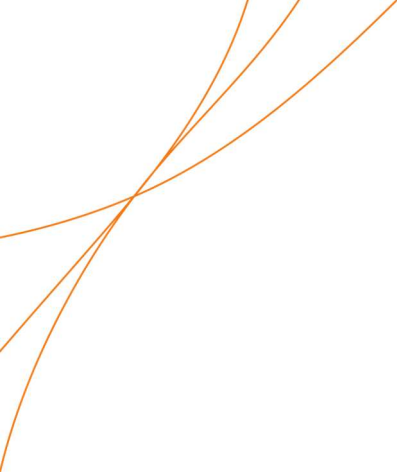




# **Fv. 890 Riitakuru - Ruoksadasnjárga/Rødbergnes**

## **Detaljreguleringsplan**

Konseptvurdering av vegoppbygging og trasévalg



**Finnmark fylkeskommune**  
Finnmárkku fylkkagielda  
Finmarkun fylkinkomuuni





## Rapport

### Konseptvurdering av vegoppbygging og trasévalg

|                                 |                                                                                                                                             |                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
|---------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Prosjekteier:</b>            | Finnmark fylkeskommune                                                                                                                      |                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| <b>Prosjekteiers referanse:</b> | Bjarne Mjelde<br><a href="mailto:bjarne.mjelde@ffk.no">bjarne.mjelde@ffk.no</a><br>Finnmark fylkeskommune<br>Telefon: 481 52 594            |                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| <b>FFK prosjektnr./navn</b>     | 656102/ Reguleringsplan, fv. 890 Riitakuru - Ruoksadasnjárga/Rødbergnes                                                                     |                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| <b>Dokumenttype:</b>            | Oppdragsrapport                                                                                                                             |                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| <b>Dokumentnr/ navn</b>         | R-KVT-01 / Konseptvurdering av vegoppbygging og trasévalg                                                                                   |                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| <b>Versjon/ dato:</b>           | 00/ 2025-11-01                                                                                                                              |                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| <b>Utarbeidet av:</b>           | Eline Male (ViaNova Trondheim)<br>Lisa T. Hannasvik (ViaNova Trondheim)<br>Johanne Prestvik (ViaNova Trondheim)<br>Erling Graarud (ViaNova) | <a href="mailto:eline.male@vianova.no">eline.male@vianova.no</a><br><a href="mailto:lisa.t.hannasvik@vianova.no">lisa.t.hannasvik@vianova.no</a><br><a href="mailto:johanne.prestvik@vianova.no">johanne.prestvik@vianova.no</a><br><a href="mailto:erling.graarud@vianova.no">erling.graarud@vianova.no</a> |
| <b>Kontrollert av:</b>          | Astrid Hanssen (ViaNova Trondheim)                                                                                                          | <a href="mailto:astrid.hanssen@vianova.no">astrid.hanssen@vianova.no</a>                                                                                                                                                                                                                                     |
| <b>Oppdragsleder:</b>           | Nina G. Bache (ViaNova Trondheim)                                                                                                           | <a href="mailto:nina.gjesdahl.bache@vianova.no">nina.gjesdahl.bache@vianova.no</a>                                                                                                                                                                                                                           |

### Historikk

|                    |            |                         |
|--------------------|------------|-------------------------|
| <b>Versjon 02:</b> | Dato       | XX                      |
| <b>Versjon 01:</b> | Dato       | XX                      |
| <b>Versjon 00:</b> | 2025-11-01 | Utkast til Prosjekteier |



---

## Innhold

---

|     |                                                                    |    |
|-----|--------------------------------------------------------------------|----|
| 1.  | Bakgrunn for prosjektet .....                                      | 4  |
| 1.1 | Bakgrunn og formål med planarbeidet .....                          | 4  |
| 1.2 | Planområdet .....                                                  | 4  |
| 2.  | Innledning .....                                                   | 6  |
| 3.  | Overbygning og drenering .....                                     | 6  |
| 3.1 | Prinsipp 1: Utskifting av stikkrenner og reasfaltering .....       | 7  |
| 3.2 | Prinsipp 2: Forbedre overbygning i forsterknings- og bærelag ..... | 7  |
| 3.3 | Prinsipp 3: Ny fullt frostsikret veg .....                         | 7  |
| 4.  | Trasévalg for nordligste del av planområdet .....                  | 8  |
| 5.  | Kostnadsvurdering .....                                            | 9  |
| 5.1 | Generelt .....                                                     | 9  |
| 5.2 | Tekniske forhold og forutsetninger .....                           | 10 |
| 5.3 | Resultater .....                                                   | 11 |
| 6.  | Drøfting og anbefaling .....                                       | 12 |
| 6.1 | Usikkerhet i videre planprosess .....                              | 12 |
| 6.2 | Prosjektmål og anbefaling .....                                    | 12 |
| 6.3 | Videre planlegging .....                                           | 13 |
| 7.  | Referanser .....                                                   | 14 |
| 8.  | Vedlegg .....                                                      | 14 |



## 1. Bakgrunn for prosjektet

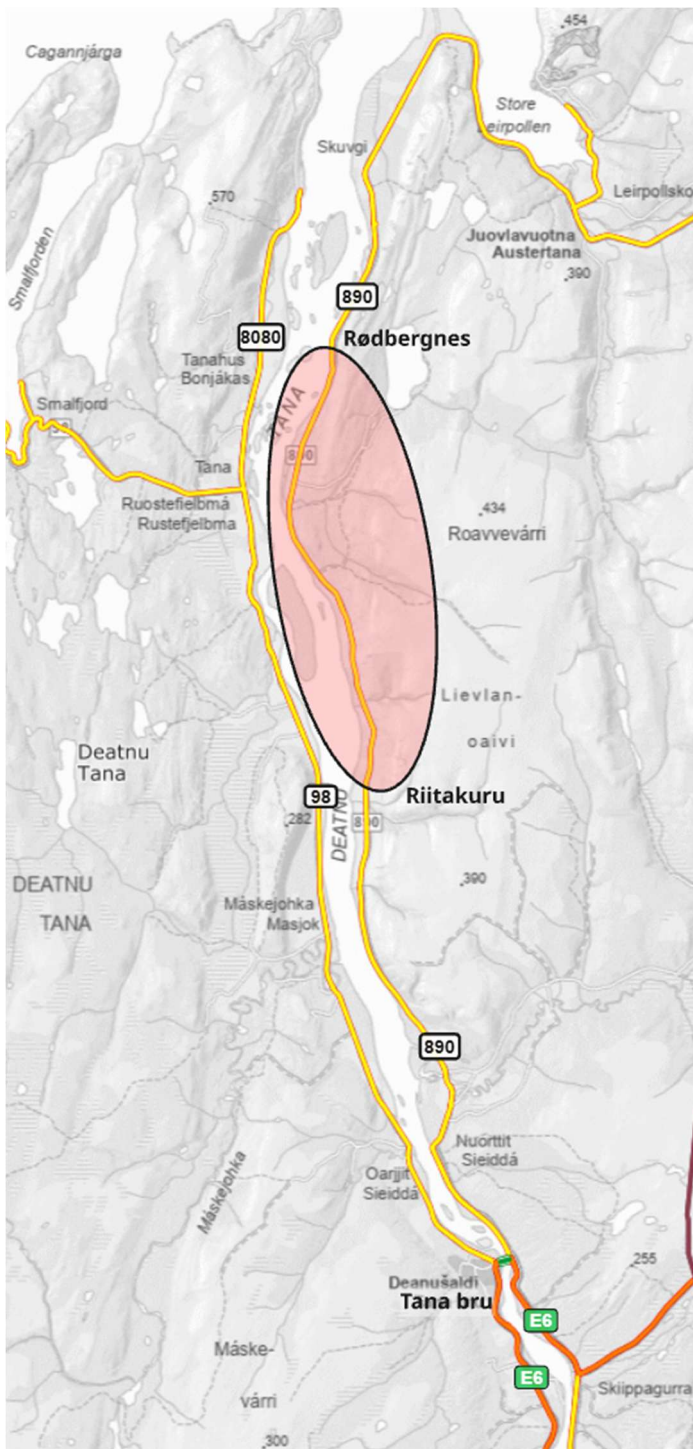
### 1.1 Bakgrunn og formål med planarbeidet

Formålet med denne reguleringsplanen er å tilrettelegge for utbedring og breddeutvidelse av fv. 890 mellom Riitakuru og Ruoksadasnjárga/Rødbergnes i Deanu gielda/Tana kommune.

Fylkesvegen er en viktig transportkorridor for fiskeritransport i Finnmark og strekningen er prioritert i «Regional transportplan for Finnmark 2024 – 2036» (Finnmark fylkeskommune, 2023).

### 1.2 Planområdet

Planområdet for ny fv. 890 mellom Riitakuru og Ruoksadasnjárga/Rødbergnes ligger nord for Deanušaldi/Tana bru og følger østsiden av Deatnu/Tanaelva. Vegen binder Berlevåg og Båtsfjord til E6 ved Deanušaldi/Tana bru. Se figur 1 for markering på kart.

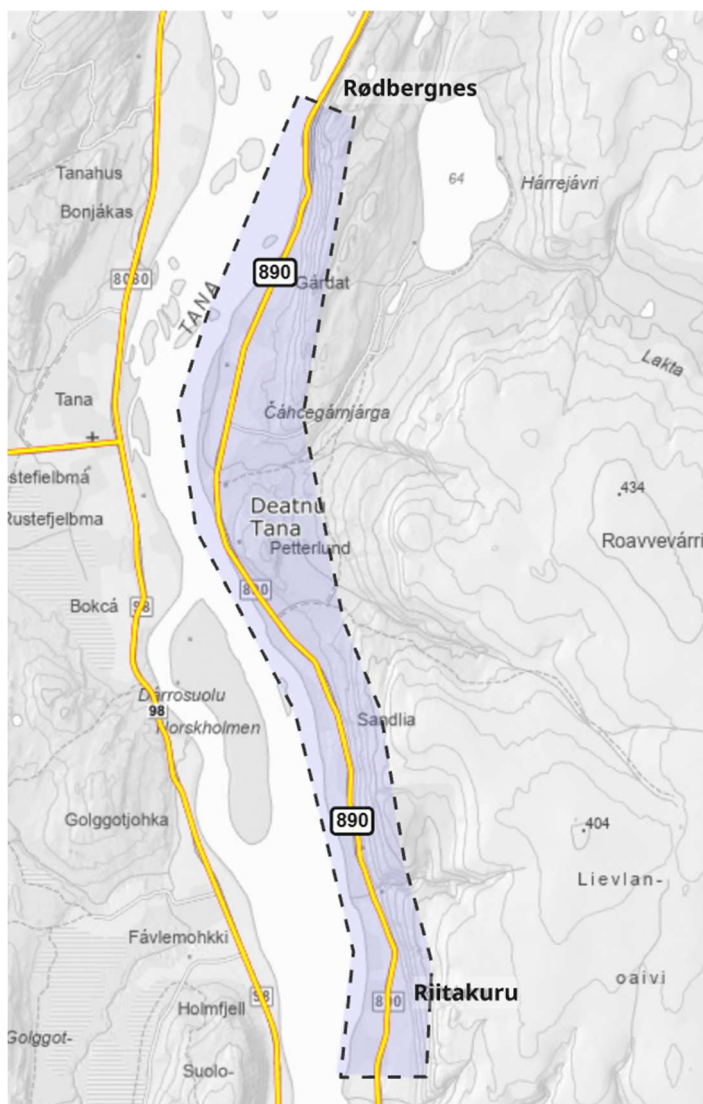


Figur 1: Planområdets plassering er vist med rød sirkel.



Planavgrensning (ved varsel om planoppstart) er vist i figur 2. Avgrensingen dekker et areal på ca. 15 km<sup>2</sup>.

Opprinnelig planlagt strekning for utbedring var ca. 12,4 km. Etter en vurdering er strekningen nå redusert til ca. 11 km, ved at den nordligste delen er tatt ut. Bakgrunnen for dette er at den siste delen har plan- og anleggsutfordringer som i stor grad samsvarer med utfordringene videre nordover mot Fjelmastrand. Det vurderes derfor som hensiktsmessig at denne delen håndteres samlet i et eventuelt senere planprosjekt.



Figur 2: Planavgrensning (rød stipla linje) ved varsel om planoppstart.

---

## 2. Innledning

---

I forbindelse med reguleringsplanen har Finnmark fylkeskommune definert to områder hvor det er mulig å gjøre vurderinger som gir økonomiske virkninger:

1. Vegkroppen – grad av utskifting med tre ulike prinsipper, jf. notat overbygning og drenering (N-V-02, vedlegg 1):
  - i. Utskifting av stikkrenner og reasfaltering (lavt ambisjonsnivå)
  - ii. Forbedre overbygning i forsterknings- og bærelag (middels ambisjonsnivå)
  - iii. Ny fullt frostsikret veg (høyt ambisjonsnivå)
2. Trasévalg for nordligste del av planområdet.

På bakgrunn av prinsippene er det utarbeidet en kostnadsvurdering.

Notatet skal belyse prinsippene inkludert kostnadskonsekvens, slik at et valgt prinsipp kan medtas i reguleringsplan. Uavhengig av valgt prinsipp, er det ønskelig at reguleringsplanen ivaretar tilstrekkelig areal til å kunne muliggjøre flere løsninger. Det er også ønskelig at reguleringsplanen medfører offentlig erverv av areal til framtidig drift og vedlikehold. Dette gjelder også stikkrenner med tilhørende grøfter.

---

## 3. Overbygning og drenering

---

Det er i vedlegg 1, N-V-02 Overbygning og drenering, vurdert tre ulike prinsipper for vegkroppen inkludert utskifting av stikkrenner:

- 1) Utskifting av stikkrenner og reasfaltering (lavt ambisjonsnivå)
- 2) Forbedre overbygning i forsterknings- og bærelag (middels ambisjonsnivå)
- 3) Ny fullt frostsikret veg (høyt ambisjonsnivå)

En forutsetning for alle prinsippene er at trafikk på strekningen skal opprettholdes gjennom hele anleggsgjennomføringen. Det er også forutsatt at alle stikkrenner på strekningen skiftes ut for alle tre prinsipper. Det tilstrebes også å utforme vegen med dype sidegrøfter slik at man oppnår åpen drenering for alle tre prinsipper.

Det er ikke gjennomført en fullstendig kartlegging av tilstand, men en enkel vurdering av tilstand er gjort basert på oppgravingsprøver fra NVDB fra 1977, spor- og jevnhetsmålinger og tverrfallsmålinger fra perioden 2021-2024.

Det er utført frostberegninger iht. N200 Vegbygging (Statens vegvesen, 2024). For en trafikkmengde på 260 kjt/d<sup>1</sup> er det ikke krav til frostsikring i henhold til N200, men det skal vurderes tiltak for å unngå ujevne telehiv. Beregnet frostdybde for F10 (frostmengden som statistisk inntreffer hvert 10 år) varierer mellom 3 og 5 meter.

Det er i dag ca. 80 stikkrenner som krysser fylkesvegen. Utskifting av disse vil være noe av det mest kritiske mht. dekkelevetiden når vegen utbedres. I henhold til N200 skal det benyttes utkiling der vi har overganger mellom materialer med ulik telefarlighet. Dette gjelder der vi har stikkrenner.

---

<sup>1</sup> Kjøretøy i døgnet eller ÅDT.



Ved bruk av utkiling vil vi få et jevnere telehiv. Utkilingene vil strekke seg over betydelige lengder, da det er krav til makshelning på 1:25 i N200.

### 3.1 Prinsipp 1: Utskifting av stikkrenner og reasfaltering

For dette prinsippet skal vegen i utgangspunktet ikke forsterkes, kun breddeutvides og reasfalteres. Ca. 1 meter av eksisterende bærelag må erstattes for å etablere armeringsnett i overgangen mellom eksisterende overbygning og breddeutvidelsen. Prinsippet gir bedre fremkommelighet for tunge kjøretøy, spesielt der det er krevende kurvatur. Bæreevnen vil imidlertid ikke bedres, da det vil være betydelig risiko for ujevne setninger og ujevnt telehiv mellom ny og gammel overbygning, selv om breddeutvidelsen utføres på en god måte.

Der det skal skiftes stikkrenner vil man på grunn av utkiling måtte bytte store deler av vegoverbygningen. Det må i tillegg etableres en midlertidig veg der stikkrennene byttes ut. Det er gjort et overslag på den totale utkilingslengden basert på de ca. 80 stikkrennene som skal skiftes ut. Denne lengden havner på 7,2 km. Dette utgjør omtrent 65% av den totale strekningen, hvor vegen vil få delvis ny vegoverbygning i tillegg til breddeutvidelse og reasfaltering. Bæreevnen på vegen vil derfor bedres noe på de delene hvor det er utkiling for stikkrenner, mens resten av strekningen vil ha uendret bæreevne.

Total vegbredde for permanent regulert vegareal er anslått til minimum 19 m for dette prinsippet.

### 3.2 Prinsipp 2: Forbedre overbygning i forsterknings- og bærelag

Dette prinsippet vil i tillegg til breddeutvidelse inkludere en forsterkning av vegen ved å bygge ny vegoverbygning på hele strekningen. Registrerte tykkelser på bærelag og forsterkningslag tilsier at den totale overbygningstykkelsen for eksisterende veg varierer mellom ca. 10-60 cm. Foreslått ny overbygning dimensjonert i henhold til N200 (Statens vegvesen, 2024) består av 60 cm forsterkningslag, 25 cm bærelag og 4 cm asfalt. Total overbygningstykkelse blir 0,89 m.

For stikkrenner er det behov for utkiling fra bunn fundament rør opp til underkant vegoverbygning iht. N200 for å utjevne telehivet. Et overslag på den totale utkilingslengden blir for dette prinsippet 4,8 km.

Det er behov for midlertidig veg for hele strekningen. Total vegbredde for permanent regulert vegareal er anslått til minimum 20 m for dette prinsippet. Vi anser dette prinsippet som gjennomførbart også der vi har stedvis sidebratt terreng.

### 3.3 Prinsipp 3: Ny fullt frostsikret veg

Det er som nevnt tidligere ingen krav til gjennomgående frostsikring for veger med en trafikkmengde på 260 kjt/d. For veger med trafikkmengder  $\leq 1500$  kjt/d er «maksimal» tykkelse på overbygning satt til 1,8 meter i N200 (Statens vegvesen, 2024). Med de beregnede frostmengdene på denne strekningen vil frostdybden overskride 1,8 meter så og si hver vinter. Prinsippet vil være en forsterkning av vegen, og frostsikringen vil redusere det det ujevne telehivet.

Iht. N200 skal alle stikkrenner kiles ut fra bunn fundament rør opp til underkant vegoverbygning der det er telefarlige materialer (T3/T4). Et overslag på den totale utkilingslengden blir også for dette prinsippet 4,8 km. For dette prinsippet vil enkelte av stikkrennene havne såpass dypt under topp veg at man ikke overholder kravet til største tillate skråningshøyde på 3 meter, iht. N101 (Statens vegvesen, 2022). Her vil det derfor bli behov for slakere skråninger eller rekkverk som krever mer areal.

Det er behov for midlertidig veg for hele strekningen. Total vegbredde for permanent regulert vegareal er anslått til minimum 28 m for dette prinsippet. På grunn av stedvis sidebratt terreng ansees dette som svært krevende mht. anleggsgjennomføringen.



## 4. Trasévalg for nordligste del av planområdet

Helt nord i prosjektet vurderes ny vei på en strekning på ca. 650 m.

Dagens veg slynger seg i en slak S-kurve. Selv om horisontalkurveradiene er i henhold til krav i vegnormalen N100 (Statens vegvesen, 2023), er det begrenset sikt gjennom kurvene. Det foreslås derfor en alternativ vegtrasé for å rette ut vegen. De to traséene er skissert i figur 4.

Foreslått ny trasé går lengre inn mot øst (oransje linje i figur 4). Den vil gi bedre sikt og bedre linjeføring med større kurver. I tillegg får man avstand fra skråningen mot vest, slik at det antas at rekkverk unngås over en strekning på om lag 300 m. Iht. N101 (Statens vegvesen, 2022) (se figur 3) skal utforming av sideterreng vurderes før det besluttet å sette rekkverk. Dette er fordi rekkverk i seg selv kan utgjøre et faremoment ved utforkjøringsulykker. Rekkverk gir også økte kostnader knyttet til drift- og vedlikehold. Tiltaket vil bidra til bedre sikt i avkjørsel til Gnr. 32 Bnr. 23.

KRAV 3.2.1—3 **SKAL**

GJELDENE FRA 21.12.2022

Utforming av trafiksikkert sideterreng skal vurderes før det besluttet å sette opp rekkverk eller støtpute. Løsningen er avhengig av topografi og arealdisponering på stedet.

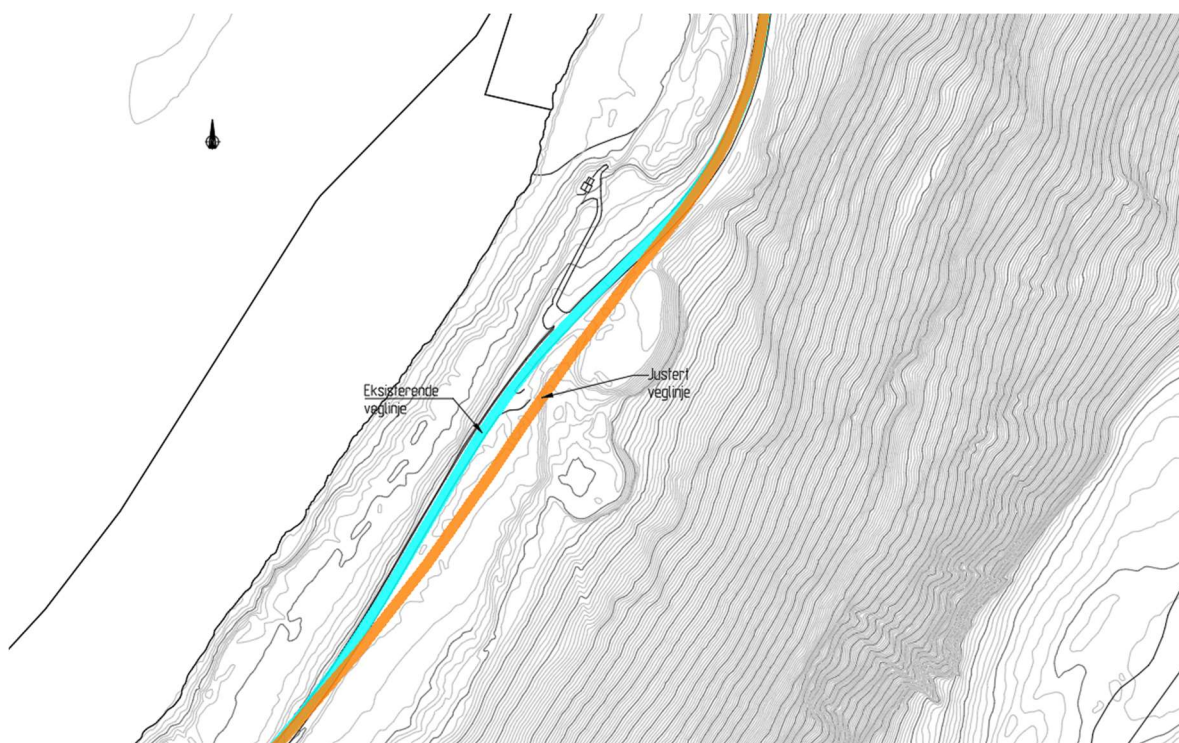
Figur 3: Krav om utforming av sideterreng N101

Ved å utbedre dagens veg mht. forsterkning og breddeutvidelse (cyan linje i figur 4), vil det være mulig å kunne tilpasse sideterrenget mot nord, der det er et nedlagt masseuttak.

Ny trasé gjør at anleggstrafikk kan gå på dagens veg, og det vil være mulig å tilbakeføre dagens veg til LNFR<sup>2</sup> samt gjøre tilpasning av sideterreng.

Uavhengig av valg av løsning vil sikkerhet mot skred ivaretas med mur og voll på utsatte steder.

<sup>2</sup> Landbruks-, Natur- og Friluftsområder samt Reindrift iht. Plan- og bygningsloven (PBL) § 11-7 nr. 5



Figur 4: Forslag til ny vegtrasé (oransje) skissert ved siden av eksisterende trasé (cyan).

---

## 5. Kostnadsvurdering

---

### 5.1 Generelt

Alle kostnadstall er angitt i 2024-kroner og basert på tegninger og grunnlag pr. september 2025. Overslaget inneholder alle påslag, avgifter og et usikkerhetstillegg for å kunne anse sluttsummene som såkalte «forventede kostnader» (~ P50-verdier). Kostnadstallene skal dekke tid/fase regnet fra og med byggeplan og konkurransegrunnlag, fram til ferdig avlevert og oppgjort prosjekt.

I kostnadsoverslaget er de 3 prinsippene vurdert og skal inngå som en del av silingsprosessen. Kostnadene er vurdert på et grovt/overordnet nivå med en antatt nøyaktighet på +/-40% i sammenligning med beregnet forventet kostnad.

Ved vurdering av ulike prinsipper, er det likevel viktig at beregningene er såpass detaljerte at forskjeller kan identifiseres. Dette gjelder spesielt for de tre prinsippene for vegkroppens overbygning, som ansees som de viktigste kostnadsbærerne.

For å sikre at forutsetningene er like på tvers av prinsippene, er det etablert et felles matrisesystem. Dette skal blant annet bidra til at materialpriser og påslagsprosjenter behandles likt. Det kan imidlertid forekomme avvik, og derfor er det lagt inn et usikkerhetstillegg til slutt, for å fange opp eventuelle større usikkerheter knyttet til enkeltprinsipper. Usikkerhetstillegget er også innkalkulert for å kunne anse sluttsummene som såkalte «forventede kostnader» (~ P50-verdier). Det er ikke funnet grunnlag for å benytte ulike prosentverdi for usikkerhetstillegget i de ulike prinsippene i dette kostnadsoverslaget.

Forenklet sett har vi benyttet påslagene vist i tabell 1 på de spesifiserte kostnadene.



Tabell 1: Oversikt over benyttede påslag

|    |                                                                 |        |
|----|-----------------------------------------------------------------|--------|
| 1. | <b>Kostnad spesifiserte arbeider:</b>                           |        |
| +  | Uspesifiserte arbeider:                                         | 10,0 % |
| =  | 2. <b>Kalkulerte kostnader:</b>                                 |        |
| +  | Entreprenørens rigg og drift                                    | 25,0 % |
| =  | 3. <b>Entreprisekost:</b>                                       |        |
| +  | Byggherrekostnader (byggeplan, konk.gr., og PL/BL)              | 20,0 % |
| =  | 4. <b>Byggekostnad ekskl. mva:</b>                              |        |
| +  | Mva (snitt alle aktiviteter):                                   | 24,0 % |
| =  | 5. <b>Byggekostnad inkl. mva, ekskl. usikkerhetspåslag:</b>     |        |
| +  | Grunnerverv, inkl. skjønn mm.                                   |        |
| =  | 6. <b>Totalkostnad, ekskl. usikkerhetstillegg:</b>              |        |
| +  | Usikkerhetstillegg / uforutsett (pris / mengde og I/Y-faktorer) | 15,0 % |
| =  | 7. <b>Forventet kostnad (~ P50):</b>                            |        |

For prinsipp 1 (utskifting av stikkrenner og reasfaltering) bemerkes det at vi har benyttet 15% påslag for uspesifisert (påslag 1) da det her vil bli mer "lapping" enn i de andre alternativene, samtidig som påslaget beregnes av en lavere grunnsum enn i de andre løsningene.

## 5.2 Tekniske forhold og forutsetninger

Det vurderes tre prinsipper med ambisjonsnivå lav, middels og høy som beskrevet i kap. 2 . I nord vurderes også ny vei på en strekning på ca. 650 m i alle tre prinsipper (som beskrevet i kap. 4).

Ny Hárrejohka/Harrelv bru inngår i alle 3 prinsipper. Foreløpig er det antatt ny bru med 22 m spenn og en ytre bredde 8,5m. Det etableres midlertidig bru (f.eks. ett-felts Bailey-bru leiet fra SVV) i anleggsfasen, med antatt lengde opp til 30 m.

Priser for midlertidig- og ny bru er basert på data fra Basávžžejohka (ca. 50 m lengde fordelt på to spenn) med skjønnsmessige skaleringer.

For anleggsdrift er det antatt å benytte to strekninger á 500 m samtidig, men det er mulig å benytte andre tilnærminger.

I prinsipp 2 og 3 forutsettes etablert midlertidig ett-felts vei for hele strekningen. Midlertidig veg etableres seksjonsvis og det er tatt høyde for at den legges på østsiden av dagens fv.890.

I prinsipp 1 er det tatt høyde for midlertidig vei forbi områdene som må tas opp pga. utkiling for stikkrenner.

Ved fjerning av de seksjonsvise midlertidige strekningene kjøres 1-felt trafikk på ny vei, - på "elvesiden", for etablering/oppbygging av østre halvdel av ny fv. 890.

Stikkrenner og større rørkryssinger skiftes ut i sin helhet i alle alternativer. Dvs. det utføres ikke kun forlengelser, men bygges nytt.



#### Massehåndtering:

- Det forutsettes at alle kvalitetsmasser kjøpes inn utenfra.
- Prinsipp 1 har det minste masseuttaket, med grovt regnet ca. 60.000 pfm<sup>3</sup> løsmasser (ekskl. vegetasjonsmasser). Overskuddsmassen disponeres lokalt.
- Prinsipp 2 har grovt regnet uttak av 90.000 pfm<sup>3</sup>. Foreløpig antatt at disse ca. 90.000 pfm<sup>3</sup> deponeres/disponeres lokalt. Vegetasjonsmasser er holdt utenfor nevnte volumer, da disse antas ranket og tilbakeført lokalt.
- Prinsipp 3 har det største masseoverskuddet, - med grovt regnet uttak av 190.000 pfm<sup>3</sup> hovedsakelig løsmasser. Foreløpig antatt at 100.000 pfm<sup>3</sup> kjøres ut av området, mens ca. 90.000 pfm<sup>3</sup> deponeres/disponeres lokalt. Vegetasjonsmasser er holdt utenfor nevnte volumer, da disse antas ranket og tilbakeført lokalt.

Grunnerverv anses som relativt ubetydelig. For alle prinsippene er det lagt inn et snitt på 1 m langsgående stripeerverv. Ingen bygninger antas berørt.

### 5.3 Resultater

Beregnet kostnad for de tre prinsippene er framstilt i tabell 2.

Tabell 2: Oversikt over forventet kostnad (~P50) for de vurderte løsningsprinsipper. Kostnadsnivå 2024-kr.

| Prinsipp 1 - Reasfaltering (med breddeutvidelse) |             |              |
|--------------------------------------------------|-------------|--------------|
| Linje 1 (ny trase i nord)                        | 333 mill.kr | 29 400 kr/lm |
| Linje 2 (dagens trase i nord)                    | 325 mill.kr | 28 700 kr/lm |
| Prinsipp 2 - Forsterkning                        |             |              |
| Linje 1 (ny trase i nord)                        | 392 mill.kr | 34 700 kr/lm |
| Linje 2 (dagens trase i nord)                    | 395 mill.kr | 34 900 kr/lm |
| Prinsipp 3 - Full frostsikring                   |             |              |
| Linje 1 (ny trase i nord)                        | 544 mill.kr | 48 100 kr/lm |
| Linje 2 (dagens trase i nord)                    | 545 mill.kr | 48 200 kr/lm |

---

## 6. Drøfting og anbefaling

---

### 6.1 Usikkerhet i videre planprosess

Størrelsen på inngrep som gjøres i vegens sideterreng, både mht. permanent og midlertidig inngrep påvirker vanligvis planprosessen. Konfliktnivået øker om ulike undersøkelser avdekker funn av f.eks. kulturminner og naturtyper.

Omlaggingen av fv. 890 i nord og byggingen av ny Hárrejohka/Harrelv bru er de mest omfattende tiltakene i planforslaget, og inngår i samtlige løsningsprinsipper. Siden disse tiltakene er felles for alle prinsipper, bidrar de ikke til å skape forskjeller og utgjør dermed ikke parametere som påvirker valget.

Prinsipp 3 (ny fullt frostsikret veg) vil kreve et større arealbeslag pga. høye fyllinger og tilpassing til vegens sideterreng mht. utslaking av vegfyllinger og oppfylling av «ujevnheter/gjenstående areal» mellom fyllingsfot og evt. stigende sideterreng.

### 6.2 Prosjektmål og anbefaling

Formålet med detaljreguleringen er å legge til rette for utbedring og breddeutvidelse av fv. 890, tilrettelegging for modulvogntog, samt bygging av ny Hárrejohka/Harrelv bru (Finnmark fylkeskommune, 2025).

Alle de tre prinsippene inkluderer bygging av ny Hárrejohka/Harrelv bru, og oppfyller dermed målet knyttet til brua. Videre ivaretar samtlige prinsipper breddeutvidelsen av vegen, og oppnår dermed også dette delmålet.

Forskjellen mellom prinsippene ligger i ambisjonsnivå og metode for utbedring, spesielt med hensyn til overbygning og drenering. I notat «Overbygning og drenering» (N-V-01, vedlegg 1) anbefales prinsipp 2: «Forbedre overbygning i forsterknings- og bærelag».

Med prinsipp 1: «Utskifting av stikkrenner og reasfaltering» vil 65% av strekningen få delvis forbedret overbygning, i tillegg til breddeutvidelse. Resten av strekningen får kun breddeutvidelse og eksisterende overbygning vil ha varierende kvalitet. Det er også risiko for ujevne setninger og ujevnt telehiv i overgangen mellom breddeutvidelsen og eksisterende veg. Det vil være en betydelig risiko for at det utvikles langsgående telesprekker i denne overgangen. Prinsipp 1 har en lavere investeringskostnad enn prinsipp 2, med en besparelse på rundt 60–70 millioner kroner. Samtidig kan det føre til høyere kostnader for drift og vedlikehold, og gir mindre samlet utbedring av vegnettet for investeringsmidlene. Det vil også være omstendelig arbeid om man i ettertid ønsker å rehabilitere hele strekningen.

Prinsipp 2: «Forbedre overbygning i forsterknings- og bærelag» er vurdert som mer hensiktsmessig enn prinsipp 3: «Ny fullt frostsikret veg», hovedsakelig for å redusere utfordringer i anleggsfasen og unngå unødvendig store fyllinger og behov for rekkverk. Forsterkningen med prinsipp 2 vil ivareta en tilstrekkelig bæreevne under de gitte forutsetningene, og den ytterligere forsterkningen med prinsipp 3 vil ha en begrenset effekt på den totale bæreevnen utenom teleløsningsperioden. Prinsipp 3 vil i hovedsak redusere det jevne og ujevne telehivet, men det vil ikke fungere som en fullverdig frostsikring. Med frostsikring ned til 1,8 meter vil frostfronten trenge ned i den telefarlige undergrunnen så å si hver vinter.

Det bemerkes at også prinsipp 2 medfører tosidige fyllinger, men disse er mindre omfattende og mindre krevende enn for prinsipp 3. Prinsipp 2 er kostnadsberegnet til å være 152 millioner kroner rimeligere enn prinsipp 3. Den ekstra forsterkningen og delvise frostsikringen som oppnås med prinsipp 3 ansees å være for liten til å forsvare den økte kostnaden.



Basert på vurdering av måloppnåelse, anleggstekniske hensyn og kostnader, anbefales det å gå videre med prinsipp 2, «Forbedre overbygning i forsterknings- og bærelag».

Når det gjelder valg av trasé i nord er det vanskelig å anbefale en løsning med den kunnskapen vi har i prosjektet per nå. Det kan være aktuelt å ha med begge løsningene videre i planprosessen og vurdere hvilken trasé som er mest optimal mht. massehåndtering. Masseoverskudd og behov for masselager vil bli vurdert videre i planprosessen, og håndteres etter at det er tatt en beslutning om valg av prinsipp for overbygning.

### **6.3 Videre planlegging**

Prinsipp 2 gir store tosidige fyllinger, noe som bidrar til økt massebalanse i prosjektet. Likevel vil det være viktig å hensynta følgende elementer i videre planlegging for å utbedre sideterreng og optimaliserer massebalansen:

- Som beskrevet i HB 130 «Vegen i landskapet» (Statens vegvesen, 2019) bør vegen legges i, ikke på, landskapet og det anbefales å unngå høye og markerte fyllinger. Dette gjelder spesielt der terrenget rundt er flatt, som er tilfellet i store deler av dette planområdet.
- Veger på fylling kan være mer utsatt for drivsnø enn veger i skjæring, dette kommer an på lokale forhold. Det må vurderes hvordan drivsnø vil opptre i dette området og hvordan sideterrenget evt. kan bearbeides for å unngå fonndannelser (Statens vegvesen, 2012).
- Vegens sideterreng må tilpasse mht. vilt (Statens vegvesen, 2024).

Med bakgrunn i dette bør det vurderes løsninger for å slake ut fyllinger og tilstrebe at disse tilpasses vegens sideterreng. Dette vil også medføre at rekkverk unngås på enkelte delstrekninger, noe som er et trafiksikkerhetstiltak. Utslaking av sideterreng vil være en fordel mht. massebalanse.



---

## 7. Referanser

---

Finnmark fylkeskommune, 2023. *Regional transportplan for Finnmark 2024 - 2036*, <https://www.ffk.no/tjenester/plan-og-horinger/gjeldende-planer-og-strategier/regional-transportplan-for-finnmark-2024-2036/>.

Finnmark fylkeskommune, 2025. *Planinitiativ - detaljregulering fv. 890 Riitakuru - Rødbergnes*.

Statens vegvesen, 2012. *HB V137 Veger og drivsnø*. Oslo: Vegdirektoratet.

Statens vegvesen, 2019. *Vegen i landskapet: Veiledning V130*. Oslo: Vegdirektoratet.

Statens vegvesen, 2022. *N101 Trafikksikkert sideterreng og veksikringsutstyr: Vegnormal*. Oslo: Statens vegvesen.

Statens vegvesen, 2023. *N100 Veg og gateutforming: Vegnormal*. Oslo: Statens vegvesen.

Statens vegvesen, 2024. *N200 Vegbygging: Vegnormal*. Oslo: Statens vegvesen.

---

## 8. Vedlegg

---

Vedlegg 1      N-V-02 Overbygning og drenering