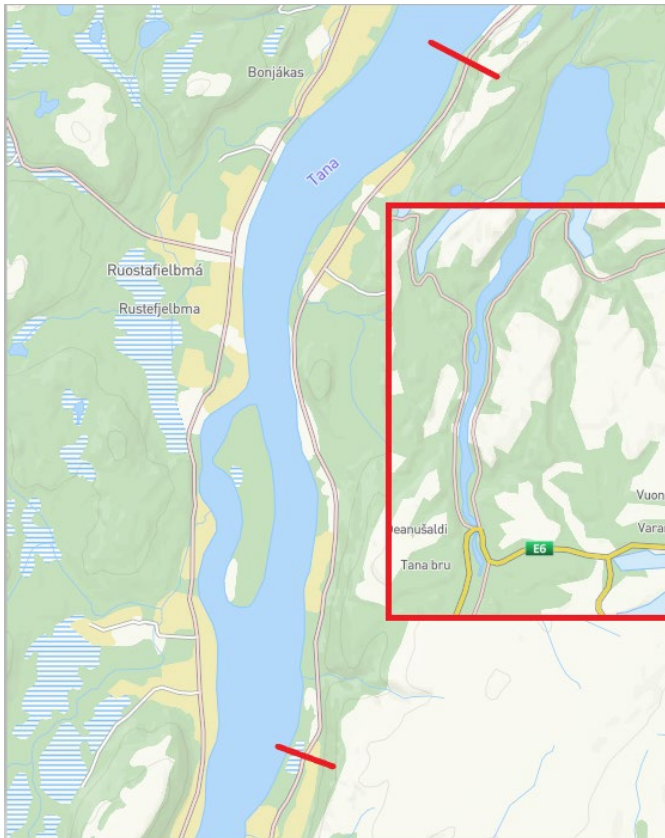




Finnmark fylkeskommune
Finnmárkku fylkkagielda
Finmarkun fylkinkomuuni

Regionalt planforum – utfordringsnotat

Prosjekt: Detaljregulering for 12,4 km fv. 890 fra Riitakuru til Rødbergnes i Tana kommune:



Figur 1 - Oversikt over planområdet

Tiltakshaver/planlegger: Finnmark fylkeskommune, samferdselsavdelingen

Prosjektleder: Veronica Kristiansen

Planleggingsleder: Bjarne Mjelde

Byggeleder: Torbjørn Svendsen

Ønsket effektmål av tiltaket:

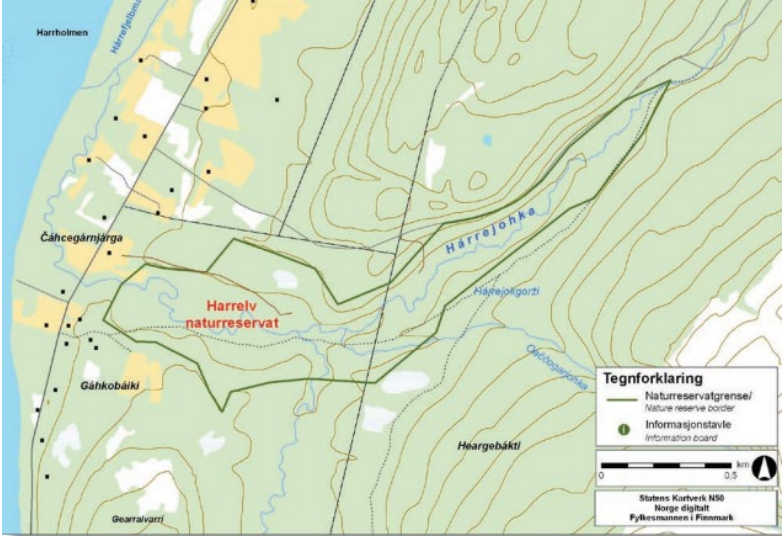
- Bedre framkommelighet og trafiksikkerhet langs fylkesveg 890.

- Fylkesveg 890 er dimensjonert for transport med modulvogntog.
- Utbedringen av fylkesveg 890 gir reduserte drift- og vedlikeholdskostnader.

Liste over en del egenskaper ved planområdet:

Listen er ikke utfyllende, men gir et inntrykk av kompleksiteten i planarbeidet. For planforum er listen først og fremst til informasjon.

Fv. 890 er eneste vegforbindelse til Austertana, Berlevåg og Båtsfjord (fv. 891). Strekningen er en viktig del av fylkeskommunens kyst til marked-strategi. Ca. 3500 mennesker bor nord for planområdet, og vegen er transportåre for en vesentlig del av fiskeeksporten ut fra Finnmark, og dermed en meget viktig næringsveg.

Tema	Egenskaper
Arealplanstatus	KPA 2002, LNF-område
Naturmangfold	Naturtyper: Blåberget v/ Rødbergnes «sørvendte berg og rasmarker» - Svært viktig. Artsmangfold: Noen markerte nær-trua karplanter.
Vern/fredning/INON-status	Nærføring til Harrelv naturreservat med høyt biologisk mangfold, og med naturtype Gråor-heggeskog – Viktig. 
Skredfare (ingeniørgeologiske forhold)	Ikke kjente skredpunkter. Terrenget øst for vegen består av løsmasser, hovedsakelig elve- og bekkeavsetning – sortert sand og grus som er godt rundet. NVEs aktsomhetskart viser utløpsområde for steinsprang nær Rødbergnes. Store deler av planområdet ligger innenfor aktsomhetsområde for snøskred.
Miljøgeologiske forhold	Så vidt vi kjenner til har det ikke foregått virksomhet i eller ved planområdet som har gitt forurensing.
Krigsetterlatenskaper	Så vidt vi kjenner til ligger det ikke blindgjengere eller andre faremomenter fra 2. verdenskrig langs vegen.
Hydrologiske forhold (jf. også vannmiljø og jordvern)	Grunnvannstand -2 meter mange steder. Ingen stikkrenner med diameter over 600 mm (i alt ca. 100 stikkrenner på strekningen). Store vannmengder dreneres fra løsmassene ovenfor veien.
Flomfare (elveflom, havnivåstigning)	Ifølge NVEs flomsonekart for Tanaelva vil vegen ikke bli berørt av 200-årsflom. Harrelv omfattes av aktsomhetskart for flom.

Avkjørsler	Svært mange (70-80) avkjørsler til bolig- og fritidseiendommer. (ifølge vegkart.no er det 39 avkjørsler)
Kulturminner og kulturmiljø	Hovedsakelig SEFRAK-registrerte bygninger langs vegen, ingen andre kulturminner er registrert.
Vannmiljø	Bebyggelsen langs strekningen er avhengig av egen vannforsyning. Brønner må kartlegges og sikres.
Jordressurser/jordvern	Sikre at mest mulig dyrket og dyrkbar jord ivaretas. Jordvern opprettholder naturmangfold, demper flommer og binder karbon. To myrer ligger nær dagens veg, men påvirkes neppe.
Samisk natur og kultur/reindrift	Reinbeitedistrikt 7. Vegen ligger nær, men omfatter ikke høst- og høstvinterbeite. Brukes ikke i andre årstider.
Hjemmelshavere	Ca. 125 private hjemmelshavere fordelt på ca. 110 bruksnumre, fragmenterte eierforhold, mange døde eller uten adresse, mange bor utenfor kommunen.
Massebalanse	Fjerning av telefarlige masser – gjenbruk andre steder eller deponeres? Tilføring av ikke-telefarlige masser – fra hvor?

Særlige prosjektutfordringer til vurdering i regionalt planforum:

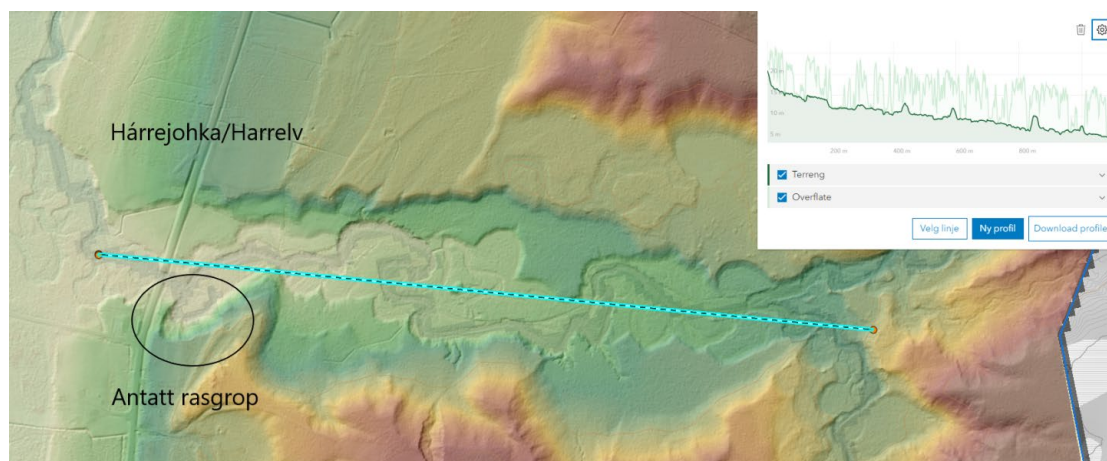
Geotekniske forhold – risikomomenter

Det er gjort ca. 65 borehull på strekningen, med gjennomsnittlig avstand 100-200 meter. Dette regner vi som *innledende* boringer, og det er ikke gjort målrettede undersøkelser for ønsket tiltak. Det må derfor gjøres supplerende grunnundersøkelser. De grunnundersøkelsene som er gjort viser at det er forekomster av kvikkleire langs nesten hele vegstrekningen.

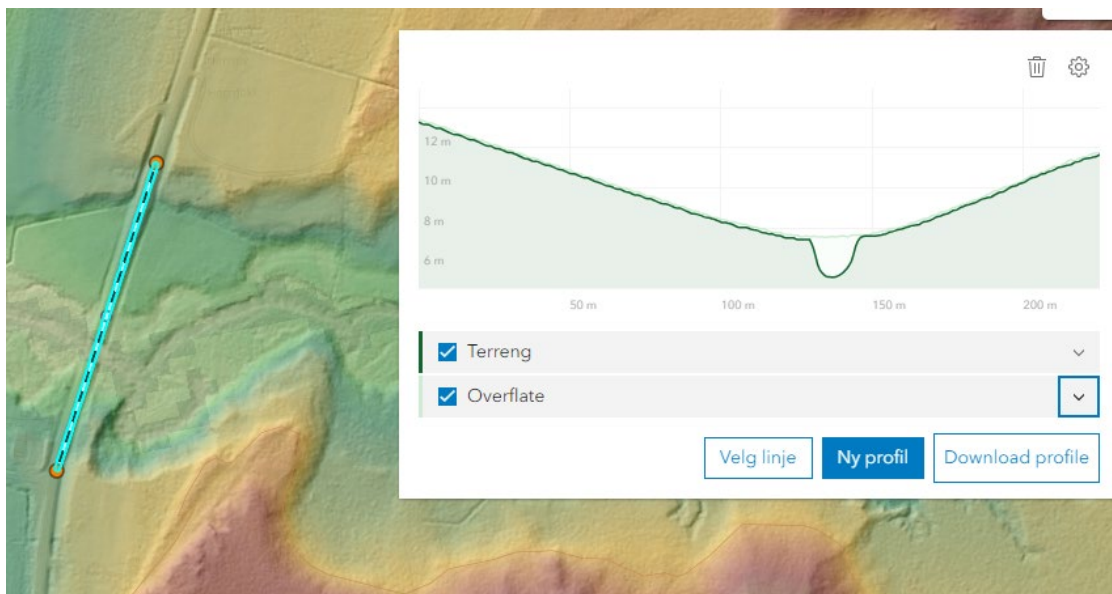
Ny bru over Hárrejohka/Harrelv – linjeføring, fyllingshøyder

Dagens bru er kort og ligger lavt i terrenget. I flomperioder fungerer den som barriere for flomvannet, som demmes opp på østsiden av brua. Kjørebredden er for smal til at to større kjøretøy kan møtes. I tillegg ligger den i bunnen av to bratte bakker, noe som om vinteren kan føre til at møtende biler ikke klarer å bremse tilstrekkelig til å unngå kollisjon.

Da ny bru må ligge høyere i terrenget for å møte kravene til 200-års flomnivå krever dette fyllinger som gir økt belastning på området.



Figur 2 – Høydeprofil Hárrejohka/Harrelva, ca. 1 km østover. Kilde: hoydedata.no



Figur 3 – Høydeprofil veg over Harrelv bru. Kilde: hoydedata.no

Det er påvist kvikkeleire i de borepunktene vi har i nærheten av vegen rundt Hárrejohka/Harrelv. Det er observert en rasgrop oppstrøms og sør for brua. Det må gjennomføres supplerende undersøkelser i området. Det er stor usikkerhet om hvordan tiltaket skal utføres over elva:

- Det skal gå trafikk i anleggsperioden – stengninger må begrenses i tid
- Dagens bru skal erstattes med ny bru, samme sted eller sannsynligvis oppstrøms. Hvis dagens bru ikke kan brukes i anleggsperioden må det etableres midlertidig veg og bru oppstrøms.
- Veglinje er ikke helt avklart, men vil ikke avvike betydelig fra dagens.
- Det skal gjennomføres hydrologiske beregninger.

Et mulig scenario er at det i anleggsperioden eller etterpå løses ut et kvikkeleireskred som kan bli massivt i omfang, og som gir svært store konsekvenser for befolkning og næringsliv nord for skredet som ikke har omkjøring (inkludert Austertana, Berlevåg og Båtsfjord). I tillegg vil sannsynligvis Tanaelva bli sterkt berørt.

Spørsmål til planforum:

1. Hvor anbefales/forventes det at det tas ytterligere grunnundersøkelser?
2. Hvilke avbøtende tiltak vil være aktuelle for å sikre områdestabiliteten?
3. Jf. NVEs veileder 1/2019: Vår vurdering er at tiltaket kan komme innenfor tiltakskategori 3 eller 4. Har NVE synspunkter på dette?

Flytting/justering av veglinje – virkninger for dyrket/dyrkbart areal og myrer

Dagens fv. 890 ligger nær fulldyrka mark på store deler av strekningen. Der man har behov for å flytte veglinja mot elva, vil det påvirke jordbruksarealer. Eksempel fra Riitakuru – Ivvárasjohka nedenfor:



Figur 4 - Fulldyrka jord på starten av planområdet. Kilde: Nibio - AR5

Arealinngrepene vil ikke nødvendigvis være store for hver enkelt eiendom, men kan skje over lengre strekninger slik at summen kan bli høy.

Spørsmål til planforum: Vil arealinngrepene kunne utløse innsigelse? Hvilke avbøtende tiltak forventes det at tiltakshaver skal gjennomføre?

Krav om konsekvensutredning?

Jf. KU-forskriften § 8, bokstav a) om infrastrukturprosjekter (vedlegg II, bokstav e).

§ 10: Lokalisering og påvirkning omfatter en vurdering av om planen eller tiltaket kan medføre eller komme i konflikt med:

Verneområder, utvalgte naturtyper, prioriterte arter, verna vassdrag, nasjonale laksefjorder og -vassdrag, objekter, områder og kulturmiljø etter kulturminneloven (bokstav a)

Risiko for alvorlige ulykker som følge av naturfarer som ras, skred eller flom (bokstav h)

Spørsmål til planforum: Vi forventer at det blir stilt krav om KU etter § 10, bokstav a og h. Er det andre tema etter vedlegg II som vi må forvente at det stilles krav om KU for?

Espoo-konvensjonen? Jf. KU-forskriften § 34.

Tana-elva er grensevassdrag. Erfaringer fra andre prosjekter i Finnmark tilsier at terskelen for at Espoo-konvensjonen kommer til anvendelse ikke er veldig høy. Det er miljødirektoratet som avgjør dette.

Spørsmål til planforum (særlig SFTF): Vurderes det som sannsynlig at Espoo-konvensjonen kommer til anvendelse i denne plansaken?