøres ikke.

5.10 Naturmangfold for Hárrejohka

Det er også utarbeidet en konsekvensutredning for naturmangfold for Hárrejohka i forbindelse med utskifting av dagens bru med midlertidig omlegging av vegen. Rapporten R-PL-03 ligger som vedlegg 3 til planforslaget. Konsekvensutredningen omfatter et influensområde i tillegg til planområdet.

Naturtypen flomskogmark (VU- sårbar) dominerer elvebreddene. I Hárrejohka er det ved el-fiske observert lakseunger. Det er søkt etter, men ikke observert elvemusling. Elva er registrert med svært god økologisk tilstand. De fleste observerte fuglearter er livskraftige.

5.11 Vassdrag/vannmiljø

Vassdrag i planområdet

To vassdrag som krysser vegen, drenerer ut i Deatnu/Tanaelva. Det er Ivvárašjohka med et nedbørsfelt på ca. 4,9 km² og Hárrejohka på ca. 60 km². Vassdragene tilhører vannregion Tana, Neiden og Pasvik, vassdragsområde Tana/Tanafjorden sør (234). Begge vassdragene har svært god økologisk tilstand. Hárrejohka er befart, og ingen vandringshindre er påvist. Det er heller ikke påvist vandringshinder der Ivvárašjohka krysser vegen.



Figur 3 - Vårflom i Hárrejohka. Foto: Bjarne Mjelde/FFK

Hárrejohka er beskrevet nærmere ovenfor.

På befaring ble det observert at Ivvárašjohkas løp nedenfor fylkesvegen ikke stemmer med kartgrunnlaget. Det er åpenbart at Ivvárašjohka har laget nytt løp, slik som vist på skissen nedenfor. Vi legger det nye bekkeløpet til grunn for videre arbeid.



Figur 4 - Nytt løp på Ivvárašjohka nedstrøms vegen. Foto/utsnitt: ERA Geo

Deatnu/Tanaelva er ikke del av planområdet, men mottar avrenning fra planområdet. Ifølge Vann-Nett er påvirkning fra annen kilde liten. Kvantitativ og kjemisk tilstand for denne delen av elva er god.

5.12 Overvann og flom

På østsiden av fylkesvegen er det en bratt fjellside med varierende avstand til fylkesvegen. På deler av strekningen ligger fjellsiden svært tett på vegen. Nedbørsfeltene med avrenning mot fylkesvegen varierer i størrelse fra 2 til 500 daa (tilsvarende 0,5 km²). Ivvárašjohka har et nedbørsfelt på 4,9 km², som er det største nedbørsfeltet sett bort fra Hárrejohka som omtales i eget notat (R-01-HYD, vedlegg 10 til planforslaget). Nedbørsfeltene består av både lettere vegetasjon og tett skog. Det er i tillegg noe landbruk og enkelte felt har en del bart fjell.

Ca. 80 stikkrenner krysser fylkesvegen på denne strekningen. De fleste er mellom 400-800 mm i diameter, og har varierende kvalitet. Ivvárašjohka krysser i dag fylkesvegen i et 1500 mm stålrør. Stikkrennene er ikke dimensjonert for dagens krav, og dermed heller ikke for å håndtere framtidige klimaendringer.



Figur 5 - Utløp fra Ivvárašjohka. Foto: ERA-Geo

Fylkesvegen ligger i hovedsak utenfor NVEs aktsomhetsområde for flom. De største kryssende vannveiene er innenfor aktsomhetssonen. Disse kryssingene vurderes gjennom flomberegninger.

Det er ikke lukket drenering på strekningen i dag. Vi antar at dype sidegrøfter ivaretar drenering av vegen. Det er derimot observert områder på strekningen hvor vann står stille i sidearealet til vegen som kan tyde på områder med dårlig avrenning. Dette kan skyldes at sidegrøftene er for grunne eller at det er for lite lengdefall.

En mer detaljert beskrivelse av temaet er gjort i rapport R-VA-01, som ligger som vedlegg 10 til planforslaget.

5.13 Grunnforhold

Planområdet ligger i Deatnu/Tanaelvas dalføre og omfatter områder med elveavsetninger, sand- og siltavsetninger, leiravsetninger samt morene over berg. Det er påvist sprøbruddmateriale og kvikkleire i deler av planområdet, og store deler av strekningen ligger innenfor aktsomhetsområde for kvikkleireskred i NVEs temakart.

Det ble gjort enkeltkartlegginger av grunnforhold fra 1986 fram til ca. 2005. Systematiske grunnundersøkelser er gjort i 2021 og 2025. Det er påvist sprøbruddsmateriale og kvikkleire i flere områder på traséen.

Det er gjennomført og sammenstilt omfattende geotekniske rapporter, som gir et tilstrekkelig grunnlag for vurderinger på reguleringsplannivå.

Det er utarbeidet tre geotekniske rapporter for planområdet:

R-GEOT-01 – for planområdet generelt (vedlegg 5 til planforslaget).

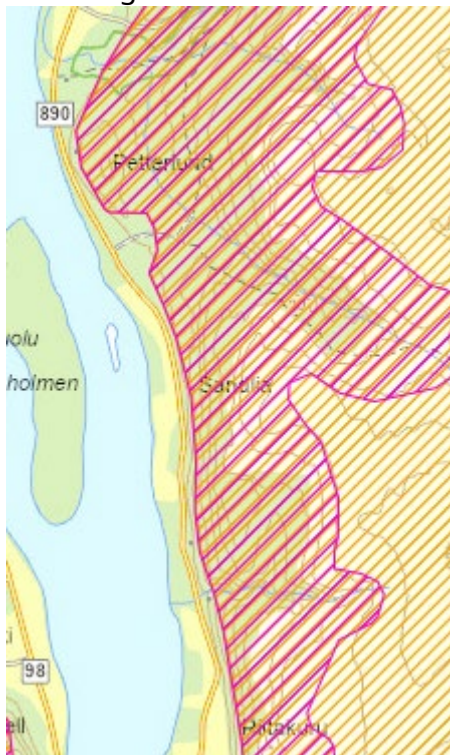
R-GEOT-02 – for ny Hárrejohka bru samt omkjøringsløsning (vedlegg 6 til planforslaget).

G-GEOT-03 – for masselagring langs veg (vedlegg 7 til planforslaget).

De geotekniske vurderingene er tatt inn i ROS-analysen og som grunnlag for den øvrige delen av planleggingen.

5.14 Naturressurser/reindrift

Planområdet ligger i Reinbeitedistrikt 7 - Rákkonjárga. Selve planområdet omfattes ikke av bruk ifølge reindriftskartet. Øst for planområdet mellom Riitakuru og Hárrejohka er det angitt område for høstbeite og høstvinterbeite. Et eventuelt deponi ved Grønnbakken inngår også i beiteområdene. Enkeltforekomster av rein finnes på strekningen.



Figur 6 - Høst- og høstvinterbeite for reinbeitedistrikt 7

Ved Blåberget, helt nord i planområdet, er det et massetak hvor det ikke har vært drift de siste årene.

5.15 Samisk bruk av utmark/meahcci

Samisk bruk av utmark omfatter bl.a. primærnæringer som jordbruk og fiske, samt øvrige utmarksnæringer som jakt, fangst, innlandsfiske og bærplukking.

5.16 Geologiske forhold

Aktsomhetsområder, skredhendelser

Deler av planområdet ligger innenfor aktsomhetsområder for snøskred, snø- og steinskred og steinsprang. Historiske skredregistreringer og samtaler med lokalkjente tyder generelt på lav frekvens på skredhendelser som påvirker vegen på denne strekningen. Dette gjelder også snøskred, men det er registrert nylige snøskred ved Nordmyr, nær den sørlige planavgrensningen. Framtidig klima kan påvirke antall og omfang på skredhendelser.

Det er utarbeidet ingeniørgeologisk rapport R-GEOL-01 for strekningen. Rapporten er vedlegg 8 til planforslaget. De geologiske vurderingene er tatt inn i ROS-analysen og som grunnlag for den videre planleggingen.

Geologisk arv

Det er ikke registrert geosteder som inneholder geologisk arv i planområdet.

5.17 Øvrig infrastruktur

Vann og avløp

Det er ingen kommunale vann- og avløpsløsninger i planområdet. Vannforsyning kommer fra brønner på begge sider av FV890. Vannledninger som krysser vegen, er kartlagt og målt inn, med unntak av én vannledning som må lokaliseres i byggeplan.

Elforsyning

Det er lavspentnett (230V) vekselvis på øst- og vestsiden av vegen. 22 kV høyspentlinjer krysser vegen på tre steder, og det er flere nettstasjoner i planområdet. Tiltaket vil ikke kreve mer tilgang på elektrisk kraft.

Skuterløyper

Snøskuterløype 13 krysser fylkesvegen ved avkjørsel til Hárrejavri/Harrvannet.

5.18 Barns interesser

Barn og unges interesser i planområdet er begrenset til transport til fots eller sykkel.

5.19 Universell utforming

Planområdet er ikke spesielt tilrettelagt for personer med nedsatt funksjonsevne.

5.20 Støy

Det finnes ingen spesielle støykilder i planområdet utenom vegtrafikkstøy.

5.21 Luft- og grunnforurensing

Det er ingen spesielle kilder til luftforurensing i planområdet.

Miljødirektoratets kartløsning "Grunnforurensing" viser ingen områder som er forurenset eller mulig forurenset. Det er ikke funnet informasjon om tidligere aktivitet som kan ha hatt potensiale for forurensing av grunnen.

5.22 Klima

I klimabeskrivelsen er det tatt utgangspunkt i målestasjonen i Deanušaldi /Tana bru. Det er lite trolig at forholdene er særlig annerledes i planområdet.

Vind (observasjoner fra de siste 10 år):

Planområdet er generelt lite utsatt for vind. I januar er sør-sørøstlige vindretninger klart dominerende, men den sterkeste vinden kommer fra nordvest. I juli er vind fra nordnordvest og nordvest dominerende, men retninger fra sør til østsørøst er også vanlig.

Nedbør (observasjoner fra de siste 10 år):

Årsnedbøren varierer mellom 360 og 550 mm. Nedbøren varierer ikke mye mellom årstidene, men første og fjerde kvartal er vanligvis tørrest.

Temperatur (observasjoner fra de siste 10 år):

Årlig middeltemperatur har variert mellom $-0,7^{\circ}\text{C}$ til $1,7^{\circ}\text{C}$. I januar er middeltemperaturen $-9,3^{\circ}\text{C}$, mens den er $14,0^{\circ}\text{C}$ i juli. Minimumstemperaturen er lavere enn -30°C de fleste år.

Framtidig klimasituasjon er beskrevet i grunnlagsdokumentet for ROS-analysen.

6. Beskrivelse av planforslaget

6.1 Planområdet

Planområdet er på ca. 700 daa og strekker seg fra Riitakuru i sør til Ruoksadasnjárga/Rødbergnes i nord. Planområdet er vist i figur 1.



Figur 7: Planområdet er vist med blå skravur

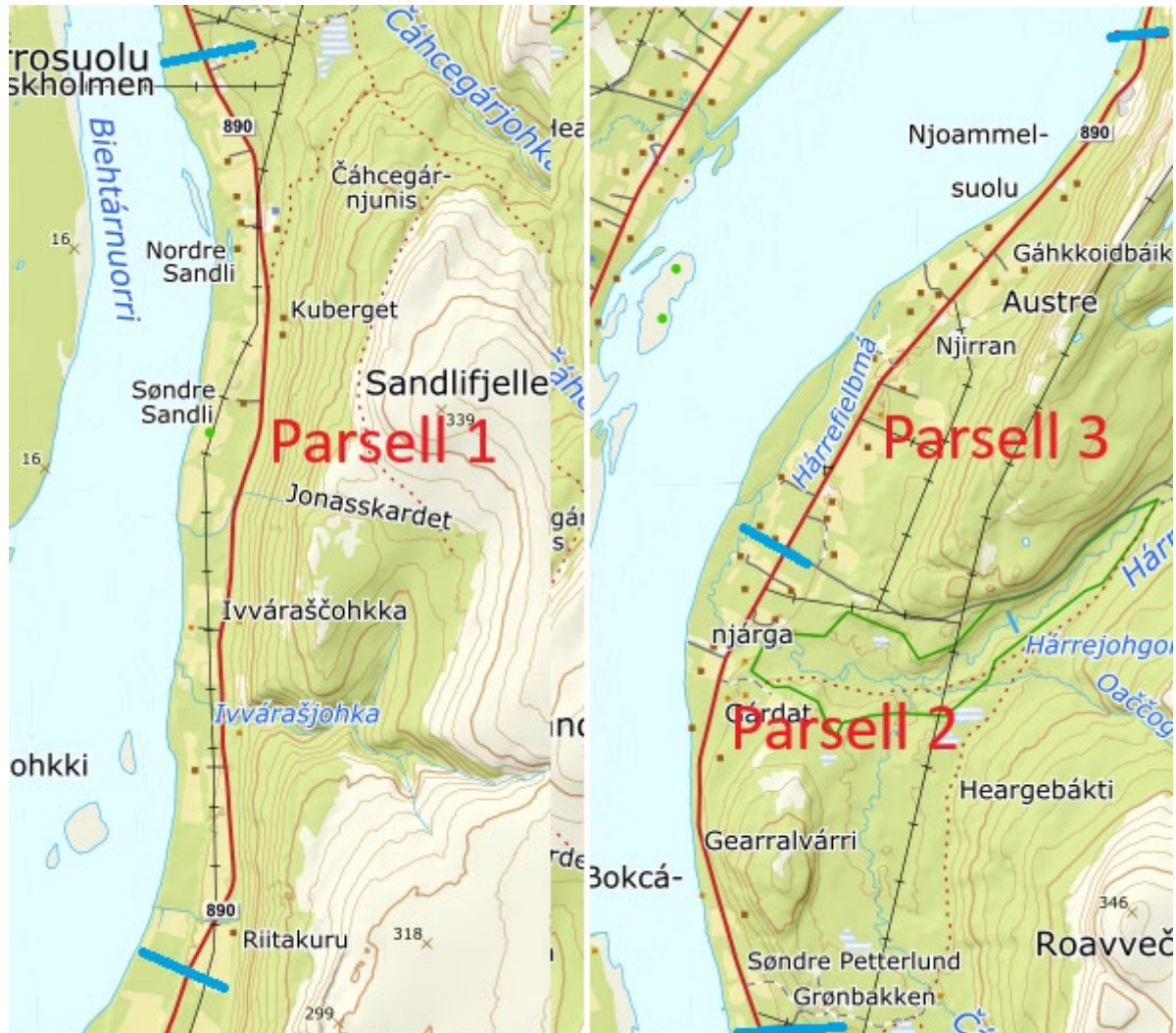
6.2 Inndeling i parseller

Planområdet omfatter en 11,3-km lang veglinje og er delt inn i tre parseller. Disse er vist i figur 2.

- Parsell 1 starter ved sørlig planavgrensning og slutter ved Grønnbakken. Den er 5,2 km lang.
- Parsell 2 starter ved Grønnbakken og slutter ved avkjøring til Hárrejávri/Harrvann. Den er 2,7 km lang.
- Parsell 3 starter ved avkjøring til Hárrejávri/Harrvann og slutter ved nordlig planavgrensning. Den er 3,4 km lang.

I utredninger som er vedlagt planforslaget er disse parsellene noen steder beskrevet som vegmodellnummering: 11000, 12000 og 13000.

Planområdet samlete areal er ca. 698 daa.



Figur 8: Inndeling i parseller

6.3 Reguleringsformål, hensynssoner og bestemmelsesområder

Reguleringsformål:

Reguleringsformål er hva et areal i en reguleringsplan er avsatt til å brukes til, for eksempel bolig, veg, grøntområde eller næring. Formålene bestemmer hvilke typer

tiltak som er lovlige på området, og de vises i plankartet med faste farger og symboler etter plan- og bygningslovens regler.

Oversikten over reguleringsformål og tilhørende arealbruk er presentert i tabell 1. Antall forekomster av hvert formål i plankartet er angitt i parentes bak formålet og sosi-kode er angitt foran formålet.

Tabell 1: Oversikt over reguleringsformål

§ 12-5. Nr. 2 – Samferdsel og teknisk infrastruktur	Areal (m²)
2011 – Kjøreveg (7)	76,5
2019 – Annen veggrunn grøntareal (10)	258
2080 – Parkering (1)	0,9
Sum	335,3
§ 12-5. Nr. 5 – Landbruks- natur- og friluftsområde samt reindrift	
5100 – LNFR areal for nødvendige tiltak for landbruk og reindrift og gårdstilknyttet næringsvirksomhet basert på gårdens ressursgrunnlag (11)	362,1
Sum	362,1
§ 12-5. Nr. 6 – Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone	
6001 – Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone (2)	0,5
Sum	0,5
Sum alle formål til sammen:	697,9

Hensynssoner:

Hensynssoner er områder i plankartet der det må tas særskilte hensyn, for eksempel på grunn av risiko, vern eller teknisk infrastruktur. I plankartet vises de som gjennomskravert eller fargelagt med egne symboler og bokstavkoder, lagt som et ekstra lag oppå andre arealformål. Hensynssoner i dette plankartet er vist i tabell 2.

Tabell 2: Hensynssoner i plankartet

§ 12-6. Hensynssoner	Areal (m²)
140 – Frisikt (12)	1,3
310 – Ras- og skredfare (7)	389,7
370 – Høyspenningsanlegg (inkl. høyspentkabel) (9)	15,4
Sum alle hensynssoner	405,9

Bestemmelsesområder:

Bestemmelsesområder er avgrensede områder i reguleringsplanen der det gjelder egne bestemmelser om bruk, utforming eller rekkefølge. De ligger alltid oppå et reguleringsformål, som fortsatt angir arealbruken. I plankartet vises de med egen avgrensing og en kode, for eksempel #1, som henviser til tilhørende bestemmelser. I plankartet for ny fv. 890 gjelder dette midlertidig erverv til «bygge- og anleggsområder». Bestemmelsesområder i dette plankartet er vist i tabell 3.

Tabell 3: Bestemmelsesområder i plankartet

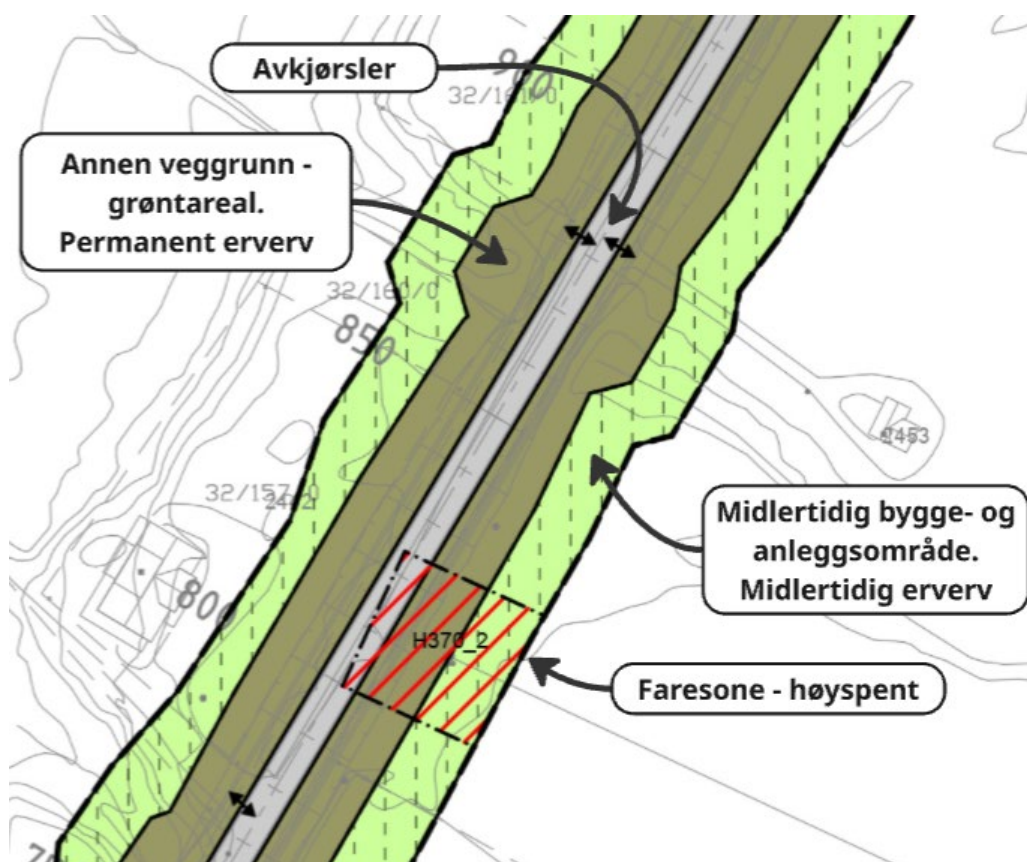
§ 12-7 Bestemmelsesområder	Areal (m ²)
Midlertidige bygge- og anleggsområde	363,3
Sum alle bestemmelsesområder.	363,3

6.4 Beskrivelse av tiltaket

Generelle forutsetninger:

Fyllinger og skjæringer reguleres som «annen veggrunn grøntareal - o_AVG» (figur 3). Formåls grensen er generelt satt til ca. 5 m fra fyllingsfot- og skjæringstopp. Ny eiendomsgrense vil i hovedsak følge grensen for annen veggrunn, men vil bli fastsatt og innmålt etter at veganlegget er ferdig. Ny eiendomsgrense vil derfor kunne avvike fra grense for annen veggrunn i reguleringsplanen.

Som vist i figur 3 er det langs hele strekningen regulert inn et bestemmelsesområde «midlertidig bygg- og anleggsområde» på ca. 10 - 20 m utenfor annen veggrunn. Dette er et midlertidig erverv som Finnmark fylkeskommune trenger i byggefasen. Bredden vil variere som følge av tilpasning til eiendomsgrenser, dyrka mark, registrerte naturtyper og terreng, så langt det lar seg gjøre. Områdene er forutsatt brukt til nødvendige arbeidsoperasjoner i anleggsgjennomføringen.



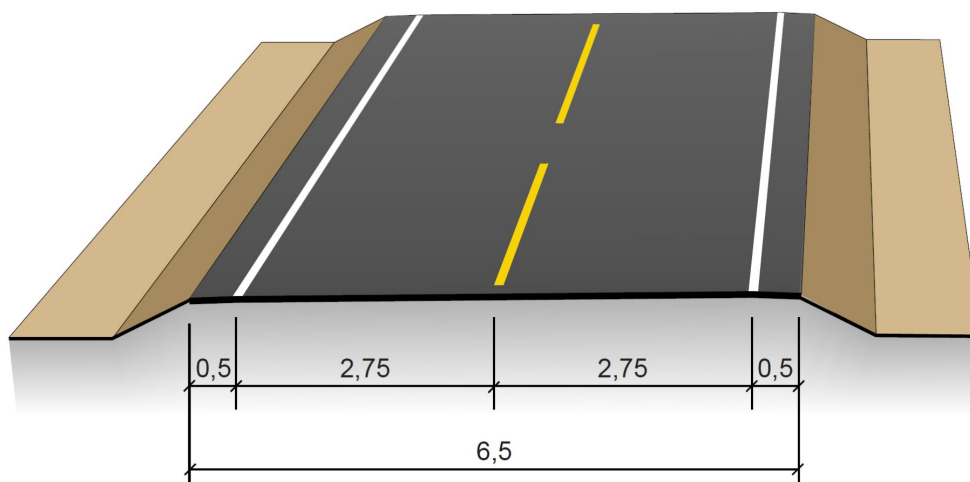
Figur 9: Forklaring plankart. Utsnitt fra parsell 3 profil ca. 750 - 900.

Plankart og bestemmelser fastsetter hvilke deler av arealene avsatt til «§ 12-5. Nr. 2 – Samferdsel og teknisk infrastruktur» som skal være offentlige eller private (eierform) (vist i tabell 4). Når det gjelder avkjørsler er de stort sett markert i plankartet med juridisk symbol avkjørsel (figur 3). Avkjørsler som endres som følge ny veg er tegnet som privat veg eller privat fellesadkomst.

Tabell 4: Oversikt over eierform for ulike formål innenfor "Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur".

Nummerering i plankartet og i bestemmelsene	Eierform	Formål	Kommentar
o_KV1	Offentlig	Kjøreveg	Ny fv. 890
o_KV2	Offentlig	Kjøreveg	Vintervegen over Tanaelva rett sør for Hårrejohka / Harrelva
o_KV3	Offentlig	Kjøreveg	Offentlig del av veg inn til p-plass for utfartsterreng (o_P) nord for Hårrejohka / Harrelva
f_KV4	Felles privat	Kjøreveg	Avkjørsel til gnr./bnr. 32/53, 32/33, 32/41, 32/1 og 34/1.
KV5	Privat	Kjøreveg	Avkjørsel til eiendommen gnr./bnr. 34/9.
KV6	Privat	Kjøreveg	Avkjørsel til eiendommen gnr./bnr. 34/58.
KV7	Privat	Kjøreveg	Avkjørsel til eiendommen gnr./bnr. 34/6
KV8	Privat	Kjøreveg	Avkjørsel til eiendommen gnr./bnr. 32/23
o_P	Offentlig	Parkering	Kommunal parkeringsplass for brukt av utfartsterreng i Hårrejavri/Harrelvdalen
o_AVG1 – o_AVG10	Offentlig	Annen veggrunn grønt	Vegens sideareal – skjæringer og fyllinger

Ny fv. 890 er planlagt som en Hø1, øvrige hovedveger, med vegbredde på 6,5 m (se figur 4). ÅDT (gjennomsnittlig antall kjøretøyer pr. døgn) på denne typen veger skal være mindre enn 4000, og fartsgrensen 80 km/t. En Hø1-veg har minimum horisontalkurveradius (svingradius) på 225 m og stoppsikt på 105 m. Maks stigning er 8 %. Vegens sikkerhetsavstand er på 6 m fra kjørebane kant.



Figur 10: Hø1 veg med vegbredde 6,5 m (Statens vegvesen, 2023)

Fravik:

For ny FV890 er det tre fravik som leveres til behandling. Fylkeskommunens hovedutvalg for samferdsel skal behandle fravikssøknadene.

- Linjeføring – resulterende fall
I områder hvor det er lite lengdefall og samtidig tverrfallsendringer vil det oppstå korte strekninger med resulterende fall < 2%.
- Avslutning av rekkverk i kurve
På grunn av ustabile masser i sideterreng, parsell 2 profil 1990, vil det i en driftsavkjørsel ikke være mulig å oppnå krav til sikt og områdestabilitet. Fraviksøknad gjelder en driftsavkjørsel som får 43 m sikt mot krav 105, målt fra 4 m bak kjørebane kant.
- Frostsikring av stikkrenner
Frostsikring av stikkrenner utgår for å unngå stor forskjell i telehiv mellom stikkrenner og ikke frostsikret veg.

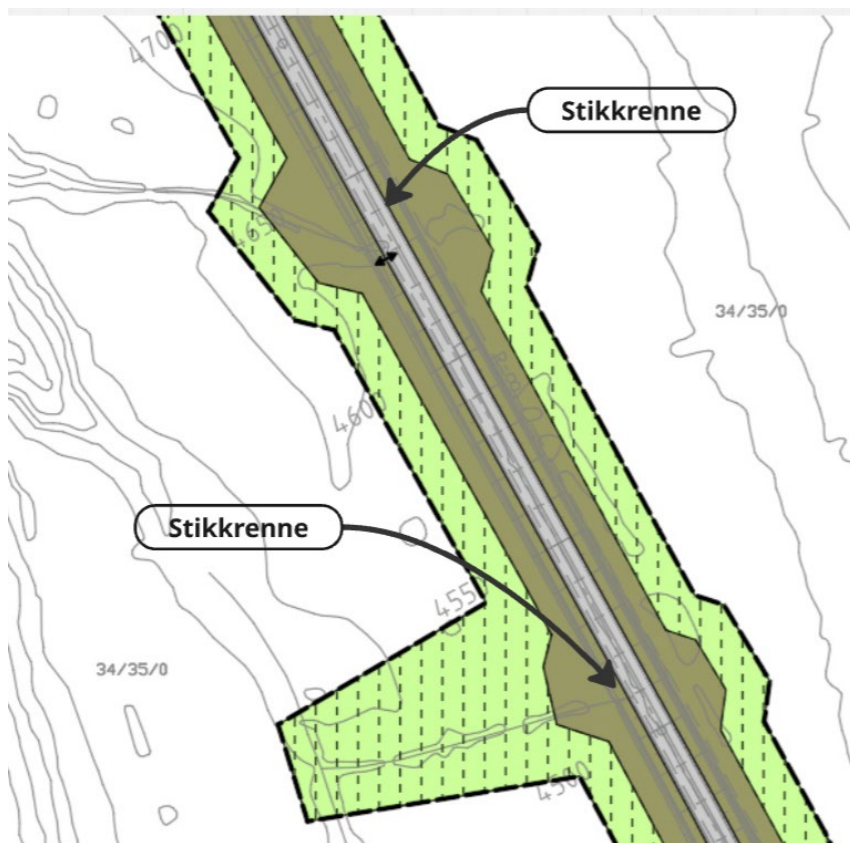
Utskifting av stikkrenner:

I forbindelse med breddeutvidelse av vegen skal alle stikkrenner på strekningen byttes ut. Disse dimensjoneres etter dagens krav med sikkerhetsfaktorer og klimafaktor som hensyntar fremtidige klimaendringer. De dimensjoneres for 100 års flom i henhold til N200. Stikkrennene vil i størst mulig grad plasseres på samme sted som dagens stikkrenner, slik at eksisterende vannveier opprettholdes.

I tillegg til utskifting av stikkrenner etableres det dype sidegrøfter langs hele strekningen som sørger for åpen drenering av fylkesvegen.

Det benyttes utkilinger der det er overganger mellom materialer med ulik telefarlighet. Utkilinger er en kontrollert "myk overgang" mellom nytt og gammelt, slik at man sikrer stabilitet og god drenering. Dette vil gjelde de stedene det er stikkrenner. Med de frostmengdene det er på strekningen vil man uansett få telehiv, men med utkilinger ved stikkrennene vil dette redusere det ujevne telehivet.

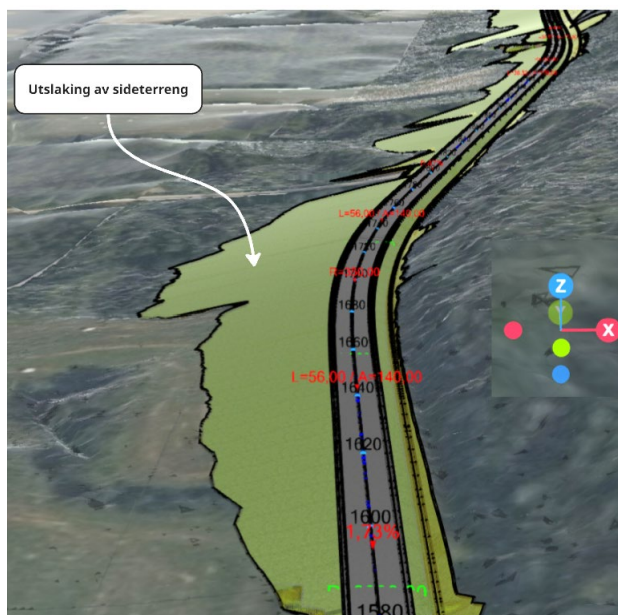
Som vist i figur 6 er det satt av ekstra areal til permanent og midlertidig erverv i plankartet der det er stikkrenner. Ved stikkrennen lengst sør i figuren er det også satt av areal (midlertidig erverv) til å evt. gjøre tiltak nedstrøms «bekkeløpet».



Figur 11: Stikkrenner, parsell 1 profil 4500 - 4700

6.5 Parsell 1, Riitakuru – Grønnbakken (profil 0 – 5250):

I den første kurven fra ca. profilnr. 350 – 500 er kurven slaket ut for å forbedre sikt og å oppnå vegnormalkrav.

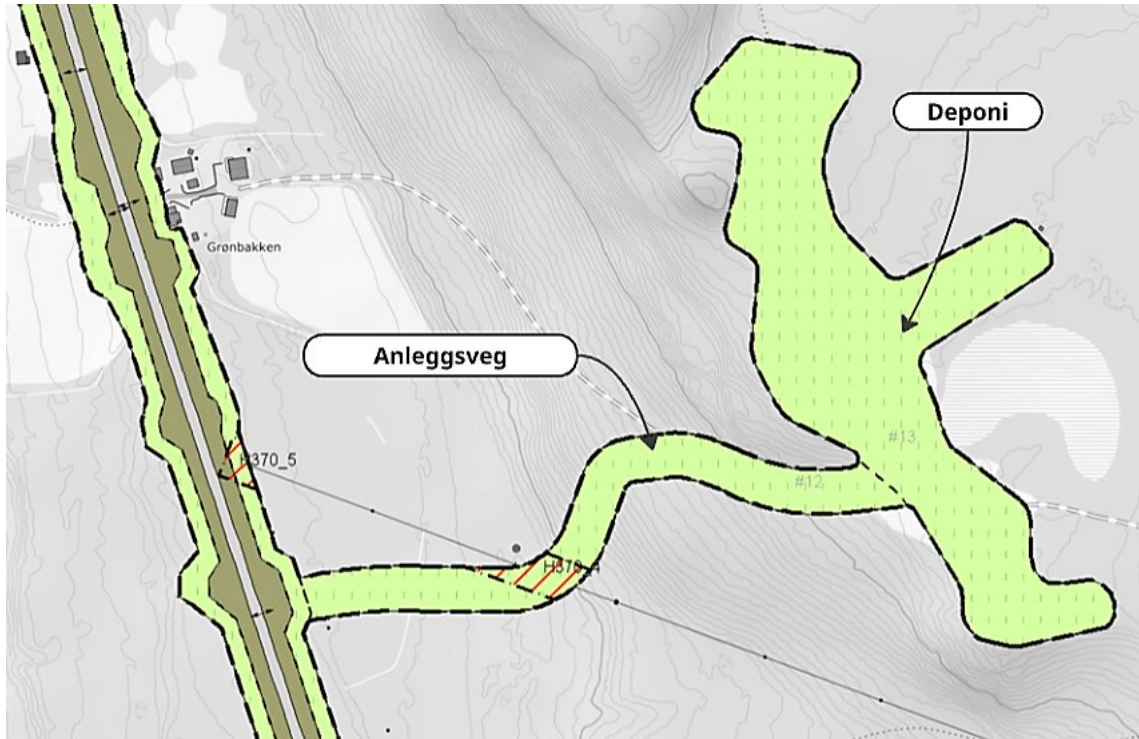


Figur 12: Utslaking av sideterreng vest for ny fv. 890

Fra ca. profil 1600 – 3250 er sideterreng, som vist i figur 7 slaket, ut til ca. 1:4 for å unngå rekkverk og for å kunne legge overskuddsmasser.

Ved Grønnbakken (ca. profil 5170) er det regulert en anleggsveg opp til et større deponi (figur 8). Denne anleggsvegen ligger i eksisterende traktorveg, men vi antar at denne må utbedres noe slik at framkommeligheten sikres for massetransporten. Det er satt av en bred korridor for å ivareta denne utbedringer. Selve deponiområdet er brukt til deponi tidligere.

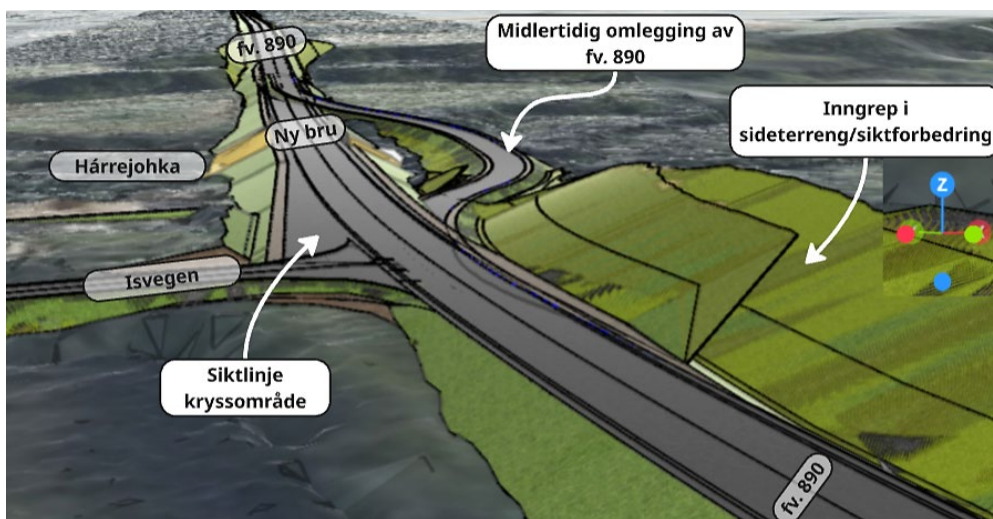
I deponiet skal det være plass til deponering av i underkant av 50.000 m³ overskuddsmasser. Anleggsveg og deponi er tenkt som et midlertidige inngrep og planbestemmelsene gir tydelige føringer knyttet til tilbakeføring.



Figur 13 - Utsnitt av anleggsveg og deponi ved Grønbakken

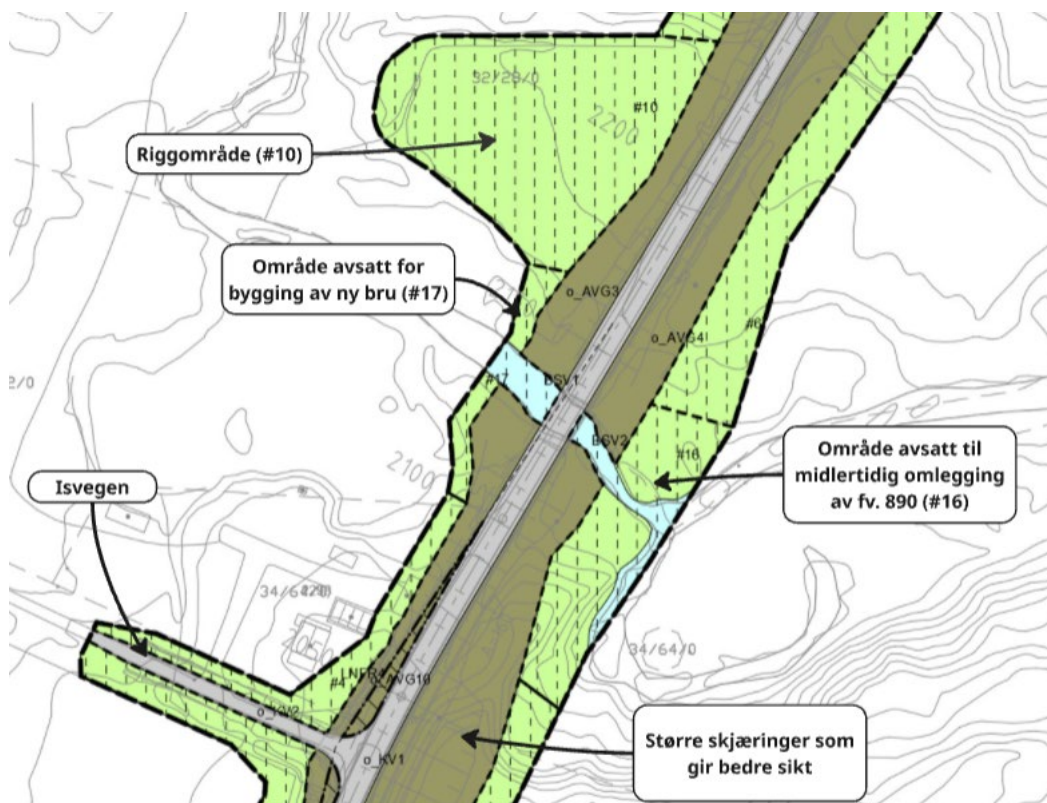
6.6 Parsell 2, Grønnbakken – avkjørsel Hárrejávri/Harrvann (profil 0 – 2700)

Innenfor denne parsellen planlegges det ny bru over Hárrejohka/Harrelva, dette er beskrevet i kap. 6.8. For å tilfredsstille kravet om 200-års flomnivå (*vedlegg 9, RHYD01 Flomvurderinger/hydrologisk rapport*), må den nye brua bygges høyere enn dagens. Dette innebærer at veglinjen både nord og sør for brua er justert i høyde for å tilpasses den nye løsningen. Vegens vertikalnivå, og dermed også inngrepene i sideterrenget, er videre endret for å sikre områdestabilitet (*vedlegg 6 RGEOT02 Geotekniske vurderinger – bru og interimsveg ved Hárrejohka/Harrelv*). Som følge av dette blir terrenginngrepene mer omfattende, med økte fyllinger og skjæringer på begge sider av den nye brua. Høyden på vegbanen for ny bru vil ligge ca. 2,6 meter over vegbanen for den gamle brua.



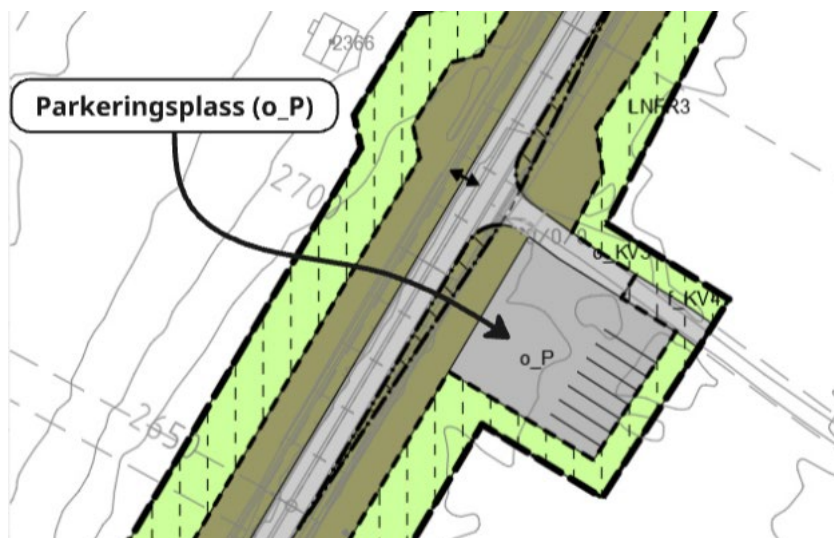
Figur 14: Ny bru over Hårrejhoka/Harrelva og midlertidig omlegging av fv. 890 (profilnr. 2040 – 2240)

I dette området er det avsatt et større areal til «bygge- og anleggsområde», ettersom det må etableres en midlertidig veg øst for dagens bru når den gamle konstruksjonen rives og ny bru skal bygges. Det er i tillegg behov for areal til riggområder. Midlertidig omlegging av fv. 890 samt trasé for ny fv. 890 er vist i figur 9, mens figur 10 viser de avsatte bygge- og anleggsområdene ved Hårrejhoka/Harrelva. Arealbruken er forsøkt redusert så langt det lar seg gjøre på grunn av registrerte naturtyper i og rundt vassdraget. Likevel er det nødvendig å avsette tilstrekkelig areal for å sikre en trygg og forsvarlig gjennomføring av brubyggingen.



Figur 15: Bygge- og anleggsområder i ved Hårrejhoka/Harrelva.

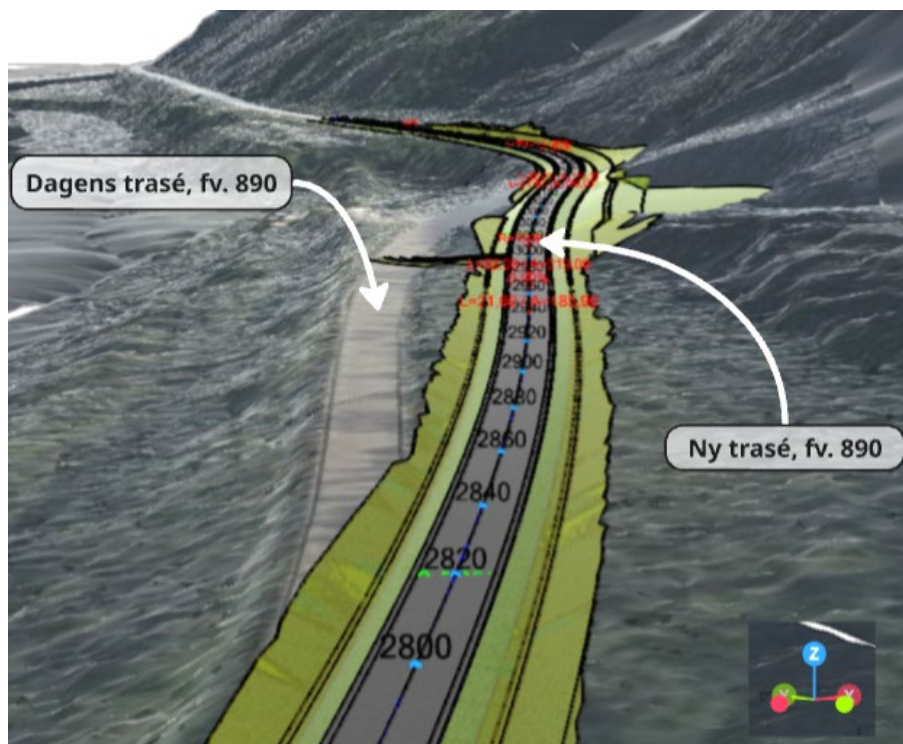
Ved avkjørsel til avkjøring Hárrejavri/Harrvann (ca. profil 2700) er det satt av et areal til offentlig parkeringsplass for brukere av snøskuterløypa «Austertana – Harrelv». Parkeringsplassen er tilpasset bil med henger, se figur 11. Arealet skal også brukes som riggområde i anleggsperioden. Framtidig drift og vedlikehold av parkeringsplassen forutsettes å skje i regi av Deanu gielda/Tana kommune.



Figur 16: Parkeringsplass for snøskuterløypa ved avkjørsel til Hárrejavri/Harrvann.

6.7 Parsell 3, Avkjørsel Hárrejavri/Harrvann – Blåberget (profil 0 – 3410):

Helt nord i planområdet ved nedlagt massetak ved Blåberget er vegen planlagt lengre mot øst enn dagens trasé, dette er vist i figur 12. Ny veglinje gir en bedre linjeføring med større kurver. I tillegg får man avstand fra skråningen mot vest, slik at rekkverk unngås over en strekning. Iht. vegnormalen N101 skal utforming av sideterreng vurderes før det besluttes å sette rekkverk. Dette er fordi rekkverk i seg selv kan utgjøre et faremoment ved utforkjøringsulykker. Dagens fv. 890 tilbakeføres til LNFR.



Figur 17: Forslag til omlagt veg ved Blåberget

6.8 Konstruksjoner

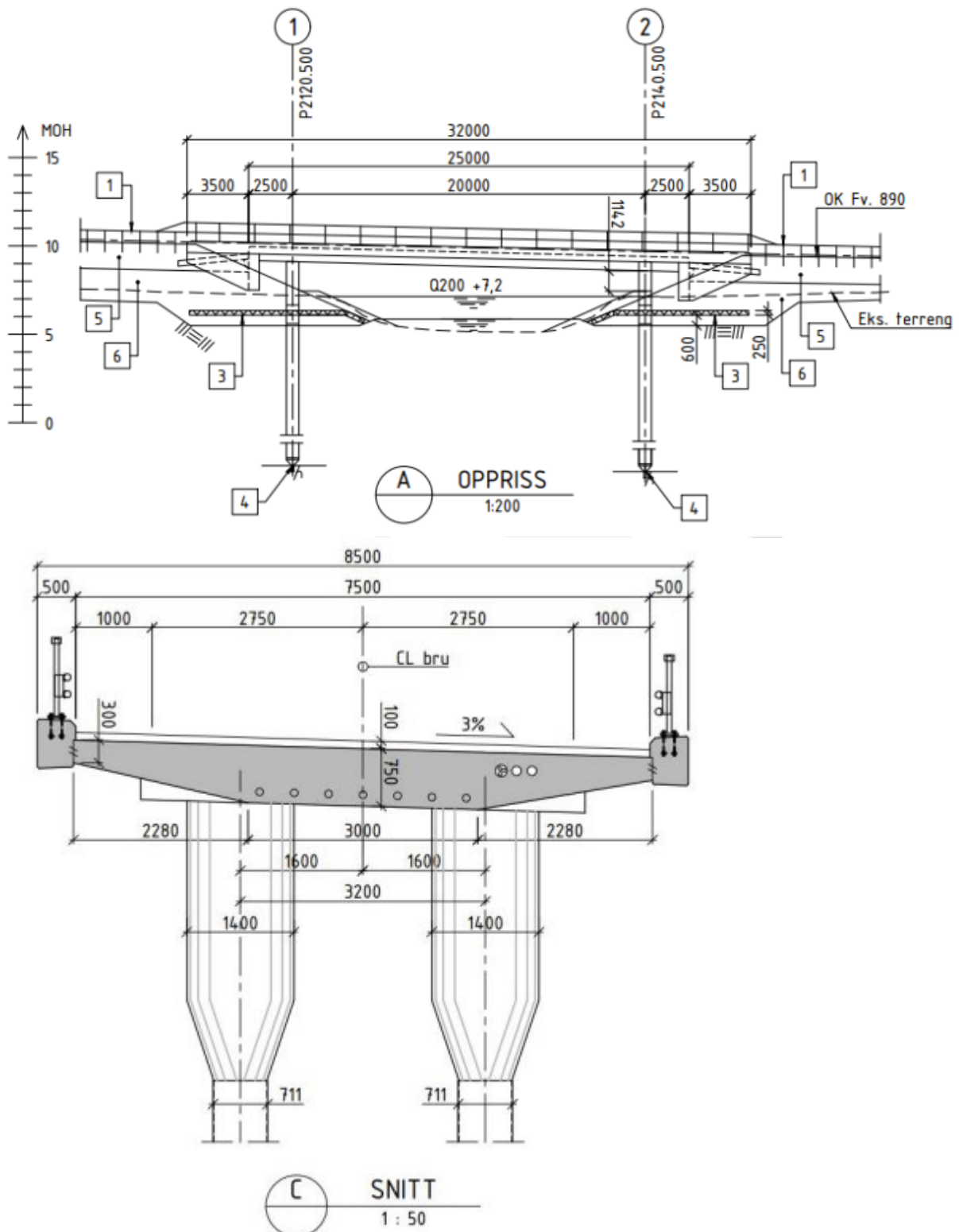
Nedenfor følger et sammendrag av rapport R-KON-01 / Forprosjektrapport konstruksjon, som ligger som vedlegg 11 til planforslaget.



Figur 18 - Ny bru over Hárrejohka

Dagens bru over elva Hárrejohka/Harrelv ble bygget i 1950. Den er for smal for dagens trafikk, og har setningsskader. Lengden er 13 meter med midtpilar. I forbindelse med utbedring av vegen er det nødvendig med ny bru for å tilfredsstille blant annet

linjeføring og vegbredde. Det foreslås å bygge en spennarmert platebru i betong i ett spenn, støpt sammen med 2 utstøpte stålrørspeler i hver akse.



Brua er 25 meter lang og bredde mellom rekkverk er 7,5 meter. Totalbredde med kantdragere blir dermed 8,5 meter. Spennvidden mellom peleaksene er 20 meter. Ny bru blir derfor nesten dobbelt så lang som eksisterende bru. Det er nødvendig med nok areal under brua til å håndtere 200-års flom (krav iht. N400 og N200).

Dimensjonerende frostmengde er betydelig, noe som krever frostisolering med XPS-plater (et skumplastmateriale) for å hindre at bruenden løftes opp.

Brulengden betyr at det brukes spennarmering. Dette er gunstig for å oppnå ei slank bru som samtidig er fleksibel med tanke på dimensjonering for eventuelle militære laster. Bruas lengde gjør også at en unngår arbeid i elva, utover det som er helt nødvendig for riving av eksisterende bru og erosjonssikring.

Flomvurderinger for Hárrejohka:

Nedenfor følger et sammendrag av R-HYD-01 / Flomvurderinger/hydrologisk rapport som ligger som vedlegg 9 til planforslaget.

Under bygging av ny bru er det behov for en midlertidig løsning for å føre vannet forbi anleggsområdet. Denne løsningen er planlagt som kulverter og er dimensjonert for en flom som statistisk sett kan inntreffe hvert 5. år, i tråd med gjeldende retningslinjer. Beregningene viser at løsningen må bestå av to rør med diameter 2400 mm for å ha tilstrekkelig kapasitet. Vannhastighetene er moderate, men det må regnes med noe erosjonssikring ved utløpet.

Ny permanent bru er vurdert for 200-årsflom, slik kravene tilsier. Beregningene viser at brua får god klaring til vannstanden ved flom (1,4 m), med god margin til minstekravet (0,5 m). Samtidig viser analysene at vannhastighetene under brua kan bli høye. Dette kan føre til erosjon i elvebunn og rundt bruas fundamenter.

Det er derfor nødvendig med erosjonssikring ved ny bru. Endelig utforming og dimensjonering av denne sikringen må avklares ved utarbeidelse av byggeplan.

Samlet sett viser flomvurderingen at både den midlertidige kulvertløsningen og den nye brua kan bygges innenfor gjeldende krav og retningslinjer, forutsatt at anbefalte tiltak for erosjonssikring følges opp i videre planlegging.

Stikkrenner - Nytt gjennomløp for Ivvárašjohka:

For Ivvárašjohka skal dagens kulvert erstattes slik at den ivaretar en 100-årsflom. Ved å hensynta 1/3 gjentetting er det behov for to rør med diameter 2400mm for å ha god nok kapasitet til 100års-flommen (*vedlegg 10, R-VA-01 Flomvurdering/ hydrologisk rapport*). Optimalisering utføres under prosjekteringen.

6.9 Klima- og miljø

Det er utarbeidet en Ytre miljøplan (*vedlegg 4, R-PL-04 – Ytre miljøplan*). Miljøplanen beskriver hvordan miljøarbeidet skal styres gjennom hele prosjektet, og legger vekt på at miljøpåvirkning skal vurderes og håndteres fortløpende.

Tiltakene for klima og miljø i prosjektet går ut på å redusere klimagassutslipp gjennom bevisste materialvalg. Det legges også vekt på å minimere arealinngrep og sikre at midlertidige områder reetableres etter anleggsfasen. I tillegg skal avfall håndteres på en måte som reduserer miljøbelastningen og bidrar til høy sorteringsgrad.

Et sentralt mål i YM-planen er å hindre forurensning av jord og vann, spesielt i nærheten av Hárrejohka/Harrelva og Deatnu/Tanaelva, som begge er sårbare og viktige vassdrag. Dette sikres gjennom planbestemmelsene og i videre utvikling av YM-planen på byggeplannivå.

6.10 Løsninger for vann og avløp

Omfang av private og kommunale vann- og avløpsanlegg er antatt å være begrenset i planområdet. Eksisterende vannledninger som krysser fylkesvegen, er innmålt. Dagens ledningsanlegg skal ivaretas i anleggsperioden, samt sikre tilsvarende funksjon også etter tiltak.

6.11 Løsninger for el-forsyning og nettilgang

Det blir ingen endringer for abonnentene på strekningen. Det er behov for å justere traséer på lavspennettet både i anleggsperioden og når vi bygger ny veg. Enkelte høyspentmaster og nettstasjoner kan måtte flyttes. Dette utføres i henhold til ledningsforskriften i samarbeid med netteier Barents Nett.

6.12 Avbøtende tiltak og løsninger for risiko og sårbarhet (ROS)

Det er utarbeidet risiko- og sårbarhetsanalyse som ligger som vedlegg 1 til planforslaget. To temaer er utredet spesielt for vegprosjektet. Det er foreslått følgende tiltak for å redusere risiko og sårbarhet:

Tema nr. 11 – Hendelse skred fra bratt terreng:

I plankartet legges aktsomhetsområdene inn som faresoner. Ingeniørgeologisk rapport R-GEOL-01 gjøres bindende i planbestemmelsene. Den videre oppfølging skjer i byggefasen.

Tema nr. 12 – Ustabile grunnforhold:

Geoteknisk rapport R-GEOT-01 og R-GEOT-02 gjøres bindende i planbestemmelsene. Den videre oppfølging skjer i byggefasen.

7. Virkninger av planen

7.1 Overordna planer, rammer og føringer

Planområdet skal brukes til utbedring av FV890, og bygge ny bru over Hárrejohka. De tiltak som går ut over dagens veg er i strid med kommuneplanens arealdel. De løsninger som er foreslått i planforslaget er tilpasset de føringene som er gitt i planbeskrivelsens kap. 4. Det er ikke vesentlig strid mellom planforslag og overordnede føringer.

7.2 Landskap

Tiltaket legger opp til en bredere veg, med tydeligere grøfter og sideterreng, samt en ny bru som vil ligge noe høyere enn dagens bru. Det fører til et tydeligere avtrykk av vegen i motsetning til hvordan den ligger i dag. Det kan påvirke landskapsopplevelsen noe negativt.

Siden ny veg og bru vil følge dagens veglinje er det ikke vurdert som nødvendig å utarbeide en egen utredning for landskapsvirkningene.

7.3 Virkninger for naturmangfold

Påvirkningene er vurdert til overveiende moderate utenom skredmark og artsrike vegkanter. Påvirkningen for Deatnu/Tanaelva ved tiltak ved kryssende bekker og ved utskiftning av kulvert til Ivvárašjohka er vurdert som minimale på grunn av tiltakenes beskjedne karakter, og vil ikke overstige naturlige variasjoner i forhold til turbiditet og tilførsel av suspendert stoff.

Samlet sett vurderes konsekvensene for naturmangfold som *noe negative*. Med foreslåtte avbøtende tiltak, blant annet hensyn til hekketid for fugl, skånsom anleggsdrift og revegetering av vegkanter, anses tiltaket som gjennomførbart uten alvorlige eller irreversible miljøskader.

7.4 Virkninger for naturmangfold – Hárrejohka

Det forventes størst påvirkning på elvebreddene og i elva i anleggsfasen. Disse påvirkningene ventes å være reversible gitt at planbestemmelsene følges. Etter at arbeidet med ny bru er ferdig og interimsvegen er fjernet, skal området være satt tilbake til tilnærmet samme stand som dagens situasjon. Så lenge avbøtende tiltak utføres, og arbeidene i elva gjøres i tidsrom med lav vannføring, forventes det heller ikke at påvirkningene vil nå ned til Deatnu/Tanaelva, ca. 1,4 km nedstrøms tiltaket.

Det forventes ubetydelig miljøskade for begge delområder etter at anleggsfase er ferdig. Samlet konsekvens ble som følge av dette vurdert til; *ubetydelig konsekvens*. Om forholdet til naturmangfoldloven §§8-10; vi anser kunnskapen som tilstrekkelig for å forstå hvilket naturmangfold som vil påvirkes av beslutning, samt hvilke effekter

tiltaket vil ha på naturmangfoldet. Det anses som lite sannsynlig at tiltaket, gitt dets omfang, vil medføre merkbare skader på naturmangfoldet på land og i vann.

7.5 Videre vurdering etter kap. II i naturmangfoldloven

Konsekvensutredning for naturmangfold (rapport R-PL-02) kap. 8 har vurdert naturmangfoldloven §8 kunnskapsgrunnlaget, § 9 Føre-var-prinsippet og § 10 Økosystemtilnærming og samlet belastning. Utredningen har også foreslått avbøtende tiltak.

Ut fra vurderingen ovenfor er det ikke sannsynlig at tiltaket vil medføre skade på naturtyper eller arter, som krever oppfølging i forhold til bevaringsmålene i naturmangfoldloven. Det er derfor ikke behov for å vektlegge føre var-prinsippene etter naturmangfoldloven § 9 i denne saken. Tiltaket antas ikke å medføre økt samlet belastning på naturmangfoldet i området, jf. § 10 i naturmangfoldloven.

Etter naturmangfoldloven § 12 skal det benyttes miljøforsvarlige teknikker og metoder for å begrense eller unngå skade på naturmangfoldet.

Prinsippene i naturmangfoldloven §§ 8 – 12 ligger til grunn for vurdering av mulig skade, ulempe og avbøtende tiltak. Kravet i naturmangfoldloven § 7 anses som oppfylt. I en vurdering av naturmangfoldlovens prinsipper §§ 8–12 mener forslagsstiller at kunnskapsgrunnlaget er tilstrekkelig og at samlet belastning for naturmangfold ikke er av en slik art at tiltaket ikke kan gjennomføres.

7.6 Vurdering etter vannforskriften § 12

Den planlagte utbedringen av FV890 omfatter tiltak i og ved vassdragene Hárrejohka og Ivvárašjohka, som renner ut i Deatnu/Tanaelva. Vassdragene har svært god miljøtilstand og er viktige for fisk og naturmangfold.

Den nye brua over Hárrejohka og nye stikkrenner er utformet slik at vannføring, flomavvikling og vandringsforhold i vassdragene blir like gode eller bedre enn i dag. Tiltaket gir ikke varige endringer i elveløpene, og tiltaket vil ikke forringe vannkvaliteten i driftsfasen.

I anleggsfasen kan det oppstå midlertidig påvirkning, blant annet gjennom partikkelavrenning og arbeid i nærheten av vassdrag. Dette håndteres gjennom krav til avbøtende tiltak i planbestemmelser og ytre miljøplan.

Samlet sett vurderes tiltaket å:

- ikke føre til forringelse av miljøtilstanden i berørte vannforekomster
- ikke hindre at miljømålene etter vannforskriften nås

Tiltaket er derfor i samsvar med vannforskriften § 12, forutsatt at fastsatte krav og tiltak følges i videre planlegging og gjennomføring.

7.7 Reindrift

Reindriftnæringen blir ikke berørt av det ferdige tiltaket, men kan bli berørt under anleggsperioden gjennom forstyrrelser i form av anleggsstøy. Reinbeitedistriktet blir tilbudt konsultasjon ved høring av planen, og når man vet mer om når byggearbeidene starter og hvilket omfang de får. Eventuell tilpasning av anleggsarbeidet til reindriftnæringen vil framkomme i konsultasjonsprotokoll.

7.8 Samisk bruk av utmark/meahcci

Samisk bruk av utmark/meachcci vil ikke bli negativt berørt av vegprosjektet.

7.9 Grunnforhold

Generelt for vegstrekningen

Det er ikke identifisert forhold som tilsier at planlagte tiltak ikke kan gjennomføres innenfor gjeldende krav i vegnormal N200 og NVEs veileder 1/2019, forutsatt at føringer og anbefalinger i geoteknisk rapport R-GEOT-01 (vedlegg 5) følges. Videre geoteknisk prosjektering og eventuelle supplerende grunnundersøkelser må gjennomføres i detaljprosjekteringen.

Den geotekniske rapporten gis juridisk virkning i planbestemmelsene.

For deponering av masser langs veg

Tilstrekkelig stabilitet er ivaretatt for flere av de foreslåtte deponier, men for noen foreslåtte deponier vil det være nødvendig med supplerende grunnundersøkelser og stabilitetsberegninger i detaljprosjekteringen for å bestemme endelig geometri iht. kravene til sikkerhetsfaktor. Sikkerhet mot kvikkleireskred iht. NVE Veileder 1/19 vurderes å kunne oppfylles for deponiforslagene (med forutsetninger om at geometri tilpasses), bortsett fra to strekninger hvor det pt. ikke er tilstrekkelig grunnlag for å vurdere dette. Vi har lagt til arealformålene i reguleringsplanen, slik at man kan muliggjøre utnyttelse av arealet etter evt. supplerende grunnundersøkelser. Den geotekniske rapporten gis juridisk virkning i planbestemmelsene.

For ny bru og midlertidig omkjøring over Hárrejohka

Tiltaket er vurdert å ligge i prosjekteringskontrollklasse 3 (PKK3), med krav om utvidet og uavhengig tredjepartskontroll fra og med reguleringsplan til og med byggefase. Geoteknisk rapport R-GEOT-02 (vedlegg 6) anbefaler pelefundamentering av ny bru med supplerende grunnboringer, samt å bruke lette masser i fylling. Grunnforholdene gjør det ikke mulig å direktefundamentere midlertidig bru, det planlegges derfor fylling med kulvertrør for midlertidig veg i byggeperioden.

Den geotekniske rapporten gis juridisk virkning i planbestemmelsene.

7.10 Nærmiljø og friluftsliv

Planforslaget berører ikke friluftslivsområder negativt. Etablering av utmarksparkering ved avkjørselen til Hárrejavri/Harrvannet vil være positivt for nærmiljø, trafiksikkerhet og friluftsliv.

7.11 Trafikkforhold

Bredere veg med bedre kurvatur vil bety større trafiksikkerhet. Ny og bredere bru over Hárre Johka vil gjøre framkommelighet og trafiksikkerhet vesentlig bedre, også for myke trafikanter. Ny og bedre veg kan også gi økt hastighet, noe som kan påvirke trafiksikkerheten negativt. Tiltaket med å tilbakeføre masser til sideterrenget og dermed fjerne en del av rekkverkene vil kunne redusere konsekvensene av en utforkjøring. Færre rekkverk gir også bedre framkommelighet om vinteren for de kjørende, og enklere vinterdrift for vegeier.

7.12 Barn og unges interesser

Barn og unges interessert påvirkes ikke av tiltaket, ut over at strekningen vil oppfattes som mindre trafikkfarlig enn tidligere.

7.13 Universell utforming

Tiltaket gjelder en kjøreveg der det ikke tilrettelegges spesielt for myke trafikanter. Det er ikke relevant å stille særskilte krav innenfor dette tiltaket.

7.14 Støy

Driftsfasen

Støy fra vegtrafikk:

Behovet for støyutredning er vurdert etter kap. 2.2.1 - Håndtering av spesielle støyforhold - i veilederen til støyretningslinjen T-1442/2021:

Når fartsgrensen er lavere enn 50 km/t, og trafikkmengden under 500 per døgn, er det vanligvis ikke nødvendig med støyutredning.

Når trafikkmengden er mellom 500 og 1000 kan det vurderes ut fra stedspesifikke forutsetninger om det er nødvendig med en støyutredning. Ved rene adkomstveger med lav hastighet, uten tungtransport og trafikkmengde under 1000 er det vanligvis ikke nødvendig med støyutredning.

Dagens trafikkmengde er ca. 265 kjøretøy pr døgn, med 80 km/t fartsgrense. Den økte støyen ved 80 km/t fartsgrense vil utlignes av redusert støy med nesten halvert trafikk.

Lyd fra vegtrafikk ved så lav trafikkmengde oppfattes som enkelthendelser mellom lange pauser. Trafikkmengden vil neppe øke i framtida. Den samlede støybelastningen vil derfor ikke øke på grunn av tiltaket.

Fem boliger/fritidsboliger ligger nærmere enn 30 meter fra vegen – den nærmeste er 17 meter fra veg. Vi vurderer det derfor som ikke nødvendig å gjennomføre støyutredning eller avbøtende tiltak.

Anleggsfasen

Det er ikke gjort særskilt utredning for støy i anleggsfasen. En utredning skal vise hvilke boliger som blir berørt av støy. Ubyggingen vil skje etappevis. Vi vil vurdere under prosjekteringen hvilke boliger som kan bli berørt.

I anleggsfasen vil de mest markante støykildene være:

- Boring i forbindelse med sprenging av fjell
- Pigging i fjell
- Sprenging
- Dumping av steinmasser
- Anleggsmaskiner: Gravemaskiner, hjullastere, lastebiler.

Bygge- og anleggsvirksomhet bør ikke gi støy som overskrider støygrensene i støyretningslinjens tabell 4 nedenfor:

Tabell 4: Anbefalte støygrenser utendørs for bygge- og anleggsvirksomhet med varighet over 6 måneder. Alle grenseverdier gjelder innfallende lydtryknivå og gjelder utenfor rom med støyfølsomt bruksformål.

Bygningstype	Støykrav på dagtid ($L_{pAeq12h}$ 07-19)	Støykrav på kveld (L_{pAeq4h} 19-23) eller søn-/helligdag ($L_{pAeq16h}$ 07-23)	Støykrav på natt (L_{pAeq8h} 23-07)
Boliger, fritidsboliger, sykehus, pleieinstitusjoner	60	55	45
Skole, barnehage	55 i brukstid		

Sprenging og eventuell pigging er impulsstøy der det forutsettes at støykravene i tabell 4 ikke kan overholdes for nærliggende boliger. Dette gjelder også boring i forbindelse med sprenging av fjell.

De mest støyende aktivitetene skal gjøres på dagtid, dvs. mellom kl. 07:00 og 19:00.

Naboer og andre som blir utsatt for støy skal varsles og informeres, og det skal vurderes tekniske tiltak for å redusere støyen fra anleggsvirksomheten.

7.15 Håndtering av overvann

Hárrejohka er omtalt i egen rapport R-01-HYD – Flomvurdering/hydrologisk rapport (vedlegg 9 til planbeskrivelsen). Nedbørsfeltene består av både lettere vegetasjon og tett skog, i tillegg til noe landbruk og bart fjell. Spesielt nedbørsfeltene med mye bart fjell gir rask avrenning. Vannet fra sideterrenget ledes gjennom fylkesvegen i stikkrenner. I dag er det omtrent 80 stikkrenner som krysser fylkesvegen på strekningen. De fleste har dimensjon mellom 400-800 mm i plast og betong og er av varierende tilstand. Ivvárášjohka krysser fylkesvegen i en stålkulvert med diameter ca. 1500 mm. Mange av stikkrennene er underdimensjonert i henhold til dagens krav.

Fylkesvegen ligger i hovedsak utenfor aktsomhetssonen for flom. De største kryssende vannveiene er innenfor aktsomhetssonen. Disse kryssingene vurderes gjennom flomberegningene. Basert på gjeldende grunnlag antas det at omfanget av private og kommunale vann- og avløpsanlegg er begrenset i området, men noen ledninger krysser fylkesvegen.

Det er ikke lukket drensssystem på strekningen. Det antas at det er åpen drenering av vegen med dype sidegrøfter på deler av strekningen. Det er observert områder på strekningen med stillestående vann i sidearealet til vegen, som tyder på områder med dårlig drenering.

Det er mye frost i området, med beregnet frostdybde på over 5 meter. Det er et skal-krav at alle gjennomløp med diameter større enn 600 mm skal frostsikres. Dette blir det søkt fravik for, og ingen stikkrenner eller kulverter vil frostsikres. Ettersom vegen ikke frostsikres ville risikoen for ujevne telehiv ved stikkrennene bli stor. I tillegg ville frostsikring av større stikkrenner blitt svært omfattende ved så store frostdybder.

I forbindelse med breddeutvidelse av vegen skal alle stikkrenner på strekningen byttes ut. Disse dimensjoneres etter dagens krav med sikkerhetsfaktorer og klimafaktor som hensyntar fremtidige klimaendringer. De dimensjoneres for 100 års flom i henhold til håndbok N200. Stikkrennene vil i størst mulig grad plasseres på samme sted som dagens stikkrenner, slik at eksisterende vannveier opprettholdes.

I tillegg til utskifting av stikkrenner etableres det dype sidegrøfter langs hele strekningen som sørger for åpen drenering av fylkesvegen. Det benyttes utkilinger der det er overganger mellom materialer med ulik telefarlighet. Dette vil gjelde de stedene det er stikkrenner. Med de frostmengdene det er på strekningen vil man uansett få telehiv, men med utkilinger ved stikkrennene vil dette redusere det ujevne telehivet.

7.16 Energibehov - energibruk

Framtidig energibruk påvirkes ikke av tiltaket.

7.17 Klimatilpasning

Ekstremvær/klimaendringer

Planforslaget er tilpasset framtidige klimaendringer ved at klimapåslag er innarbeidet i dimensjonering av bru, stikkrenner, fyllinger og skjæringer. Risiko- og sårbarhetsanalysen har vurdert sårbarheten som følge av endret klima.

7.18 Klimagassutslipp

Framtidige utslipp av klimagasser er ikke beregnet. Prosjektet i seg selv vil ikke føre til endret utslipp av CO₂ fra vegtrafikken.

Ved utlysning av byggekontrakter blir det vurdert om det er mulig å stille krav om høyere grad av elektrifisering av anleggsmaskiner. Pr. 2026 er det utfordringer både med hensyn til avstand til ladeinfrastruktur og markedsmessige forhold. Byggeperioden vil imidlertid strekke seg over flere år med flere kontrakter, slik at det kan tenkes at forholdene ligger bedre til rette for slike krav på et senere tidspunkt.

I byggefasen skal det vurderes om det er mulig å bruke betong og asfalt med lavere klimaavtrykk.

Prosjektet har lagt vekt på at myrer ikke skal bygges ned eller dreneres. Det vil forhindre at allerede lagrede klimagasser, særlig metan, slippes ut.

7.19 FNs bærekraftsmål

Bærekraftsmål 9 – Industri, innovasjon og bærekraft:

Tiltaket skal bidra til å styrke og modernisere offentlig transportinfrastruktur gjennom funksjonelle og robuste løsninger som er tilpasset til forholdene lokalt. Tiltaket skal gjennomføres med god teknisk standard, et kostnadseffektivt vedlikehold av vegen og effektiv gjennomføring av byggetiltaket. Tiltaket skal tilrettelegge for trygg og effektiv transport og bidra til lokal og regional nærings- og samfunnsutvikling.

Bærekraftsmål 11 – Bærekraftige byer og lokalsamfunn:

Tiltaket skal bidra til et velfungerende og tilgjengelig transporttilbud som styrker lokalsamfunnet og gir gode forbindelser for innbyggere og næringsliv i Deanu/Tana og i Berlevåg og Båtsfjord. Tiltaket tilpasses eksisterende omgivelser og arealbruk, og det legges vekt på trafiksikkerhet og samspill med omkringliggende bebyggelse, landbruk og landskap.

Bærekraftsmål 12 – Ansvarlig forbruk og produksjon, og delmål:

Vi ønsker å planlegge og gjennomføre tiltaket med fokus på effektiv ressursbruk, gjenbruk av overskuddsmasser og nøkterne, varige løsninger. Dette omfatter valg av materialer og tekniske løsninger med lang levetid og som reduserer behovet for fremtidig vedlikehold. Vi reduserer arealinngrepene så langt som mulig innenfor prosjektets effektmål.

Bærekraftsmål 13 – Stoppe klimaendringene:

Det er tatt hensyn til klimautfordringer i planleggingen, blant annet gjennom løsninger som dimensjoneres for å tåle klimaendringer. Tiltaket skal bidra til et mer bærekraftig transportsystem og redusert klimabelastning over tid, blant annet ved å støtte kollektive transportløsninger og energieffektiv infrastruktur.

7.20 Landbruk

Vegtiltaket fører til behov for fast erverv av ca. 20,2 daa fulldyrka jord og ca. 5,9 daa beitemark. I tillegg er det i anleggsperioden behov for å midlertidig erverve 56,1 daa fulldyrka jord og 9,9 daa beitemark. Det kan bli mindre justeringer av arealene. I planbestemmelsene foreslås det følgende avbøtende tiltak:

- Det skal utarbeides matjordplan i byggeplanfasen for å sikre at jordressursen blir ivarettatt og utnyttet best mulig.
- Matjord som fjernes når veganlegget etableres skal brukes som topplag på dyrka mark.
- Jordpakking må unngås.
- Lagring av matjord skal skje separat og i ranker, og ulike jordkvaliteter skal ikke blandes pga. risiko for oppblomstring av ugras.

- Utlegging av matjord skal skje når jorda er tilstrekkelig tørr og faren for jordpakking er liten.

Samtlige avkjørsler til landbruksarealer blir beholdt.

7.21 Teknisk infrastruktur

Vannledninger gjennom fylkesvegen skal ivaretas i anleggsperioden. Det vil neppe bli behov for særskilte tiltak for å opprettholde vannforsyningen til de boliger som er avhengige av disse.

Lavspentnett og deler av høyspentnettet blir berørt av tiltaket. Det blir behov for å endre ledningstraséer og stolper/master midlertidig eller permanent. Utfordringene løses i samarbeid med netteier i henhold til forskrift om ledninger i offentlig veg (ledningsforskriften).

7.22 Økonomiske konsekvenser for kommunen

Tiltaket vil ikke påvirke kommunens økonomi.

7.23 Konsekvenser for næringsinteresser

Næringsinteresser i og utenfor planområdet blir påvirket positivt, da næringstransport kan gjennomføres på en tryggere måte og med mindre risiko for brekkasjer og forsinkelser. Landbruksnæringen er omtalt særskilt.

7.24 Grenseoverskridende virkninger, jf. Espoo-konvensjonen

Deatnu/Tanaelva blir ikke berørt av det ferdige vegtiltaket. Eventuelle virkninger i anleggsfasen kan være sedimenter fra sidevassdrag, samt overføring av lakseparasitten *gyrodactylus salaris* fra anleggsmaskiner. Ved gjennomføring av anleggstiltakene er det i planbestemmelsene stilt krav om rutiner som hindrer avrenning, fremmede arter mv. Tiltaket vil derfor ikke ha grenseoverskridende virkninger.

8. Gjennomføring av planen

8.1 Forholdet til sektorlover

Kulturminneloven

Dersom det i løpet av arbeidets gang skulle komme frem gjenstander eller spor som indikerer eldre tids aktivitet i området, skal arbeidet stanses og kulturvernmyndighetene kontaktes umiddelbart. Både tiltakshaver og utførende entreprenør har ansvar for at dette pålegget blir fulgt opp, jf. lov om kulturminner av 1978 § 8, andre ledd.

Lakse- og innlandsfiskeloven, forskrift om fysiske tiltak i vassdrag

Før det settes i gang fysiske tiltak i Hárrejohka og Ivvárašjohka skal det foreligge tillatelse fra Statsforvalteren i Troms og Finnmark.

Forurensningsloven

Før det gis tillatelse til permanent lagring av overskuddsmasser skal tillatelse være gitt av forurensningsmyndigheten.

8.2 Massebalanse

Utbygging av ny fv. 890 på strekningen Riitakuru–Ruoksadasnjárga/Rødbergnes vil medføre betydelige overskuddsmasser som må lagres permanent og evt. midlertidig. Utbyggingen innebærer en utvidelse av vegbredde og kurvaturen forbedres i henhold til krav i vegnormalene til Statens vegvesen. Vegen får ny overbygning ned til og med forsterkningslaget.

I planleggingen er det vurdert bruk av separate deponiområder for lagring av overskuddsmasser. Denne løsningen innebærer imidlertid lange transportavstander fra deler av veganlegget, noe som gir både praktiske, klimamessige og økonomiske utfordringer. Det er derfor en klar fordel å finne egnede områder for masselagring i terrenget i tilknytning til den nye vegtraséen.

Som grunnlag for vegmodelleringen er den totale vegstrekningen delt inn i tre parseller som beskrevet i kap. 6.2. Ettersom vegutbyggingen sannsynligvis utføres i flere byggetrinn, tilstrebes det tilnærmet massebalanse innenfor hver enkelt delstrekning.

Masseregnskap:

Jord- og fjellskjæring som genereres av vegbyggingen er sammenstilt i tabell 2-1. Overskuddsmasser er prosjektert i utslakede fyllinger langs veg mot vest, samt i noen terrenggroper mot øst. Masselagring langs veg er kun prosjektert i områder hvor geoteknikk har vurdert det som trygt. Mht. områdestabilitet er det flere steder som er blitt utelukket for masselagring.

Som vist i tabell 2-1 er det parsell 1 som har mest overskuddsmasse, men det er også denne strekningen hvor det er lettest å få til naturlig masselagring langs veg. Dermed kommer denne delstrekningen ut med mer lagringskapasitet (justeringsmasser) enn lagringsbehov. Parsell 2 er i tilnærmet massebalanse, men parsell 3 har en del masseoverskudd. Totalt kommer de tre vegstrekningene ut med tilnærmet massebalanse. Mengdene er beregnet ved grove overslag og mengderapporter fra vegmodell.

Ved Grønnbakken (Petterslund) er det planlagt et massedeponi som tar i underkant av 50 000 kubikk masser. Dette området har også blitt brukt til massedeponi tidligere.

Tabell 8-1: Massebalanse per parsell

Parsell	Jordskjæring inkl. omregningsfaktor 1,1 [m3]	Justeringsmasser (lagringskapasitet) [m3]	Overskudd [m3]
Parsell 1	40 000	80 000	-40 000
Parsell 2	20 000	15 000	5000
Parsell 3	35 000	10 000	25 000
		Sum:	-10 000

8.3 Utbyggingsstrategi

Hovedutvalg for samferdsel har i sak 24/25 besluttet at første trinn av utbyggingsprosjektet skal omfatte ny bru over Hårrejohka med tilstøtende veg, da dette er det mest kritiske punktet. Utbyggingsstrategien for den øvrige del av strekningen vil bli behandlet av hovedutvalget på bakgrunn av vedtatt reguleringsplan.

8.4 Grunnerverv

Gjennomføring av planen krever at fylkeskommunen erverver tilstrekkelig grunn. Dersom man ikke oppnår en frivillig avtale med grunneier, vil en vedtatt reguleringsplan være grunnlag for ekspropriasjon.

Følgende eiendommer blir berørt av planforslaget. Arealene som listes opp nedenfor kan få mindre justeringer.

Eiendom, gnr/bnr	Permanent erverv (kjøp) m ²	Midlertidig erverv (leie) m ²
34/54	4628,3	8331,2
34/84	181,5	565,1
34/85	362,3	1404,3
34/49	3974,6	4951,8
34/1	25293,4	73784,0
34/45	2161,2	5350,2
34/93	39,2	448,9
34/74	0,0	100,8
34/55	8129,3	11187,6
34/51	4890,4	12344,5
34/90	487,4	1257,5
34/66	904,8	1037,3
34/58	3659,8	8797,1
34/59	1209,7	2911,1
34/47	3621,4	6291,7
34/6	7520,1	25339,6
34/9	7428,6	11684,9
34/82	252,1	814,7
34/80	162,8	698,3

34/19	2435,8	3126,0
34/81	247,1	800,8
34/18	2394,8	4051,4
34/7	2701,0	4088,8
34/10	2508,4	4903,9
34/79	88,8	466,7
34/8	5822,8	6209,4
34/35	7080,7	12767,8
34/36	3437,1	4304,1
34/37	2074,2	2854,9
34/31	1372,3	5296,4
34/14	2666,6	2586,1
34/27	2450,6	3235,9
34/95	0,0	31,8
34/27	36,4	243,3
34/20	1690,1	1782,6
34/92	345,4	317,3
34/5	2221,7	2528,2
34/63	1486,6	1330,3
34/16	3070,8	3156,1
34/73	255,5	575,1
34/70	4442,5	7438,5
34/67	478,4	499,2
34/94	199,4	947,9
34/69	2566,8	2175,3
34/39	3873,2	3315,4
34/12	5020,5	6292,8
34/91	1308,7	1518,3
34/22	33,2	2742,4
34/21	1050,2	678,8
34/87	752,6	1115,2
34/33	0,0	16,3
34/86	163,4	321,5
34/60	515,9	484,0
34/61	349,1	439,4
34/15	924,2	386,5
34/68	370,6	432,7
34/30	1558,0	635,6
34/62	746,7	1310,9
34/64	238,8	403,8
34/2	285,1	177,4
32/28	3853,8	7241,8
32/30	1527,0	1844,9

32/32	1106,6	1290,5
32/146	214,7	418,8
32/1	13166,2	14382,0
32/107	798,4	1096,0
32/162	1176,0	1371,8
32/33	2093,3	1652,2
32/51	56,6	80,8
32/125	1289,2	2372,9
32/53	1163,0	766,1
32/43	803,0	1417,7
32/96	804,7	869,3
32/69	1176,4	1367,6
32/140	262,5	390,7
32/100	1648,4	2540,1
32/1	32,5	57,5
32/126	965,2	1272,2
32/34	1227,2	954,4
32/90	1989,3	2418,9
32/157	336,8	551,5
32/160	74,1	167,6
32/161	138,8	239,3
32/114	3491,6	3509,2
32/116	1265,5	1667,4
32/89	2477,3	2576,6
32/106	522,2	996,8
32/36	1376,7	1379,1
32/138	167,0	179,3
32/139	1176,6	1979,8
32/46	1169,0	1361,4
32/87	177,7	336,3
32/16	839,2	942,1
32/141	89,8	231,2
32/115	1542,4	2318,9
32/37	3556,1	4483,3
32/39	2307,4	3049,1
32/109	3010,6	4347,1
32/9	4640,0	7361,8
32/91	8001,7	5514,0
32/23	1110,6	2525,3

Oppsummert er det behov for å erverve ca. 217 daa til vegformål og annen veggrunn i prosjektet. I tillegg er det behov for å erverve midlertidig (leie) ca. 363 daa. til rigg- og anleggsområder og omkjøring.

9. Innkomne innspill og merknader etter varsel om oppstart

Det ble avholdt oppstartsmøte med Deanu gielda/Tana kommune 28.03.2025. Oppstart med planarbeid ble varslet 09.04.2025, og frist for å komme med merknader var 15.05.2025.

9.1 Mottatte merknader til oppstartsvarselet

Det er mottatt skriftlige høringsuttalelser fra syv statlige/regionale myndigheter, Finlands miljømyndigheter, samt én høringsuttalelse fra berørt hjemmelshaver. Et sammendrag av merknadene, sammen med våre kommentarer ligger i vedlegg 15.

Høringsuttalelsene fokuserer særlig på tiltakets mulige påvirkning av Tanaelvas laksebestand, og hvilke krav som må imøtekommes for å unngå at denne forringes ytterligere. Elvas status som grenseelv gjør at også Finland har interesser, og skal involveres i det videre arbeidet.

Utskifting av bru over Hárrejohka vil være utfordrende både for områdestabiliteten og for naturmangfoldet i dette området og videre mot naturreservatet. Særlig vil anleggsarbeidet kunne ha virkninger som må unngås eller minimeres.

Generelt er det dårlige grunnforhold i planområdet, og det må kartlegges ytterligere.

Drikkevannsforsyningen kan være sårbar i anleggsperioden, og vannforsyning etter drikkevannsforskriften må ivaretas.

10. Høring og offentlig ettersyn av forslag til detaljregulering

(Skrives inn når endelig planforslag sendes til kommunen)

11. Vedlegg

Plandokumenter:

Plankart

Planbestemmelser
Tegningshefte

Øvrige dokumenter:

Vedlegg nr.	Rapport/ notat nr.	Tema	Utarbeidet av:
1	R-PL-01	ROS-analyse	Finnmark fylkeskommune
2	R-PL-02	Fagrapport naturmangfold	Natur og Samfunn
3	R-PL-03	KU naturmangfold Hárrejohka/Harrelv	Natur og Samfunn
4	R-PL-04	Ytre Miljøplan (YM-plan)	Vianova Trondheim /Natur og Samfunn
5	R-GEOT-01	Geoteknisk rapport – generell	ERA Geo
6	R-GEOT-02	Geotekniske vurderinger – bru og interimsveg ved Hárrejohka/Harrelv	ERA Geo
7	R-GEOT-03	Geoteknisk vurdering – masselagring langs vegtrasé	ERA Geo
8	R-GEOL-01	Ingeniørgeologisk rapport inkl. skredfarevurderinger	Geovita
9	R-HYD-01	Flomvurdering/ hydrologisk rapport	Vianova Trondheim
10	R-VA-01	VA-rapport	Vianova Trondheim
11	R-KON-01	Forprosjektrapport konstruksjon, bru over Hárrejohka	Aas-Jakobsen Trondheim
12	R-KVT-01	Konseptvurdering av vegoppbygging og trasévalg	Vianova Trondheim
13		Konsekvensvurderingfor landbruk	Finnmark fylkeskommune/Viannova Trondheim
14		Referat fra oppstartsmøte 28.03.2025	Deanu gielda/Tana kommune
15		Merknadsbehandling etter varsel om oppstart	Finnmark fylkeskommune