

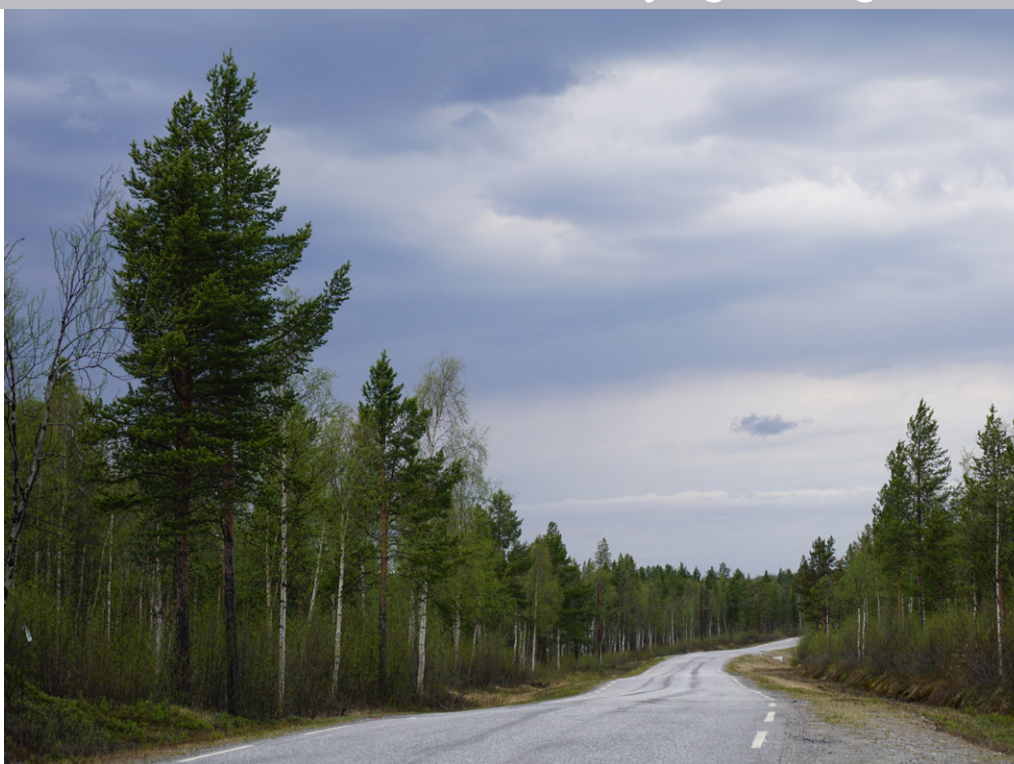


Statens vegvesen



FINNMARK FYLKESKOMMUNE
FINNMÁRKKU FYLKKAGIELDA

Planbeskrivelse - vedtatt detaljregulering



Statens vegvesen v/ Stefan Kersting

Detaljregulering

Fv. 8850 Langvasseid - Svanvik

PlanID: 2030_2016004

Sør-Varanger kommune

Vedtatt av kommunestyret den
09.12.2019, sak 087/19

Region nord
Bodø, R.vegktr
10.12.2019

Innhold

1 Sammenheng	4
2 Innledning	5
3 Bakgrunn for planforslaget	8
3.1 Planområdet	8
3.2 Hvorfor utarbeides forslag til detaljregulering for Pasvikvegen	8
3.3 Målsettinger for planforslaget	9
3.4 Tiltakets forhold til forskrift om konsekvensutredning	9
4 Planprosess og medvirkning	10
5 Rammer og premisser for planarbeidet	11
5.1 Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging	11
5.2 Regional transportplan for Finnmark	11
5.3 Planstatus for området	12
5.4 Sametingets retningslinjer for vurderingen av samiske hensyn ved endret bruk av meahcci/utmark i Finnmark	12
5.5 Vannforskriften og regional plan for norsk–finsk vannregion	12
6 Beskrivelse av eksisterende forhold i planområdet	13
6.1 Beliggenhet	13
6.2 Historisk tilbakeblikk	14
6.3 Dagens – og tilstøtende arealbruk	14
6.4 Trafikkforhold	15
6.4.1 Trafikkmengde/Årsdøgntrafikk (ÅDT)	15
6.4.2 Vegbredde og fartsgrenser	15
6.4.3 Trafikkulykker	16
6.5 Teknisk infrastruktur	17
6.6 Landskapsbilde	18
6.6.1 Landskapsbilde – vegen i landskapet	19
6.7 Nærmiljø/friluftsliv	20
6.8 Naturmangfold	22
6.8.1 Biologisk mangfold	22
6.8.2 Økosystem, naturtyper og vegetasjon	22
6.8.3 Fauna	24
6.8.4 Vannmiljø	25

6.8.5 Landskap og geologi.....	25
6.9 Kulturminner.....	26
6.10 Naturressurser	28
6.10.1 Reindrifft	28
6.10.2 Landbruk	29
6.11 Grunnforhold	30
6.12 Konstruksjoner.....	34
6.13 Støy	34
7 Beskrivelse av forslag til detaljregulering	35
7.1 Planlagt arealbruk	35
7.1.1 Reguleringsformål og løsninger	35
7.1.2 Områdebestemmelser	35
7.1.3 Hensynssoner	35
7.2 Tekniske forutsetninger	36
7.2.1 Kjøreveger	36
7.2.2 Normalprofil	36
7.2.3 Fravik fra vegnormal	36
7.3 Nærmere beskrivelse av planstrekningen.....	36
8 Virkninger av reguleringsplanen – arealbruk og løsninger	37
8.1 Framkommelighet	37
8.2 Samfunnmessige forhold	37
8.3 Naboer.....	37
8.3.1 Avkjørsler og andre naboforhold.....	37
8.3.2 Endret bruk av utmark – finnmarkslovens § 4.....	38
8.4 Byggegrenser	38
8.5 Landskap	38
8.6 Nærmiljø/friluftsliv.....	40
8.7 Naturmangfold.....	40
8.7.1 Planens effekt på naturmangfold i området.....	40
8.7.2 §8 Kunnskap om naturmangfold i området	40
8.7.3 Naturtyper, arter og økologiske funksjonsområder	40
8.7.4 Vannmiljø	41
8.7.5 Inngrepsfrie naturområder (INON)	42
8.7.6 §9 Om føre-var-prinsippet.....	43

8.7.7 §10 Samlet belastning på naturmangfoldet i planområdet.....	43
8.7.8 §11 kostnader ved miljøforringelse.....	44
8.7.9 §12 om miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder.....	44
8.8 Kulturminner.....	44
8.9 Naturressurser	45
8.9.1 Reindrift	45
8.9.2 Jordbruk	45
8.10 Parkering	46
8.11 Støy	46
8.12 Massehåndtering.....	48
8.13 Risiko, sårbarhet og sikkerhet – ROS analyse	48
8.13.1 Sannsynlighet	48
8.13.2 Konsekvens	48
8.13.3 Risikomatrikse og klassifisering med fargekoder	48
8.13.4 Analyse.....	48
9 Gjennomføring av forslag til plan.....	51
9.1 Framdrift.....	51
9.2 Finansiering	51
9.3 Trafikkavvikling i anleggsperioden	51
9.4 Sikkerhet, helse og arbeidsmiljø (SHA)- og Ytre miljøplan (YM) for byggefasen	51
10 Sammendrag av innspill – alt. Sammendrag av merknader.....	53
10.1 Innledning.....	53
10.2 Innkomne innspill ved varsling av planoppstart	54
10.2.1 Innspill fra sektormyndigheter	54
10.2.2 Innspill fra private aktører.....	57
11 Vedlegg.....	61
1. Forslag til plankart sist revidert 03.10.2019	61
2. Forslag til bestemmelser sist revidert 03.10.2019	61
3. Merknadshefte datert 03.10.2019	61
4. Geoteknisk notat datert 02.05.2018.....	61

1 Sammendrag

Statens vegvesen Region nord og Finnmark fylkeskommune har i samarbeid med Sør-Varanger kommune laget forslag til reguleringsplan for utbedring av fv. 8850 Pasvikvegen Langvasseid–Svanvik. Reguleringsplanen omfatter ca. 22 km veg mellom Langvasseid og Svanvik.

Dagens vegstrekning er preget av setningsskader, dårlige siktforhold samt dårlig linjeføring. Da reguleringen er definert som utbedringsprosjekt forholder reguleringsplanen seg til dagens senterlinje veg. Planen legger til rette for utbedring av vegen til tofelts veg fra 5,5 m til 6,5 meter bredde. Ut ifra trafiksikkerhetsmessige hensyn innreguleres det en sikkerhetssone langs vegen samt at det settes av tilstrekkelig areal til grøft/håndtering av overvann. I kurvene legges det til rette for eventuell senere siktutbedring.

2 Innledning

Med hjemmel i plan- og bygningsloven §3–7 har Statens vegvesen og Finnmark fylkeskommune i samarbeid med Sør-Varanger kommune, utarbeidet detaljregulering for fv. 8850 Pasvikvegen Langvasseid–Svanvik.

En detaljregulering er et detaljert plankart med planbestemmelser og planbeskrivelse.

Detaljregulering skal følge opp og konkretisere overordnet arealdisponering i kommuneplanens arealdel, kommunedelplan eller områderegulering. Formålet med en detaljregulering er derfor å fastsette mer i detalj hvordan arealet innenfor planområdet skal utnyttes eller vernes. Detaljreguleringen er også i mange tilfeller nødvendig rettsgrunnlag for gjennomføring av tiltak og utbygging, blant annet ved eventuell ekspropriasjon av grunn.

Skjematisk kan planprosessen skisseres som vist i figuren. Blå bakgrunnsfarge henspeler når det er mulig å komme med innspill til planprosessen.

Ved planoppstart skal berørte offentlige organer, grunneiere og andre interessenter varsles om at planarbeidet er igangsatt. Innen en nærmere angitt frist kan berørte parter sende inn innspill til før planforslaget blir utarbeidet.

Når Statens vegvesen har utarbeidet et forslag til detaljregulering, vil planforslaget bli lagt ut til offentlig ettersyn og høring i seks uker. Ved utleggelse til offentlig ettersyn og høring har berørte parter mulighet til å sende inn merknader.

Alle merknader vil bli vurdert av Statens vegvesen gjennom en såkalt merknadsbehandling og vil eventuelt bli innarbeidet i detaljreguleringsplanen.

Statens vegvesen har ansvaret for planarbeidet til og med merknadsbehandling etter høringsperioden. Deretter mottar Sør-Varanger kommune planbeskrivelse, plankart og plan til politisk behandling.

Hensikten med planen er å utbedre dagens veg, og foreslå strekningsvise tiltak for å bedre vegens framkommelighet og trafikksikkerhet.

Oppstart av planarbeidet ble i henhold til Plan- og bygningsloven §12-8 annonsert i Sør-Varanger avis og Finnmarken den 19. januar 2018.



Figur 1: Planprosess

Varsel om oppstart av reguleringsplanlegging ble sendt ut til offentlige instanser samt grunneiere og andre berørte.

Reguleringsplanen består av følgende deler:

- Plankart
- Planbestemmelser
- Planbeskrivelse

Planforslaget ble lagt ut til offentlig ettersyn i tiden 12.12.2018–30.01.2019 på følgende steder:

- Sør-Varanger kommune, rådhuset, 9900 Kirkenes
- Statens vegvesen Region nord, Båtsfjordveien 18, 9800 Vadsø
- Internett: www.vegvesen.no

Varsel om offentlig ettersyn ble kunngjort i avis Finnmarken. Grunneiere og rettighetshavere fikk skriftlig melding om dette. Planforslaget ble samtidig sendt ut på høring til offentlige instanser.

Eventuelle merknader til planforslaget kunne innen 30.01.2019 sendes skriftlige til:

Statens vegvesen Region nord, Postboks 1403, 8002 Bodø

eller firmapost-nord@vegvesen.no

Kontaktperson i Sør-Varanger kommune: Vegar Trasti, tlf. 78 97 74 91.

e-post: vegar.trasti@sor-varanger.kommune.no

Kontaktperson i Statens vegvesen: Stefan Kersting, tlf. 75 58 61 30.

e-post: stefan.kersting@vegvesen.no

Statens vegvesen laget en oppsummering av innkomne merknader, og foretok justering av planforslaget før det ble sendt kommunen for politisk behandling.

Planforslaget ble behandlet i utvalg for plan og samferdsel den 26.11.2019, sak 073/19. Sør-Varanger kommune har vedtatt detaljregulering for fv. 8850 i kommunestyremøte den 09.12.2019, sak 087/19.

Kommunens vedtak kan påklages til Kommunal- og moderniseringsdepartementet iht. Plan- og bygningsloven §12-12. Avgjørelsesretten i klagesaker er delegert til Fylkesmannen. Eventuell klage stilles til Fylkesmannen og sendes til kommunen.

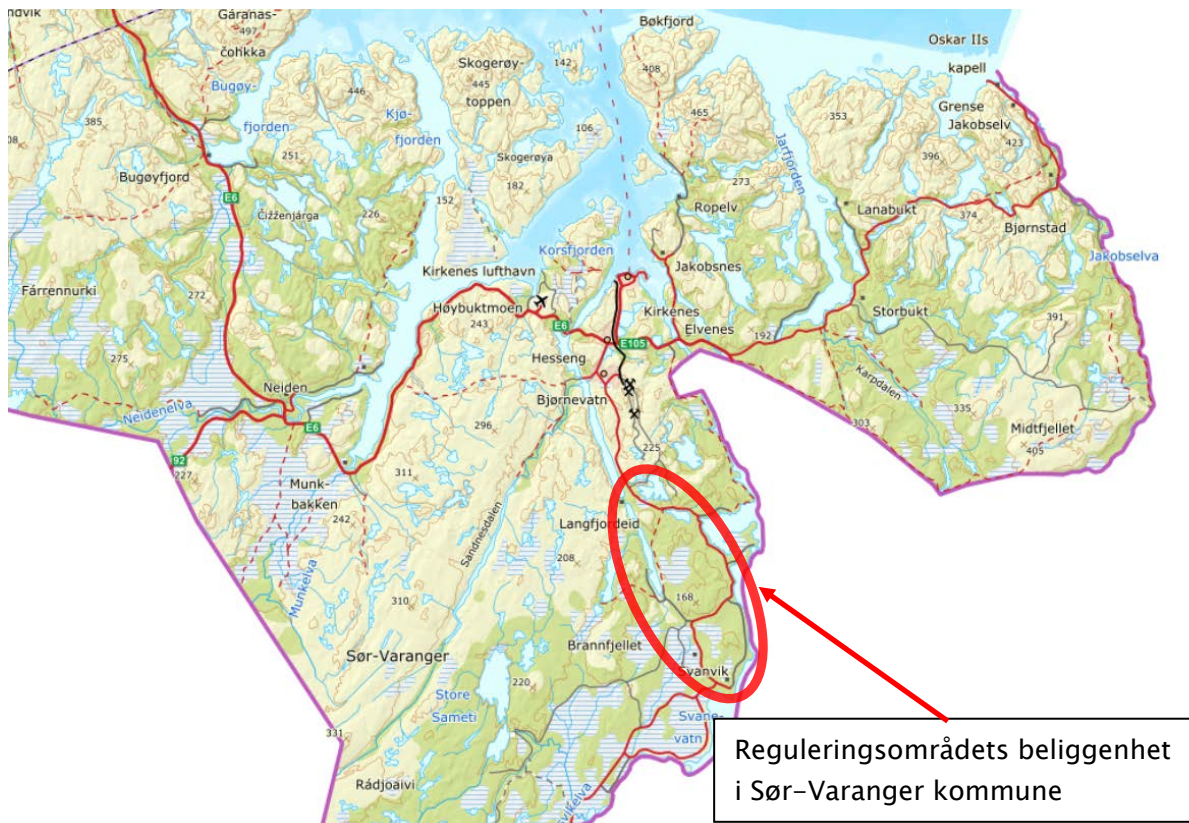
Reguleringsplanen er utarbeidet av intern prosjektgruppe i Statens vegvesen, og i dialog med Sør-Varanger kommune og Finnmark fylkeskommune.

Navn	Firma	Fagansvar
Oddbjørg Mikkelsen	Statens vegvesen	Prosjektleder
Stefan Kersting	Statens vegvesen	Planleggingsleder
Hans Joakim Joki	Statens vegvesen	Vegplanlegger
Charlotte Åsland	Statens vegvesen	Vegplanlegger
Linn Jørgensen	Statens vegvesen	Landskap/estetikk
Marit B. Pedersen	Rambøll Norge	Geoteknikk
Johan Kristofers	Fagkontakt i SVV	
Martin Wiström	Rambøll Sverige	Vegteknolog
Per Otto Aursand	Fagkontakt i SVV	
Tom Andre Edvardsen	Statens vegvesen	Kulturminner/–miljø
Øyvind Haugland	Statens vegvesen	Naturmangfold
Tom Eirik Malin	Statens vegvesen	Eiendom/ervert
Torbjørn Svendsen	Statens vegvesen	Byggeleder
Bjørn Erik Thorsen	Statens vegvesen	Driftsleder

3 Bakgrunn for reguleringsplanen

3.1 Planområdet

Planområdet ligger i Sør-Varanger kommune, starter ved Ørnevassbekken nord for Langvasseid og slutter ved Svanvik kirke. Detaljreguleringen omfatter en ca. 22 km lang strekning av fv. 8850.



Figur 2: Planområdets beliggenhet i Sør-Varanger kommune

3.2 Hvorfor utarbeides forslag til detaljregulering for Pasvikvegen

Dagens veg ble bygd på 1930-tallet. Vegstrekningen preges av store teleskader, smal vegbane, dårlig kurvatur og dårlige siktforhold. Finnmark fylkeskommune som vegeier ønsker å utbedre fylkesvegen slik at den gir bedre kjørekomfort og kjøreopplevelse for brukerne av vegen. Samtidig er hensikten med tiltaket å øke trafiksikkerheten og bedre fremkommelighet.

Da det flere steder er nødvendig å erverve grunn til utbedring av vegen, siktsoner og grøfteareal, krever tiltaket detaljregulering etter Plan- og bygningsloven. Denne reguleringen vil sikre hjemmel til erverv av areal og rettigheter for å kunne gjennomføre de planlagte tiltakene.

3.3 Målsettinger for reguleringsplanen

Reguleringsplanen for Pasvikvegen legger til grunn Finnmark fylkeskommunes føringer om å utbedre eksisterende veg mht. de gitte økonomiske rammer. Vedtatt reguleringsplan skal være grunnlag for senere detaljprosjektering og bygging av veg i samsvar med handlingsprogram for fylkesveger. Utbedringen ville da kunne skje i flere trinn og avhengig av bevilgninger. De konkrete målene for utbedring av Pasvikvegen er:

- Utbedre områder med dårlig sikt, spesielt i kurver
- Forbedre framkommeligheten for bil og næringstrafikk
- Forbedre trafikksikkerheten spesielt mht. siktforhold og setningskader
- Ivareta naturmangfold og miljø

3.4 Tiltakets forhold til forskrift om konsekvensutredning

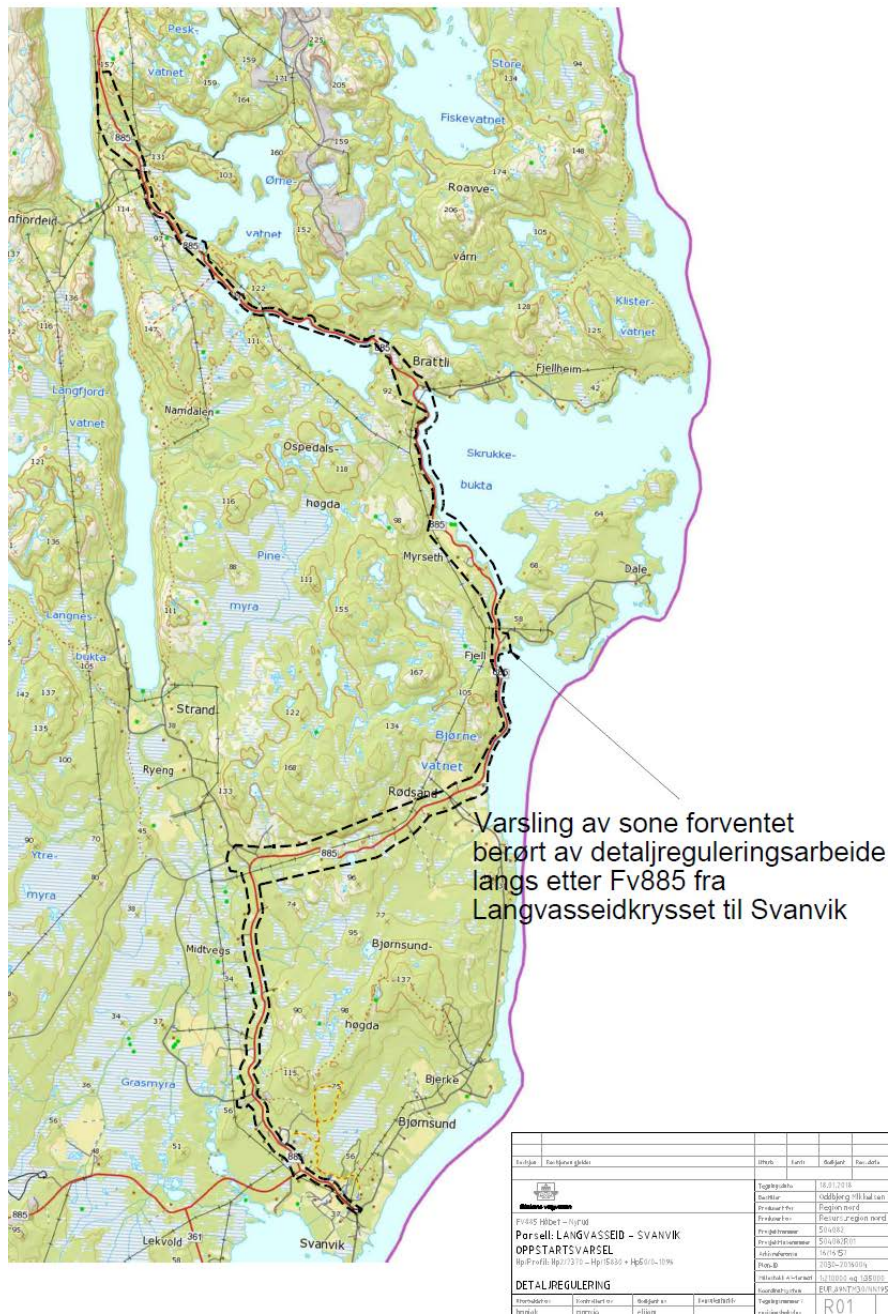
Statens vegvesen har som tiltakshaver vurdert at denne detaljreguleringsplanen ikke faller inn under forskriftens virkeområde. Vurderingen ble gjort i forbindelse med varsling av planoppstart og forskriften som gjaldt på dette tidspunktet.

Sør-Varanger kommune som ansvarlig myndighet vurderer at reguleringsplanarbeidet ikke utløser krav om konsekvensutredning i h.h.t. konsekvensutredningsforskriften.

4 Planprosess og medvirkning

Sør-Varanger kommune og Statens vegvesen avholdt oppstartsmøte den 02.09.2016. I oppstartsmøte orienterte Statens vegvesen om planarbeidet og mottok informasjon om viktige aspekter som bør ivaretas gjennom planen.

Varsel om oppstart ble gjort 19.01.2018 med annonser i Sør-Varanger avis og Finnmarken. I forbindelse med varsling av planoppstart ble det holdt et åpent møte i Svanvik den 21. februar 2018.



Figur 3: Varslet planområde ved oppstart av planarbeidet

Planforslaget ble lagt ut på offentlig ettersyn/høring i tidsrommet 12.12.2018 – 30.01.2019. Statens vegvesen gjennomførte et åpent møte den 09.01.2019 på Svanhovd, der det ble informert om planarbeidet, planprosessen og medvirkningsmuligheter. I forbindelse med offentlig ettersyn/høring kom det merknad fra Sør-Varanger kommune om at det bør tas med parkeringsplasser i planforslaget for å løse utfordringer tilknyttet hytteparkering. Planforslaget ble endret og parkeringsplasser tilknyttet hytteparkering tatt med. For å presentere endringene ble det avholdt et åpent møte den 18.09.2019 der hytteeierne ble invitert. I tidsrommet 04.09.2019 – 27.09.2019 var det mulig å komme med merknader til endringene etter offentlig ettersyn/høring. Det er ikke kommet inn noen endringer.

Planforslaget ble behandlet i utvalg for plan og samferdsel den 26.11.2019, sak 073/19. Sør-Varanger kommune har vedtatt detaljregulering for fv. 8850 i kommunestyremøte den 09.12.2019, sak 087/19.

5 Rammer og premisser for planarbeidet

5.1 Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging

Nye nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging ble vedtatt 12. juni 2015. De nasjonale forventningene peker på mål, oppgaver og interesser som regjeringen mener det er viktig at fylkeskommunen og kommunene legger vekt på i sin planlegging etter plan- og bygningsloven, deriblant utvikling av et fremtidsrettet og miljøvennlig transportsystem.

Planer og beslutninger skal baseres på et godt og oppdatert kunnskapsgrunnlag, og skal ivareta nasjonale og viktige regionale interesser. Det er viktig å ha gode mekanismer for å håndtere motstridende interesser i planleggingen, og for å få til effektiv planlegging med høy kvalitet. Planleggingen skal ivareta bærekraftig areal- og samfunnsutvikling. Det skal tas hensyn til fremtidige klimaendringer. Det skal legges til rette for aktiv forvaltning av natur- og kulturminneverdier.

For å oppnå nasjonale forventninger om et fremtidsrettet og miljøvennlig transportsystem er det viktig å ta særlig hensyn til lokale forhold. I denne planen er følgende momenter spesielt vektlagt for å nå disse forventningene:

- Bedre trafiksikkerhet
- Bedre fremkommelighet

5.2 Regional transportplan for Finnmark

Regional transportplan for Finnmark har formulert følgende samfunns mål for perioden 2014–2023:

- Å skape et transportsystem som fremmer helse, miljø og verdiskaping og bidrar til et bærekraftig regional utvikling med attraktive byer og bygder i Finnmark.

Ett mål som regional transportplan bl.a skal oppfylle er:

- Å skape et effektivt, trafikksikkert, miljøvennlig og tilgjengelig transportsystem som møter befolkningens og næringslivets behov for lokale, regionale, nasjonale og internasjonale transport.

5.3 Planstatus for området

Følgende arealplaner finnes i planområdet i dag:

- Kommuneplanens arealdel
- Detaljregulering Hytteområde Langvannet/Brattli, plan-ID 2030-1994204
- Detaljregulering Brattli, plan-ID 2030-2009004
- Reguleringsplan Holmfoss hytteområde, plan-ID 2030-1882201
- Reguleringsplan Svanvik kvarts, plan-ID 2030-2004104
- Reguleringsplan Salmovare grustak, plan-ID 2030-1997104
- Reguleringsplan Svanvik, plan-ID 2030-1978102
- Reguleringsplan Svanvik del II, plan-ID 2030-1986103
- Reguleringsplan Bureiseren Svanvik, plan-ID 2030-1995102
- Reguleringsplan Svanvik næringsbygg, plan-ID 2030-2007007
- Detaljregulering Grensestasjon sør, plan-ID 2030-2011006
- Reguleringsplan Svanvik folkehøgskole, plan-ID 2030-1990101

5.4 Sametingets retningslinjer for vurderingen av samiske hensyn ved endret bruk av meahcci/utmark i Finnmark

Retningslinjene skal sikre at offentlige myndigheter vurderer virkningene av tiltak for samisk kultur, reindrift, utmarksbruk, næringsutøvelse og samfunnsliv før det treffes avgjørelser om endret bruk av meahcci/utmark. Hva som menes med «endret bruk av utmark» må vurderes i hvert enkelt tilfelle. Det skal tas utgangspunkt i den sedvanlige bruken av området og vurderes om denne kan videreføres som følge av tiltaket. Faktorer som bør vektlegges er tidligere tiltak i området, det nye tiltakets karakter, varighet og omfang.

5.5 Vannforskriften og regional plan for norsk-finsk vannregion

Planen fastsetter miljømål og miljøoppnåelse for elver, bekker, innsjøer, grunnvann og kystvann slik at vannmiljøet kan bevares og bedres på en helhetlig måte. Kommuner, regionale organer og statlige etater er gjennom planen forpliktet til å legge miljømålene til grunn for sin planlegging og virksomhet.

6 Beskrivelse av eksisterende forhold i planområdet

6.1 Beliggenhet

Planområdet ligger i Sør-Varanger kommune, nærmere i Pasvikdalen mellom Langvasseid og Svanvik. Fv. 8850 er hovedvegen i Pasvikdalen mellom Kirkenes og Nyrud ved den russiske grensen. Kirkenes ligger ca. 16 km nord for Langvasseid/Ørnevassbekken der parsellen som skal reguleres starter. Vegstrekningen som skal reguleres er på ca. 22 km og går til Svanvik kirke.



Figur 4: Oversiktskart Pasvikvegen

6.2 Historisk tilbakeblikk

På 1860-tallet og helt til bilenes tidsalder var den vanlige måten å komme seg til Pasvik i båt. Vanligvis med robåt gikk man inn Langfjorden hvor man på grunn av den sterke strømmen ved skifte mellom flo og fjære måtte passe tidevannet. Ferden gikk på den rolige Langfjord videre til Langfjordeid. Man gikk videre etter veganlegget på Langfjordeid til Langfjordvatnet som var lett farbart med båt. Helt til 1930 var det om vinteren vanlig å bruke elver og fjorder for å komme seg frem med hest og rein.

Vegplaner for Pasvikdalen fra Kirkenes til Svanvik ble diskutert allerede på 1860 tallet. Hensikten med vegbyggingen var å bedre kommunikasjoner og fremme en norsk innvandring i Pasvikdalen i rammen av bureisingen. Veggen Strand–Svanvik var et typisk bureisingsanlegg, der det var mye jord ledig, og det gjaldt å få norsk busetning her ved den åpne grensen langs Pasvik.

To traséer ble diskutert:

- a) å legge vegen langs Pasvik–elva
- b) å legge vegen langs Langfjorden

Førstnevnte trasé skulle gå fra Kirkenes til Elvenes og derfra oppover Pasvikdalen, på eleveløpets vestre side. Veggen skulle da legges så nær elva at den et stykke kom inn på russisk område ved Boris Gleb. Det andre alternativet var å la vegen gå langs Langfjorden og Langfjordvatnet.

Ingen av de to prosjektene ble direkte fulgt, men det ble bygd noen vegstumper her og der.

I 1911 ble de manglende vegforbindelsene stadig mer følbare og vegvesenet undersøkte mulige linjeretninger. Den beneste linjen ville ha gått langs både Langfjorden og Langfjordvatnet, men vegstrekningene Svanvik–Strand og Ryeng–Neverskrubbukt var allerede bygd. Veggen ble til slutt stukket ut med trasé over myrene langs Ørnevatn, Firkantvatn og Bratli. Vegstumpene ble knyttet sammen og man fikk et vegnett i kommunen. I 1927 ble det mulig å kjøre fra Kirkenes–Sandnes–Skrubukt til vegene rundt Strand–Svanvik.

Den 18.09.1951 ble tre av minekommandoens mannskaper drept under dumping av ammunisjon i Firkantvann. Ulykken skjedde antakelig ved at større mengder ammunisjon var dumpet i vannet tidligere detonerte.

Distriktskommando Nord–Norge oppnevnte en undersøkelseskommisjon som kom til det resultatet at noe uhell inne i bilen ikke hadde forekommet. Detonasjonen hadde skjedd i vannet og en bombekastergranat som var blitt kastet hadde antakeligvis detonert ved anslag mot tidligere dumpet ammunisjon eller sprengstoff. Detonasjonen hadde skjedd nær vegen, og kommisjonen uttalte også at bare en begrenset del av sprengstoffet i vannet var detonert. I dumpingsområdet er det derfor ikke mulig å gjennomføre større vegutbedringstiltak.

6.3 Dagens – og tilstøtende arealbruk

Planområdet er preget av store skogsområder langs vegen, hovedsakelig furu- og bjørkskog, samt flere vatn og våtmarksområder. I den nordlige delen av planområdet mellom

Langvasseid og Bjørnstrand går vegen forbi Firkantvatnet, Skrukkebuktvatnet, Skrukkebukta og Bjørnevatnet. Mellom Bjørnevatnet og Svanvik er vegen trukket bort fra Pasvikelva og hvor den hovedsakelig går gjennom sammenhengende skogsområder.

Med unntak av Svanvik preges planområdet av spredt bebyggelse med både boliger og fritidsboliger. Enkelte plasser drives det landbruk og det er ofte mindre jordbruksarealer som ligger i umiddelbar nærhet til vegen. Svanvik er plassen med mest og tettest bebyggelse i planområdet der boligbebyggelsen ligger nært vegen.

6.4 Trafikkforhold

Det er spredt bebyggelse langs vegstrekningen. På delstrekningen Svanvik–Brattli er det flere jord- og skogbruksforetak, folkehøyskole og andre etableringer langs vegen. Forsvaret har grensestasjon på Svanvik. Det er en del aktivitet rundt drift av denne som genererer tungtransport/materielltransport. Økt satsing på turisme har de siste årene preget trafikkbildet. Det er også en relativt stor andel fritidsbebyggelse langs strekningen.

6.4.1 Trafikkmengde/Årsdøgntrafikk (ÅDT)

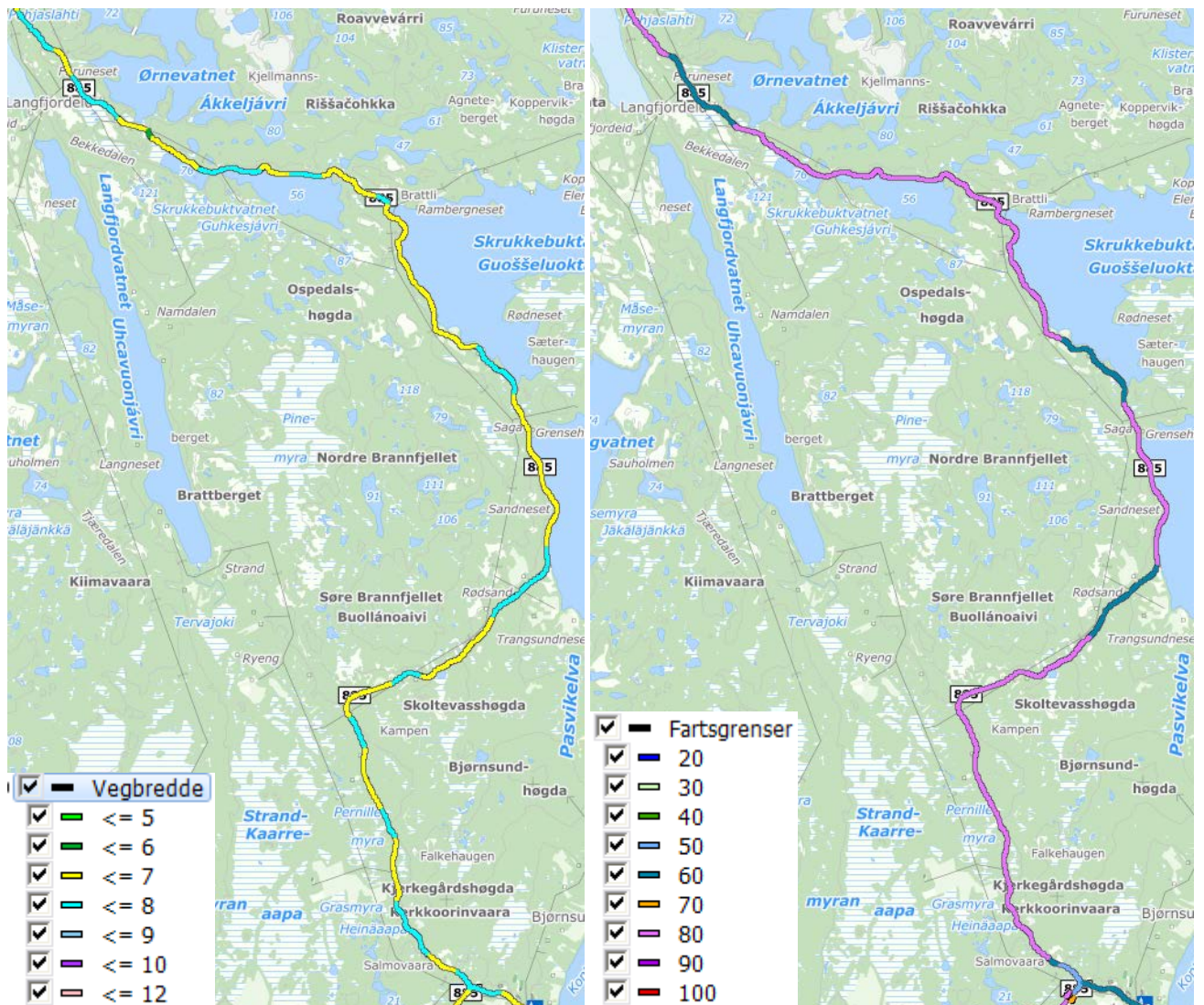
Årsdøgntrafikken varierer mellom 4 314 ved Bjørnevatn som ligger utenfor planområdet, til 778 ved Langvasseid (2017) og 550 ved Svanvik (2017).

Tungtransportandelen/næringstransport ligger ved ca. 10 prosent. Den består i hovedsak av transport av melk og tømmer, noe dyretransport i forbindelse med gårdsdrift, samt hestetransport til travparken ovenfor Svanvik. I tillegg trafikkeres strekningen til Svanvik av rutebusser tre ganger om dagen.

6.4.2 Vegbredde og fartsgrenser

Fylkesvegens bredde varierer mellom ca. 5 meter og 7 meter. Kjennetegn for hele vegstrekningen er at vegbredden er varierende og at det ikke finnes noen gjennomgående standard/vegbredde. Sikten er dårlig gjennom mange svinger og på grunn av bakketopper. Mange av svingene er krappe som krever å redusere hastigheten.

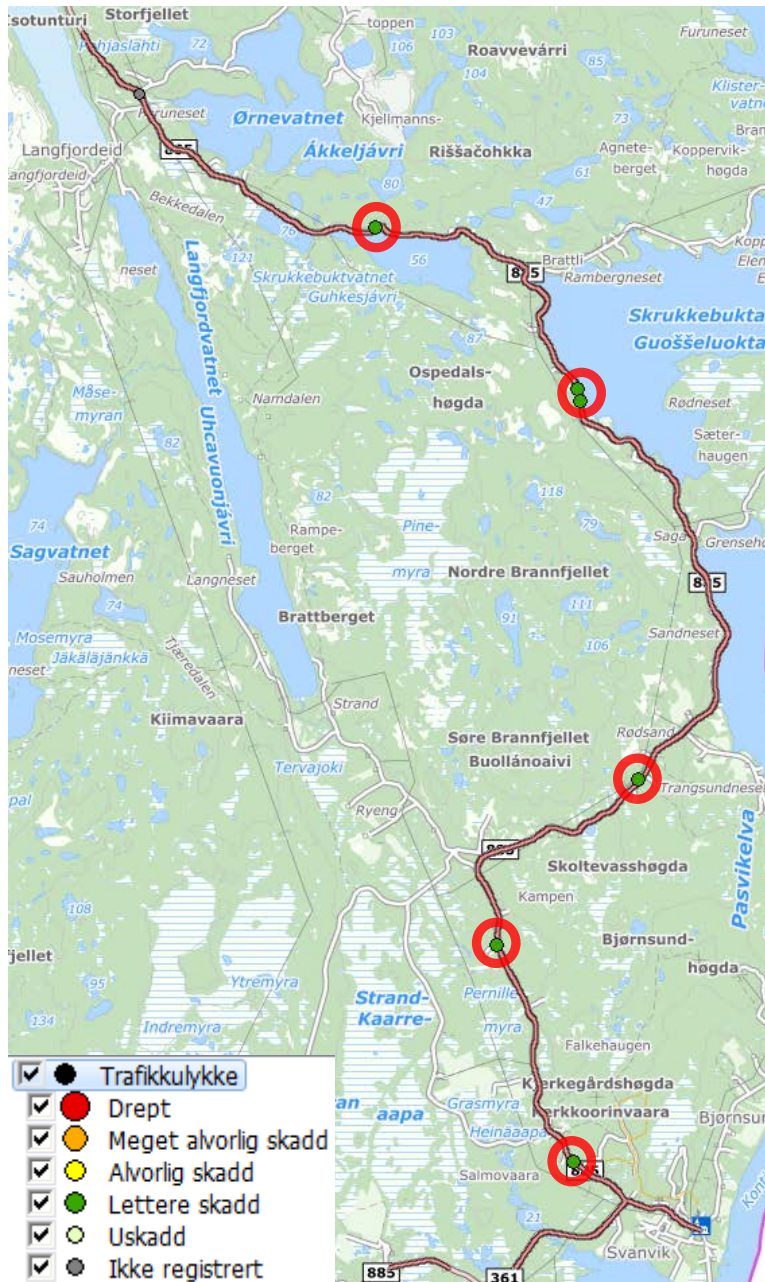
Fartsgrensen på vegstrekningen ligger mellom 50 km/t og 80 km/t. Det er satt fartsgrense 60 km/t ved krysset med Langfjordeid, ved Myrseth og Rødsand. I Svanvik, forbi boligbebyggelsen, gjelder fartsgrense 50 km/t og på vegstrekningen frem til Svanvik kirke er fartsgrensen 60 km/t.



Figur 5: Vegbredde og fartsgrenser fv. 8850. Kilde: NVDB

6.4.3 Trafikkulykker

I 10-årsperioden 2008–2017 har det skjedd 6 politirapporterte trafikkulykker mellom Langvasseid og Svanvik. Alle ulykkene hadde kun lettere personskader som følge og fordeler seg på møteulykker og utforkjøringsulykker. Trafikkulykker uten personskade blir ikke registrert i databasen.



Figur 6: Trafikkulykker. Kilde: NVDB

6.5 Teknisk infrastruktur

Den 22.05.2018 ble det gjennomført befaring med Varanger Kraft for å få oversikt hvor nært kraftstolpene står og om de kan komme i konflikt med breddeutvidelsen. Varanger kraft har lavspennnett på deler av strekningen, men noen høyspentlinjer krysser vegen i tillegg. De fleste kraftstolpene står innenfor en 10 meters sone målt fra hvitstripen. Innenfor denne sonen er det veldig varierende hvor stolpene står. Noen av stolpene står svært nær vegen og noen plasser er bardunene nesten i vegkanten.



Figur 7: Bardunering, sikkerhetsrisiko langs vegen

6.6 Landskapsbilde

Landskapsbildet i Pasvikdalen beskrives i NIJOS-rapport 10/2005 slik:

Pasvik har ikke én markant dalform i ordets forstand, men er mer et ensartet og lavt åslandskap med enkelte lave daldrag. Her ses lange, lave nord-sørgående åser med slake helninger mot åpne, vide myr- og innsjøbasseng eller grunne senkninger. Dette gir landformen karakter av å være en svakt bølgende slette med relativt lavt relieff. På grunn av skogbildet vil et begrep som skogsvidde også være betegnende for Pasvik sin landform. Høydeforskjellene er helst små, og åsene har ofte mindre enn 100 meters forskjell mellom høyeste og laveste punkt. I enkelte deler av regionen har landformen et enda flatere viddepreg.

Pasvikdalen er 120 km lang, opptil 35 km bred, og stikker seg som en kile inn østfor hele Finland. Selve Pasvikelva er norsk på vestsiden, russisk på østsiden, men renner fra Finland i sør. Begrepet "elv" kan virke noe malplassert på Pasvikelva, da den mer ligner en bred flod eller en samling store innsjøer som bukker seg etter hverandre.

Lave åser, flate vidder, spredte koller, moreneterreng og breelvavsetninger, er alle landformer hvor vegetasjon lett blir karaktersetende. Det er imidlertid ikke uvanlig, da vegetasjon også dominerer andre landskapsregioner. Unikt ved Pasvik er at her fins det siste urørte grenseområdet mellom to biologiske verdener; Europa og Asia. Pasvik er nemlig den

vestligste utstikker av verdens største sammenhengende barskogbelte, den Sibirske Taiga. Taiga er en skogtype som i vestlige deler består av bjørk, sibirgran og furu. Sammen med store urørte russiske områder, skaper disse, sammen med Svalbard, Europas største urørte villmarksområder.

Urskogen i Pasvik er spesiell. Her står gamle trær til de faller av seg selv, og skogbunnen kan være full med tørrstammer og tyrirøtter som har ligget i hundrevis av år. Skogen har også mye ur og blokkmark. I tillegg til skogen finnes store myrområder, frodige våtmarker og mangfoldige vannforekomster.

Pasvik har også verdens nordligste barskog med kommersiell tømmerdrift, og hogstene har fram til nylig foregått som urskogshogst. Tidligere var skogene en ressurs for bosettingen på begge sider av Varangerfjorden, og det var i Pasvik man hentet ved og bygningstømmer. Etter at elektrisiteten kom til regionen har særlig bjørkeskogen fått utvikle seg fritt.

Det er utarbeidet egen fagrapport/beskrivelse for landskapsbildet mellom Langvasseid–Svanvik. Fagrapporten følger som vedlegg til planen. Nedenfor beskrives hovedtrekkene i rapporten for dagens situasjon.

6.6.1 Landskapsbilde – vegen i landskapet

Vegen går gjennom landskapsrom som veksler i sekvenser av halvåpne rom i myr, åpne landskapsrom med vann/elv, halvåpne rom i jordbruk og lukkede rom. Fellestrekk i landskapsrommene er at dagens veganlegg ligger godt forankret i landskapsformen. Veganleggets skala underordner seg landskapets skala og forårsaker i all hovedsak ikke skjemmende terrenginngrep. Vegen ligger lett på fylling og krysser kun unntaksvis landformen på en slik måte at det fører til større skjæringer. Dette gjelder i hovedsak for områdene som ligger i åpne landskapsrom ved vann/elv.

Fjellskjæringene er ofte grove og oppleves som estetisk uheldige. Løsmasseskjæringene er dekt av avgangsstein fra Sydvaranger gruve og framstår som ryddige. Bartrær ligger ofte tett inntil vegen og er et viktig karaktertrekk for landskapsbildet i hele planområdet. Fjell i dagen med naturlig avrundning mot vegen forekommer mange steder. De naturlige formene gir landskapsbildet estetisk verdi samtidig som de forsterker inntrykket av at vegen ligger godt integrert i terrenget.

Vakker utsikt mot vann i de åpne landskapsrommene bidrar til en positiv reiseopplevelse. I de åpne landskapsrommene med skjæringer kan vegrommet oppleves spesielt trangt på grunn av smal veg, skjæring på side og rekkverk på motsatt side. Store flotte furutrær gir området en spennende verdi. Det er dessverre få stoppmuligheter langs strekningen og ingen rasteplasser. Det svekker reiseopplevelsen betraktelig.

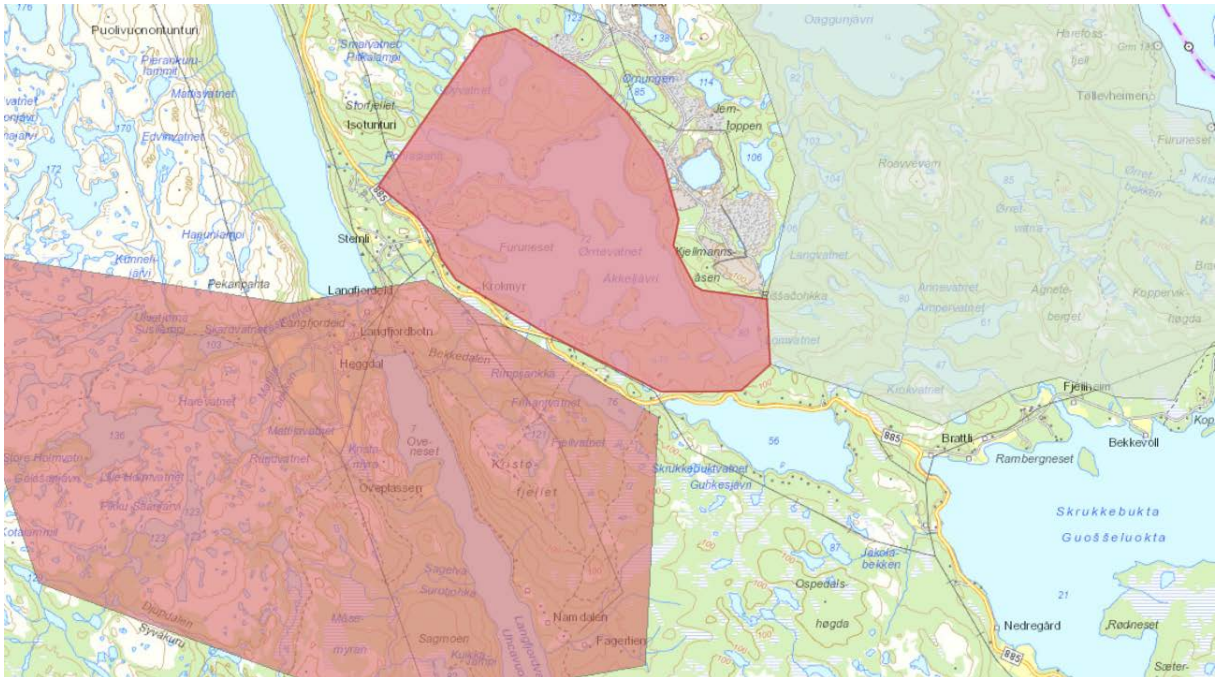
Dagens veganlegg oppleves som et nøktern inngrep fra omgivelsene rundt vegen.



Figur 8: Landskapsinntrykk langs fv. 8850

6.7 Nærmiljø/friluftsliv

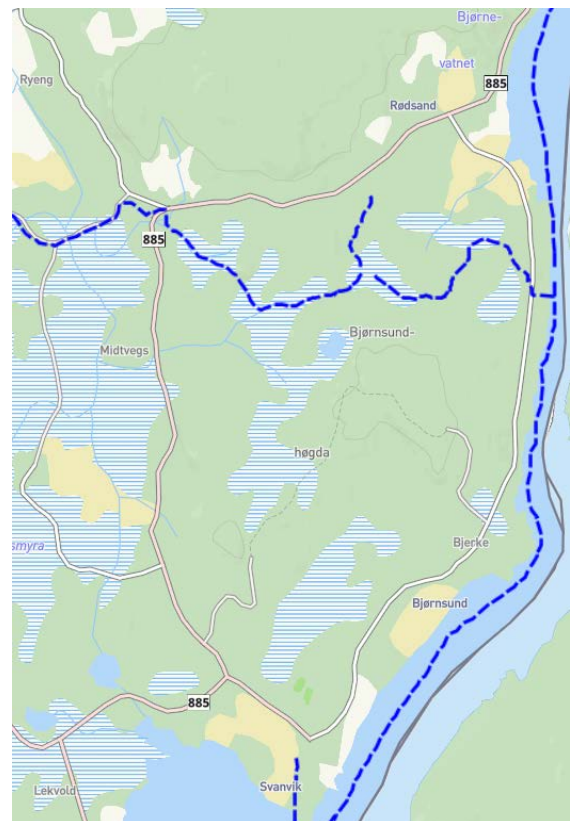
Den nordlige delstrekningen av fv. 8850 mellom Ørnevassbekken og Skrukkebuktvatnet er omgitt av to registrerte friluftsområder. På østsiden ligger friluftsområde Ørnevann (FK00016257) som er et hyppig brukt utfartsområde. På vestsiden ligger friluftsområde Langvasseid (FK00016210). Vegen ligger mellom disse friluftsområdene i en slags korridor.



Figur 9: Kartlagte friluftsområder langs fv. 8850

Snøscooter brukes i både nærings- og rekreasjonssammenheng. Sør-Varangers kommune kart over snøscooter løyper viser at løpesystemet og der det er tillatt å kjøre snøscooter. Ved krysset til strand krysser også snøscooterløypa i vest-øst retning. Krysningspunktet er ett av få krysningspunkt som binder sammen løpenettet på begge sidene av Pasvikvegen. Krysningspunktene legges til rette gjennom skilting av scooterløypene.

Sør-Varanger kommune opplyser om at ny forskrift for snøscooterløyper ikke er vedtatt enda. I forslag til forskriften legges det opp til en snøscooterløype som nord for Brattli skal gå parallelt med fv. 88500.



Figur 10: Løpenett for snøscooter

6.8 Naturmangfold

Området ble befart av biolog i 2017. På befaringen ble det fokusert på forekomst av ulike naturtyper og viltområder, og gjort vurderinger av potensialet for å finne sjeldne arter. Det er gjort søk i Miljødirektoratet sine databaser som naturbase, vannmiljø, vann-nett og i artsdatabankens artskart.

Håndbøker fra Statens vegvesen, Miljødirektoratet og Artsdatabanken ligger til grunn for beskrivelser og verdivurderinger.

6.8.1 Biologisk mangfold



Figur 11: Registrerte naturtyper og arter i naturbase i planområdet.

6.8.2 Økosystem, naturtyper og vegetasjon

Økosystemene i planområdet består i hovedsak av skog og ferskvann. Vegetasjonen i tresjiktet består av furu, bjørk, osp og selje. Bunnvegetasjonen domineres av lyng, men varierer fra artsfattig krekling til mer artsrike områder med innslag av høyere urter og bregner. Langs trassen er det også registrert flere arter sopp. Ingen av de registrerte soppartene er vurdert som rødlistede.

Ved Brattli er det registrert en naturtype Bjørkeskog med høgstauder. Lokaliteten er vurdert som viktig. Bjørk dominerer tresjiktet, men det vokser også hegg, rogn, setervier og gråor. I skogen finnes enkelte partier med høgstaudearter og området får vanntilførsel fra en liten bekk som renner igjennom. Her vokser det også mengder med ulike fagermose-arter.

I området ved Brattli er det også registrert høstvasshår (NT), i tillegg til flere andre arter vannkarplanter. Høstvasshår er den eneste rødlistearten av karplantene som er registrert der.

Denne arten er også registrert i Ørretbekken, noen kilometer sør for Brattli. Selv om registreringen i artskart ikke viser noen forekomster mellom Brattli og Ørretbukta, kan antas at den finnes flere steder i vannkanten nedenfor dagens trase mellom disse stedene.

Vanlig arter som er observert langs traseen er Finnmarkspors og Ballblom.

Det er ikke registrert fremmede plantearter langs traseen.

6.8.3 Fauna



Figur 12: Kartutsnitt artsdatabanken

Langs vegtraseen finnes det mange artsregistreringer i Artsobservasjoner (www.artsobservasjoner.no). Hovedtyngden av registreringene er fuglearter som vurderes som vanlige for området. Fuglearter er mobile og utnytter oftest store arealer. Artene utnytter områdene utenfor og langs vegen til næringsøk og hekking.

Av registrerte fuglearter som er på rødlisten er det i området fra Ørnevassbekken til Brattli observert sivspurv (NT), lirype (NT), lappsanger (EN) og taksvale (NT). Ved Firkantvatnet og Neverskrukkevatnet er det registrert fiskemåke (NT) og gjøk (NT). Ved de to vannene er det forøvrig registrert en rekke andre fuglearter som bruker området til næring, rast og hekkeområde. Blant disse er storlom, smålom og laksand. I området litt øst for Brattli og ved Sandneset er det også registret Lappsanger (EN) og ved Svanvik er det gjort observasjoner av gulspurv (NT) og Dvergspurv (VU).

Nord for Nedregård er det også gjort en registrering av en praktdroneflue (VU) tilbake i 1997. Larven til arten er vannlevende og er derfor tilknyttet vann, dammer og pytter. Den er sådan sårbar for drenering, uttørking og vannforurensing.

Ved Nordvik er det registrert seksflekket hageblomsterflue (art av særlig stor forvaltningsinteresse).

I Pasvikdalen finnes det er god bestand av elg og dalen har også en av Norges største og tetteste bestand av brunbjørn (EN). Streifdyr av ulv (CR) og jerv (EN) er også registrert i dalen.

6.8.4 Vannmiljø

Mellom Langvasseid og Svanvik finnes flere bekker og vann. I forskrift om rammer for vannforvaltningen (Vannforskriften) er det fastsatt miljømål som skal sikre en mest mulig helhetlig beskyttelse og bærekraftig bruk av vannforekomstene. Det generelle målet er at alle vannforekomster minst skal opprettholde eller oppnå «god tilstand» og nye tiltak skal ikke medføre at tilstanden i vannforekomsten forringes.

Ørnevassbekken er registrert i vann-nett under Elv fra Ørnevatnet–Langfjorden med vannforekomstID: 246–71–R. Lokaliteten står oppført med moderat økologisk tilstand. Årsaken er at det er manglende informasjon om tilstanden og at den dermed ikke oppnår god økologisk tilstand. Ørnevassbekken har en registrert bestand av elvemusling både oppstrøms og nedstrøms fv. 8850. I 1999 ble det funnet 690 elvemuslinger i bekken, hvorav ca. 50 individer er registrert nedstrøms brua.

I Firkantvatn (vannforekomstID 246–64678–L) og Neverskrukkevatn (246–64688–L) er det registrert både ørret og røye, i tillegg til noen registreringer av insekter. Begge lokalitetene har udefinert økologisk tilstand. Problemkartlegging og kunnskapsinnhenting ligger til grunn for klassifisering.

I vann-nett står Pasvikelva – Skrukkebukta (Vannforekomstid: 246–2444–L) og Pasvikelva – Bjørnevatn (Vannforekomstid:246–2445–L) som sterkt modifisert vannforekomst (SMVF). Hovedårsaken til at Pasvikelva havner inn under SMVF er at elva er regulert til kraftproduksjon. Det finnes i dag syv kraftverk i elva, noe som har fått konsekvenser for det akvatiske økosystem i elva.

6.8.5 Landskap og geologi

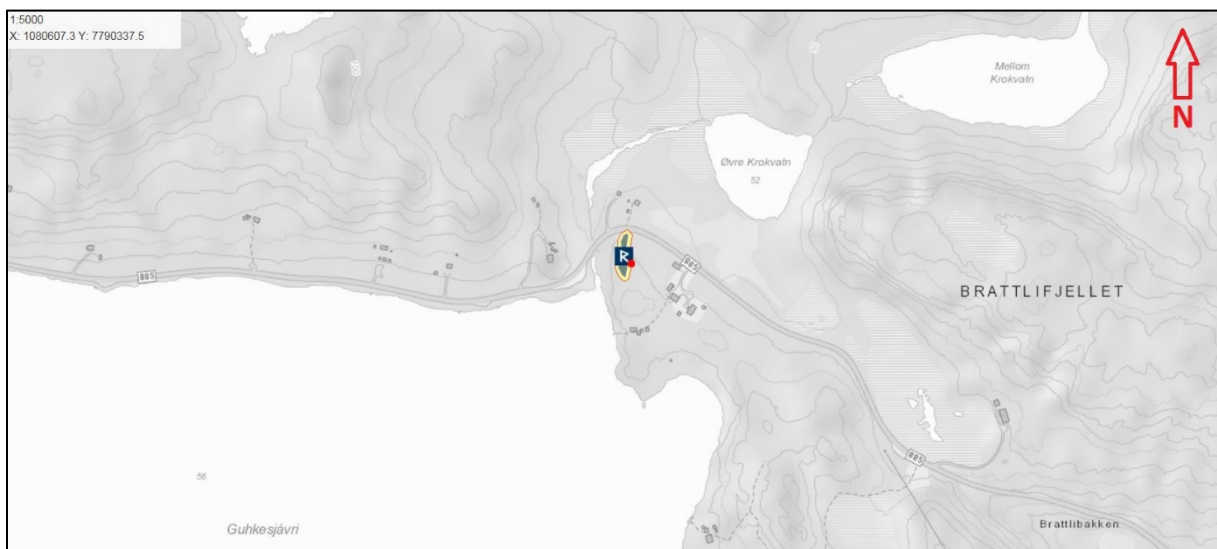
Området inngår i landskapsregion «42 Pasvik» som er en del av regionen som danner den aller vestligste utløper av den euro–asiatiske taiga. Geologisk så er granittiske gneiser

vanligst, men belter med glimmerskifer og omdannede vulkanske bergarter, hovedsakelig tuffer forekommer.

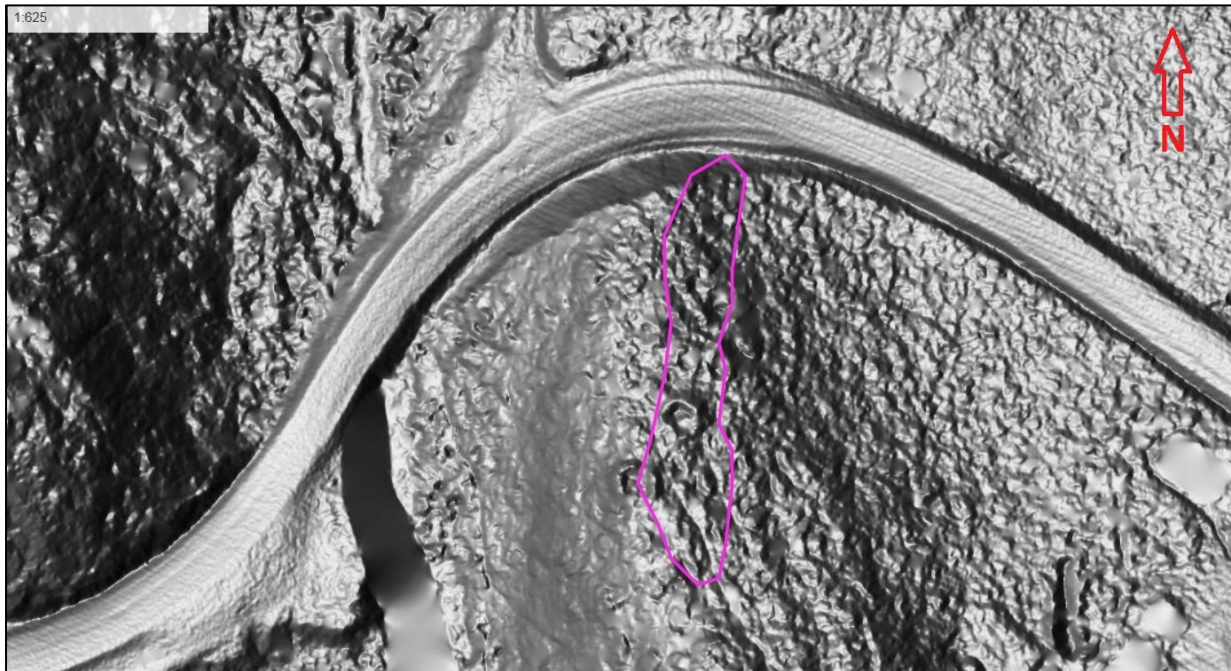
Landskapet i Pasvikdalen er har et sterkt viddepreg hvor skoggrensen ligger mellom 2–300 m.o.h og området er dermed skogdekt. Det finnes store myrområder i dalen og spesielt langs Pasvikelvas bredder.

6.9 Kulturminner

Ved Brattli ligger en automatisk fredet kulturminnelokalitet tett inntil dagens veg. Denne lokaliteten, som er registrert med navnet «Granhaug» og ID 67531 i kulturminnedatabasen Askeladden, består av restene av et fangstanlegg som opprinnelig har omfattet flere fangstgroper enn det som er bevart. Det er litt uklart hvor mange fangstgroper som gjenstår. Ved å studere lokalitetens geometri overlatt laserskannet terreng (lidar) ser man tydelig at lokalitetens avgrensning i sør ikke er helt korrekt. To fangstgroper avtegner seg tydelig innenfor, og delvis utenfor, lokalitetens sørvestlige avgrensning.

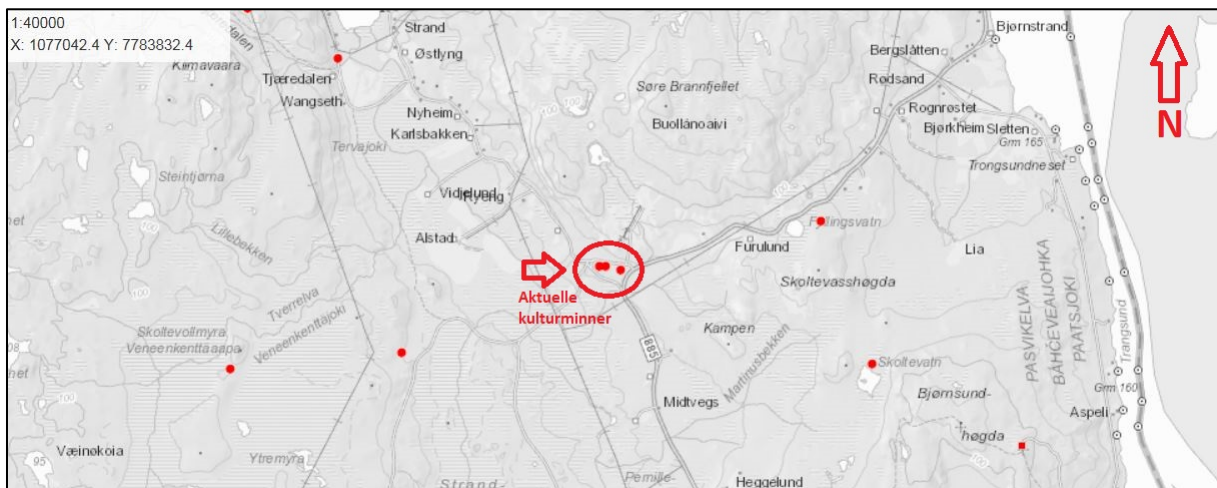


Figur 13: Oversiktsbilde som viser kulturminnelokalitet ID 67531 ved Brattli.

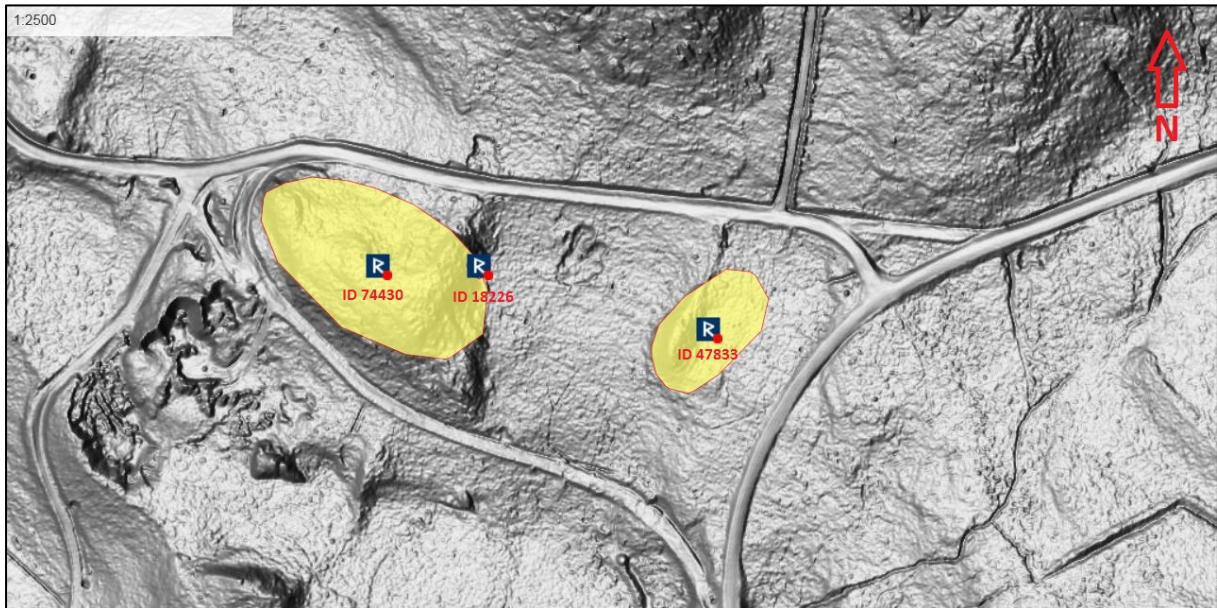


Figur 14: Lokalitet ID 67531 overlagt laserskannet terreng. To fangstgroper avtegner seg tydelig i sørvest.

Ved Ryengkrysset ligger det tre automatisk fredete kulturminnelokaliteter. Disse ligger på en «øy» mellom vegene fv. 8850 og kv. 34 som danner krysset. De aktuelle kulturminnene er registrert som to gravrøyser og to fangstgroper, men består av større arealer rundt enkeltminnene.



Figur 15: Oversiktskart. Rød sirkel markerer Ryengkrysset.

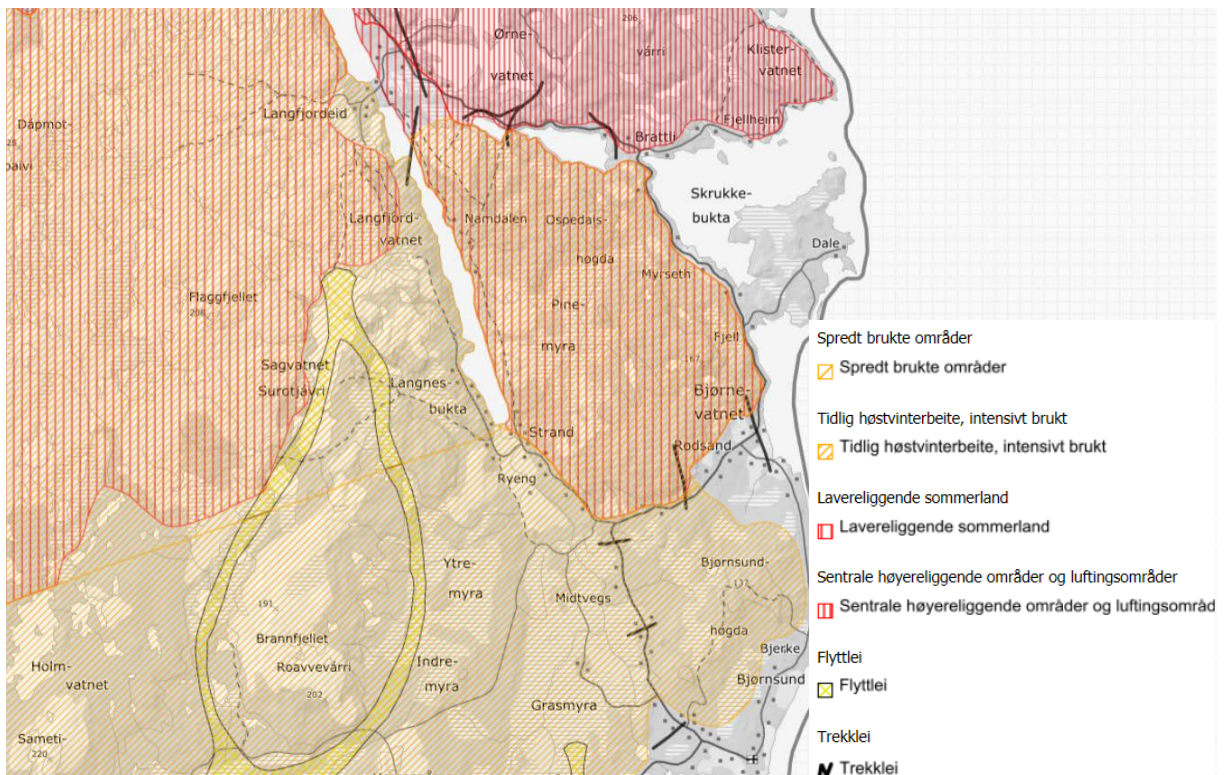


Figur 16: Laserskannet terreng (lidar) ved Ryengkrysset. Gule arealer er kulturminnelokalitetenes utstrekning.

6.10 Naturressurser

6.10.1 Reindrift

Planområde ligger innenfor reinbeitedistriktet 5A/5C Báhcaveaijji. Mellom Ørnevassbekken og Svanvik finnes det flere trekklei som fv. 855 kommer i berøring med, men ikke noen flyttlei. Registrerte trekkleier ligger sør for krysset ved Langfjordeid, på nord- og sørsiden av Firekantvatnet, sør for Skrukkebuktvatnet, på Bjørnstrand, ved Fyllingsvatn, på Pernillemyra og i Svanvik.

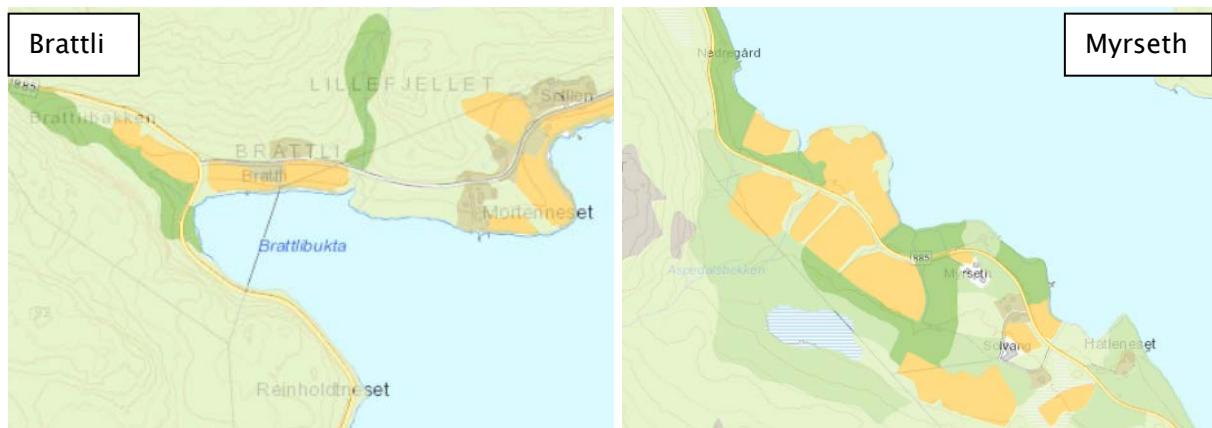


Figur 17: Utsnitt fra reindriftskartet oer planområdet

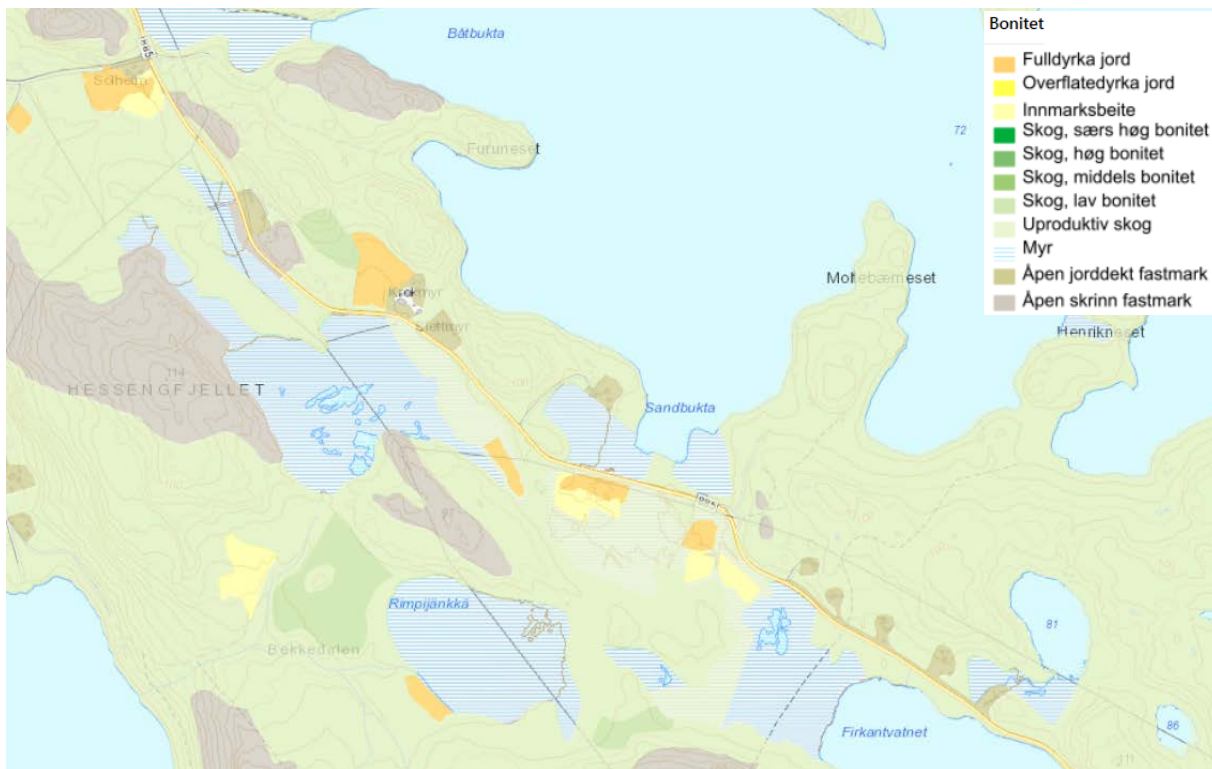
Store deler av vegstrekningen kommer i berøring med eller ligger innenfor områder som blir brukt til sommerbeite eller høst vinterbeite.

6.10.2 Landbruk

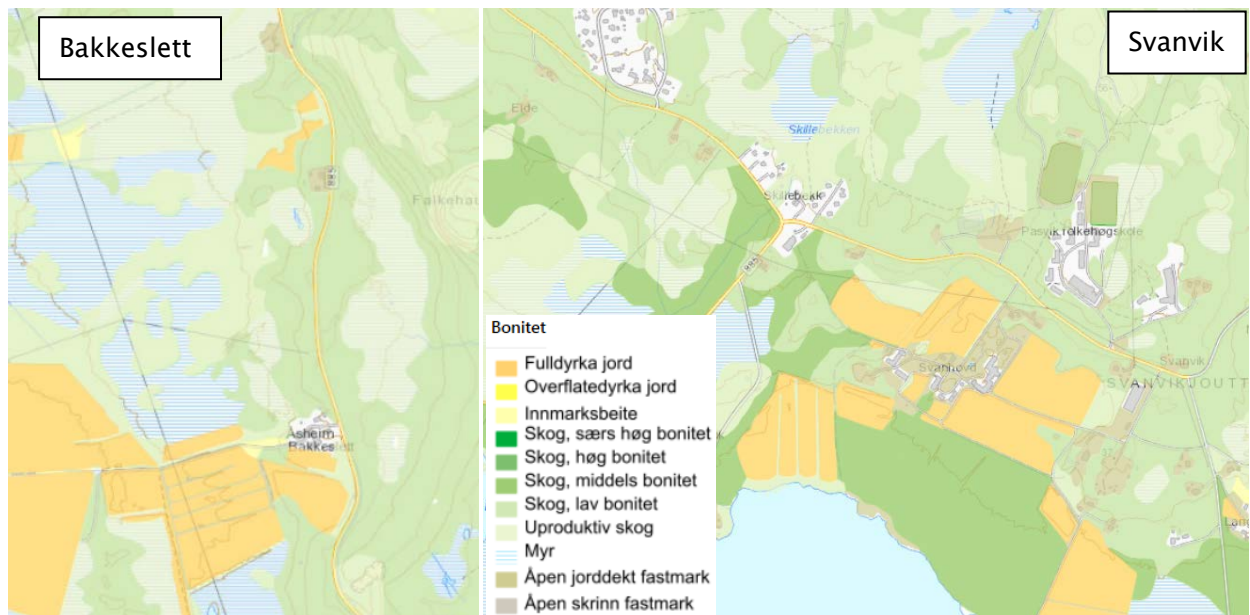
Arealressurskartet AR5 for planområdet mellom Langvasseid og Svanvik viser at det er en del landbruksområder langs vegstrekningen. Det er registrert både fulldyrka jord og innmarksbeite dog er disse områdene forholdsvis små og ikke arrondert. Noen plasser finnes det skog av middels bonitet. Noen plasser ligger jordbruksområdene tett inntil vegen, mens de andre plasser ligger ti meter og mer fra vegen. Nedenfor følger en oversikt over områder med fylldyrka jord, innmarksbeite og drivverdige skogsområder.



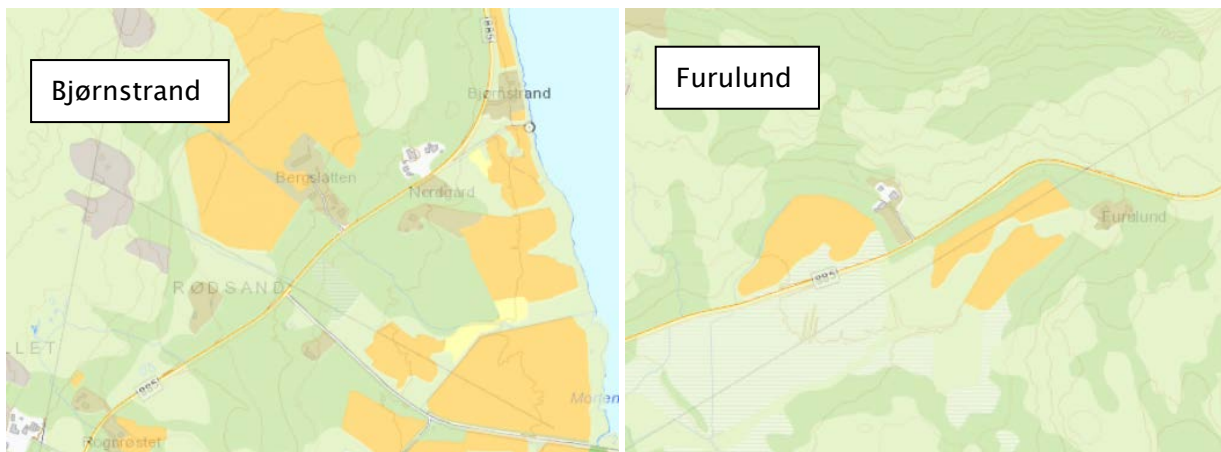
Figur 18: Utsnitt fra arealressurskartet, Brattli og Myrseth



Figur 19: Utsnitt fra arealressurskartet, Krokmyr



Figur 20: Bakkeslett og Svanvik



Figur 21: Utsnitt fra arealressurskartet, Bjørnstrand og Furulund

6.11 Grunnforhold

Det er varierte grunnforhold langs den ca. 22 km lange strekningen. Iht. kvartærgeologiske kart (www.ngu.no) varierer de registrerte løsmassene i området hovedsakelig mellom tykk og tynn morene, bart fjell, stedvis tynt dekke, tykk havavsetning, marin strandavsetning, torv og myr. Dette samsvarer i stor grad med de grunnforholdene som er registrert under grunnundersøkelsene langs strekningen.

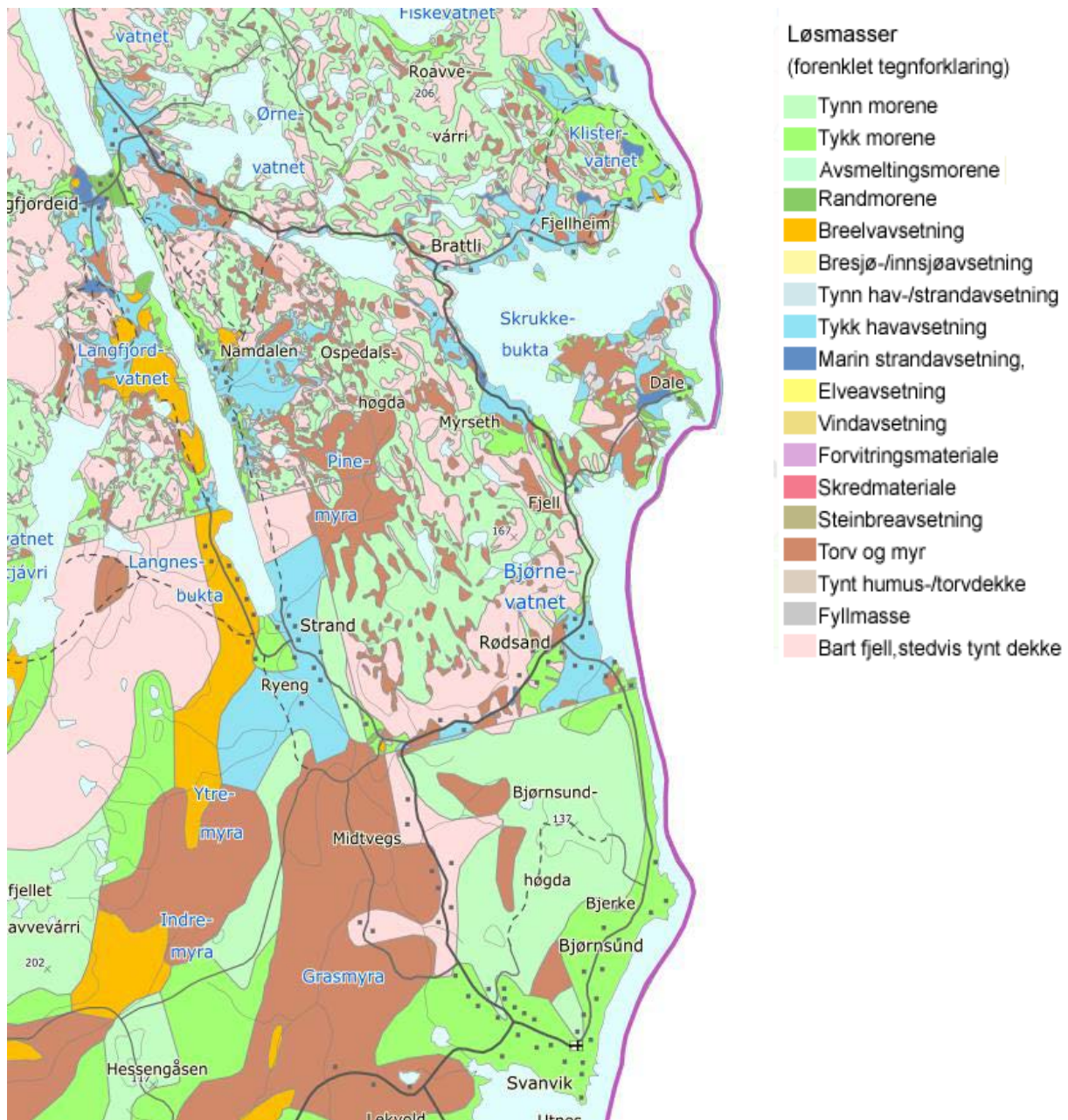
Det er registrert kvikkleire/sprøbruddmateriale i 4 områder langs strekningen. Av disse 4 områder vurderes 2 som potensielt kritiske mht. områdestabilitet; Brattli og Myrseth.

Brattli: Ved Brattli heller terrenget i sørøstlig/østlig retning ned mot Brattlibukta med en gjennomsnittlig helning på ca. 1:8 og høydeforskjeller på opptil 20 meter. Det er registrert kvikkleire i skråningen ned mot Brattlibukta i flere punkt.

Myrseth: Ved Myrseth faller terrenget mot øst med en gjennomsnittlig helning på ca. 1:15 og høydeforskjeller på over 20 m. Det er her registrert kvikkleire i den østvendte skråningen i flere punkter over et ca. 1 000 m langt strekk av veien.

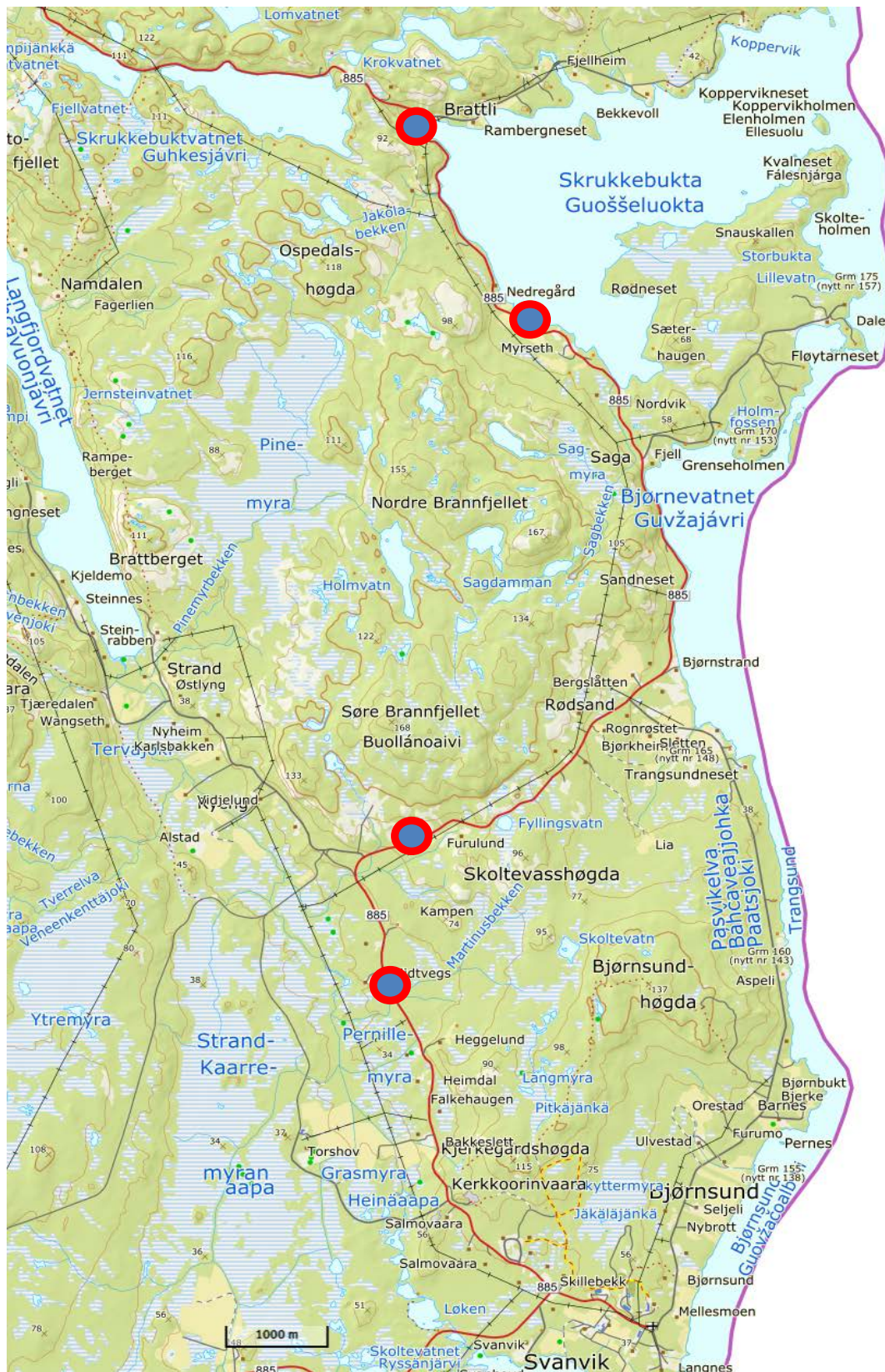
Furulund: Ved Furulund er det registrert et ca. 2 – 3 m mektig kvikkleirelag fra ca. 4 m under terreng i 2 punkter langs et ca. 300 m langt strekk av vegen.

Barheim: Det er registrert sprøbruddmateriale fra ca. 2,4 – 4,9 m under terreng i punkt 47, rett sør for avkjørselen til Barheim. Sondringen her antyder også kvikkleire fra ca. 2 – 7 m under terreng.



Figur 22: Løsmassekart fra www.ngu.no.

Det vises til Rambøll sine rapporter, G-rap-001 1350017942 og G-not-001 1950017942, for en nærmere beskrivelse av registrerte grunnforhold.



Figur 23: Oversiktskart hvor områder med kvikkleire/sprøbruddsmaterialer er markert med oransje/rød sirkel.

6.12 Konstruksjoner

6.13 Støy

Det legges Miljødirektoratets «Veileder til retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging» til grunn. Fv. 8850 har en ÅDT på ca. 770. Ved en tungtrafikkandel på 10 prosent og en respektive fartsgrense på 60 km/t og 80 km/t vil bebyggelsen i en avstand på mellom 40 og 60 meter ligge i gul sone.

		Avstand i m fra senterlinje av veien til ytterkant av rød og gul sone																			
Andel tunge %	Hastighet km/t	0				3				5				7				10			
		50	60	70	80	50	60	70	80	50	60	70	80	50	60	70	80	50	60	70	80
ÅDT	Sone																				
500	Rød	<6	<6	<6	<6	<6	<6	<6	<6	<6	<6	<6	<6	<6	<6	<6	<6	<6	<6	<6	<6
	Gul	16	19	23	30	16	19	25	35	16	19	25	40	16	19	30	40	16	21	30	45
1000	Rød	<6	<6	<6	<6	<6	<6	<6	<6	<6	<6	<6	<6	<6	<6	<6	<6	<6	<6	6	9
	Gul	18	30	40	50	20	35	45	50	22	35	45	55	24	40	50	55	25	40	50	60
2000	Rød	<6	6	8	9	<6	7	9	14	<6	7	10	15	<6	8	11	16	<6	8	12	18
	Gul	35	50	60	65	40	50	60	70	40	50	65	75	45	55	65	75	45	55	70	80
4000	Rød	6	11	17	24	8	13	20	30	8	14	21	30	9	15	23	35	10	17	25	35
	Gul	55	65	80	90	55	70	85	100	60	70	85	100	60	75	90	105	60	80	95	110
8000	Rød	15	23	35	45	16	25	40	45	18	30	40	50	19	30	45	50	21	35	45	55
	Gul	75	90	110	125	75	95	115	135	80	100	120	145	80	105	125	150	85	110	130	155

Figur 24: Avhengighet av røde/gule støysoner fra ÅDT og hastighet

7 Beskrivelse av forslag til detaljregulering

7.1 Planlagt arealbruk

7.1.1 Reguleringsformål og løsninger

Vegen vil følge dagens trasé, og valg av tiltak vil gjøres i detaljprosjekteringen i samsvar med Finnmark fylkeskommunes Handlingsprogram for fylkesveger. Arealbruken på begge sider av vegen vil øke slik at planlagte tiltak kan gjennomføres.

Det reguleres til:

Reguleringsplan PBL 2008

§12-5. Nr. 1 - Bebyggelse og anlegg

BFK Fritidsbebyggelse-konsentrert

§12-5. Nr. 2 - Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

SKV Kjøreveg

SVT Annen veggrunn - tekniske anlegg

§12-5. Nr. 5 - Landbruks-, natur- og friluftformål samt reindrift

L LNFR areal for nødvendige tiltak for landbruk og reindrift og gårdstilknyttet næringsvirksomhet basert på gårdens ressursgrunnlag

§12-5. Nr. 6 - Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone

V Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone

§12-6 - Hensynssoner

H140 Frisikt

H730 Båndlegging etter lov om kulturminner

§12-7 - Bestemmelseområder

--- Krav om nærmere undersøkelser, overvåking og klargjøring av virkninger

--- Anlegg- og riggområde

Figur 25: Reguleringsformål

Formål	Areal (daa)
Bebyggelse og anlegg	
Fritidsbebyggelse-konsentrert	1,1
Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur	
Kjøreveg	172,4
Annen veggrunn - tekniske anlegg	681,1
Parkering	6,8
Landbruks-, natur- og friluftformål samt reindrift	
LNFR	422,6
Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone	
Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone	1,2
SUM	1285,0

7.1.2 Områdebestemmelser

Det reguleres følgende områdebestemmelser:

- Krav om nærmere undersøkelser, overvåking og klargjøring av virkninger
- Anlegg- og riggområde

7.1.3 Hensynssoner

Det reguleres følgende hensynssoner:

- Båndlegging etter lov om kulturminner

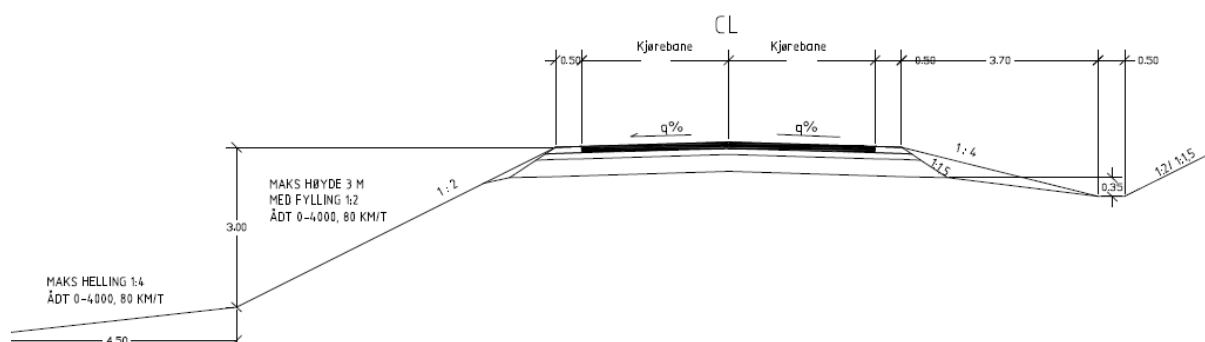
7.2 Tekniske forutsetninger

7.2.1 Kjøreveger

I reguleringsplanarbeidet er det forutsatt å utbedre dagens veg etter utbedringsstandard U-H₀1.

7.2.2 Normalprofil

Planen legger opp til en normalprofil med kjørebanebredde 6,5 meter pluss vegskulder og grøft på 3,7 meter. Vegfyllingene kan variere etter lokale forhold og har en helling på 1:1,5 til 1:3.



Figur 26: Normalprofil ved utbedring av fv. 8850

7.2.3 Fravik fra vegnormal

Statens vegvesens vegnormaler og håndbøker som skal følges ifm. med regulering er hjemlet i veglovens §13. Fv. 8850 planlegges utbedret etter utbedringsstandard, noe som medfører at en ikke kan oppfylle kravene som er nedfelt i vegnormalene som ellers ville gjelde ved bygging av ny veg. Alle fravik behøver derfor en formell klarering. Dersom kravene på reguleringsplannivå ikke kan innfris skal det søkes om fravik.

Reguleringsplanarbeidet legger opp til en flate regulering. Da det ikke skal utarbeides vegmodell og C-tegninger mangler det i utgangspunktet grunnlaget for å kunne søke om fravik fra gjeldende vegnormaler og håndbøker. Reguleringsplanen er ikke detaljert nok for å kunne gjøre konkrete vurderinger ift. gjeldende vegnormaler.

Grunnlaget for å søke om fravik på reguleringsplannivå faller bort siden det skal utarbeides en flate reguleringsplan uten detaljprosjektering i bunnen. Det kan ikke søkes om fravik på reguleringsplannivå, men i neste fasen, dvs. i forbindelse med prosjekteringen, skal aktuelle fravik vurderes og klareres.

7.3 Nærmere beskrivelse av planstrekningen

Lange deler av strekningen Håbet-Brattli er i dårlig forfatning. Det er behov for å grøfte, skifte stikkrenner, forsterke vegkroppen (masseutskiftning), asfaltere, samt rekkverksarbeid. I denne parsellen er en stor del av grøftene fjellgrøfter. Det gir behov for å sprengre.

Meterprisen for drenering blir derfor høyere enn normalt. Av trafikksikkerhetsmessige og økonomisk grunner vil det være hensiktsmessig å utbedre enkelte kurver, samt breddeutvide vegen på deler av strekningen.

Store deler av vegen mellom Brattli og Svanvik går lavt i terrenget, langs vann og over lange myrpartier. Her er hovedutfordringen å få etablert gode dreneringssystemer, samt forsterke vegkroppen. Det er behov for å grøfte og skifte ut stikkrenner, forsterke delstrekninger (masseutskifting), asfaltere og utbedre rekkverk.

Dagens vegareal mellom vil bli tilbakeført til LNFR formål aller går inn i det arealet som reguleres til annenveggrunn teknisk.

8 Virkninger av reguleringsplanen – arealbruk og løsninger

8.1 Framkommelighet

Ved å regulere vegen med en bredde på 6,5 m skal framkommeligheten på fv. 8850 forbedres. Større vegbredde vil medføre bedre framkommelighet for tynge kjøretøy og kortere transporttid. Utbedring av områder med dårlige siktforhold i kurver vil bidra til både bedre framkommelighet og økt trafikksikkerhet.

Vintervedlikeholdet forventes å bli lettere ved å legge til rette for grøftareal/snøopplag, noe som også bidrar til å øke framkommeligheten.

8.2 Samfunnsmessige forhold

Utbedring av dagens fv. 8850 mellom Langvasseid og Svanvik tilfører samfunnet verdier i form av økt framkommelighet og redusert ulykkesrisiko. En utbedret fv. 8850 gir bedre forhold for transport av varer og levende dyr, med mindre risiko for brekkasjer på kjøretøy. En utbedret fv. 8850 gjør strekningen mer attraktiv for fastboende da transporttiden blir kortere, og transporten oppleves som mindre slitsom enn det oppleves i dag.

På grunn av dårlig vegstandard er kjøringen preget av mye oppbremsing og akselerering. Når vegen er utbedret er det mulig å kjøre jevnere som gir positiv utslag på drivstofforbruket og klimagassutslippet.

8.3 Naboer

8.3.1 Avkjørsler og andre naboforhold

Avkjørsler fra eksisterende eiendommer opprettholdes, og strammes opp slik at de tilfredsstillende kravene til veg- og gateutforming i Statens vegvesens Håndbok N100. I vedlagt tabell er det listet opp eiendommene med avkjørsler langs fv. 8850 om som blir innregulert på reguleringsplanen. Kilometreringsen starter i nord og går sørover. I listen ligger derfor adkomstene speilvendt i kolonnen «side av vegen».

8.3.2 Endret bruk av utmark – finnmarkslovens § 4

Reguleringsplanen medfører økt arealbruk langs eksisterende veg. Økt arealbruk vil ikke påvirke beitegrunnet for rein siden store deler av arealet langs vegen består av myrområder, knauser, vann m.m. Reguleringsplanen vil ikke ha betydning for utøvelse av samisk næring og kultur.

8.4 Byggegrenser

Vegloven § 29, 2. avsnitt angir en byggegrense på 50 meter fra riks- og fylkesveg. Siden det ikke er innregulert egen byggegrense er det veglovens bestemmelser som gjelder.

8.5 Landskap

Det nye veganlegget vil i hovedsak bli liggende i samme trasé som eksisterende veg og medfører derfor ikke store inngrep i «urørt» natur. Vegen breddeutvides fra rundt 5 til 6.5 meter. I tillegg gjøres det mindre kurvaturutbedringer. Eksisterende terrenginngrep som fyllinger og skjæringer forsterkes noe. Vegen vil fremdeles fremgå som et nøktern inngrep sett både fra omgivelsene rundt og fra vegen.

Der det gjøres kurvaturutbedringer vil trær bli ryddet og landskapsrommet vil åpnes noe opp. De nye løsmasseskjæringene dekkes i likhet med resten av strekningen med avgangstein fra Sydvaranger gruve.

På en ca. 600 m lang strekning mellom Ørnevassbekken og Langvasseidkrysset rettes dagens veglinje opp for å oppnå bedre kurvatur. Her blir ny veg lagt parallelt med dagens veg. Den gamle vegstrekningen skal istandsettes.

Avbøtende tiltak:

Vegetasjon:

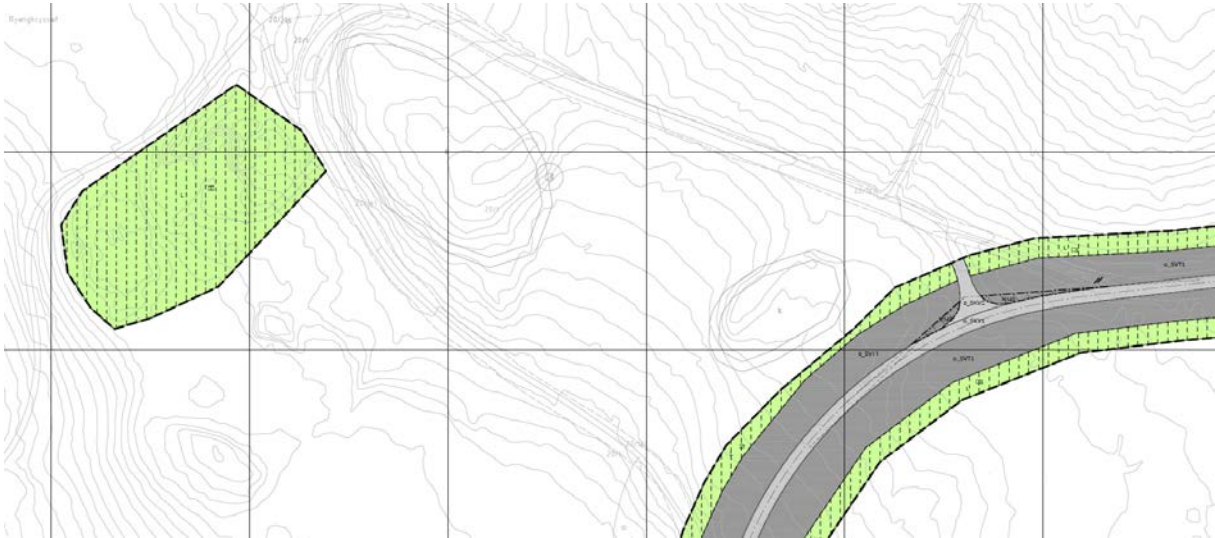
Stedegen vegetasjon skal tilbakeføres i sidearealene. Toppmasser sidelagres, benyttes til naturlig revevegetering og vil med tiden gjøre området grønt igjen.

Rigg- og marksikring:

Det skal i konkurransegrunnet utarbeides en rigg- og marksikringsplan som avsetter tilstrekkelig areal til marksikring, massehåndtering, massedeponi og riggområder. Det skal i konkurransegrunnet utarbeides en istandsettingsplan for riggområdene.

Deponi:

Eventuelle overskuddsmasser skal deponeres på angitt areal på plankartet. Der det finnes vekstmasser i deponiområdene som kan benyttes til naturlig revevegetering skal disse skaves av, mellomlagres og benyttes til istandsetting. Det skal i det videre arbeidet med konkurransegrunnet utarbeides en istandsettingsplan for deponiområdene. Da området reguleres som midlertidig rigg- og anleggsformål skal området tilbakeføre til underliggende hovedformål, dvs. LNFR.



Figur 27: Massedeponi i nærheten av Strand krysset

Terrengforming:

Fyllinger og skjæringer skal ha en naturlig og organisk form med god avslutning mot eksisterende terreng. For å sikre god revegetering av sidearealene bør skråninger ha en helning på minimum 1:4, gjerne slakere.

Slake skråninger, gjerne med varierende helning, er viktig for å unngå at vegen oppleves statisk og som en visuell barriere.

Ved inngrep i dyrkamark bør hellingen på fylling/skjæring være 1:8 for at mest mulig dyrkbart areal skal kunne reetableres. Dette muliggjør slått og reduserer påvirkningen på kulturlandskapet.

Inngrep i sjø- og vassdrag skal som hovedregel unngås. Der dette likevel er nødvendig, skal berørte områder istandsettes.

Vegetasjon:

Som hovedregel skal det benyttes naturlig revegetering i områder med skogs- og myrjord. Dersom det er behov for planting og tilsåing, skal det benyttes stedegne arter og lokale frøblandinger. Jordbruksarealer skal istandsettes på en måte som tilrettelegger for aktiv drift. Kultivert jord skal ikke blandes med naturjord. For arealer i, og i tilknytning til, bebygde strøk og jordbruksområder skal det gjøres nødvendige tiltak for å hindre spredning og/eller innføring av fremmede arter.

Når det gjelder istandsetting av gammel veg skal asfalt skaves av. Terrenget planeres ut og tilpasses omkringliggende terreng. Området revegeteres.

8.6 Nærmiljø/friluftsliv

Reguleringsplanen legger opp til at parkeringsplasser som brukes av vegfarende og som har utgangspunkt for fot- og skiturer beholdes slik de er i dag. En oversikt over innregulerte parkeringsplasser finnes i kap 8.9. Offentlige parkeringsplasser kan brukes for å komme seg ut på tur.

I hht kommunens kart om snøscooterløyper er det bare en løype som krysser fylkesvegen. Reguleringsplanen vil ikke medføre noen endringer med tanke på dette krysningspunktet og vil bli lagt til rette ved å skilte kryssende løype.

I reguleringssammenheng kan det ikke henvises til tidligere nevnte forskrift om snøscooterløyper da den ikke er vedtatt enda. Slik det er skissert fra kommunen ligger ny løype innenfor et areal nord for Brattli som er foreslått regulert til annen veggrunn teknisk. Planmessig taler ikke noe imot å fjerne bergknausen i området for å skaffe areal til snøskuterløypa da den ligger innenfor et område som er foreslått regulert til annen veggrunn teknisk.

Men det gjøres oppmerksom på at dette ikke er et prioritert tiltak ift prosjektøkonomien og dette planarbeidet.

8.7 Naturmangfold

8.7.1 Planens effekt på naturmangfold i området

Ved utøving av offentlige myndighet som berører natur, gjøres vurderinger av tiltakets virkninger på naturen. Vurderingene av tiltakenes effekt er basert på eksisterende informasjon om natur i området og supplert med befaring.

Tiltaket berører i liten grad urørt natur da det i all hovedsak følger eksisterende trase og utvider denne. De planlagte tiltakene vil derfor ikke påvirke truet eller verdifullt naturmangfold. Verdien av naturen i planområdet varierer fra liten til middels. Omfanget av tiltaket er lite til middels negativt. Konsekvensen av tiltaket blir derfor liten til middels. For å redusere de negative effektene på naturen utføres avbøtende tiltak.

8.7.2 §8 Kunnskap om naturmangfold i området

Informasjon om naturmangfold i området er basert på eksisterende registreringer og befaring i felt av biolog i Statens vegvesen. De eksisterende registreringene er innhentet fra naturbase (Direktoratet for naturforvaltning), artskart (Artsdatabanken) og vannmiljø (Miljødirektoratet og NVE). Vi anser kunnskapen om naturmangfoldet som god, og anser naturmangfoldlovens §8 om kunnskapsgrunnlaget som oppfylt.

8.7.3 Naturtyper, arter og økologiske funksjonsområder

Tiltaket vil i liten grad påvirke utvalgte naturtyper, prioriterte arter, verneområder, nærområder til verneområder. Det er gjort funn av arter som er regnet som truede eller sårbare (CR, VU, EN). Av fuglearter som er klassifisert som nær truet (NT) i den norske rødlista er det observert sivspurv, gulspurv, lirype, fiskemåke og taksvale. Videre er fuglearter som er regnet som truet (EN) er det også registrert lappsanger. Dvergspurv og

praktdroneflue er begge registrert som sårbar (VU). Flere av de andre fugleartene som er registrert i artsobservasjoner er trivielle arter som vurderes som vanlige for området. Tiltaket berører ikke hekkeområdene eller artene direkte.

Fra Ørnevassbekken til Svanvik finnes det flere elgkryssinger. I det videre arbeidet bør det innhentes informasjon om hvor disse overgangene er og tiltak som skilting og siktrydding må gjøres for å unngå påkjørsler.

Pasvikdalen har også en stor bestand av brunbjørn (EN) i Pasvik, og videre er det observert streifdyr av ulv (CR) og jerv (EN). Dette er arter som utnytter store områder til næringsøk og yngling. Utbedringen av vegen vil ikke ha noen konsekvens for disse artene.

Området har middels verdi for faunaen.

Hensyn til naturtypelokaliteten ved Brattli og forekomstene av Høstvasshår (NT) må ivaretas i prosjektet.

8.7.4 Vannmiljø

I henhold til vannforskriften må vegbygging i og ved vannforekomster foregå på en slik måte at vannet ikke blir forurenset eller øydelagt på noen måte.

Ørnevassbekken innehar en bestand av elvemusling. Det foreligger en plan om at muslingene skal flyttes til egnet lokaliteten oppstrøms brua i anleggsperioden. Planen er å samle muslingen i store nett, og sette disse nettene ned i sedimentet på lokalitetene oppstrøms brua. Muslingen vil bli holdt på den midlertidige plassen i 2 år etter at anlegget er ferdigstilt. Dette for at silt og annet skal ha tid til å renne ifra seg fra den nye vegkroppen. Det vil bli iverksatt egne tiltak for å rense avrenningsvann. Kvalifisert personell leies inn for å utføre jobben, samt at nødvendig tillatelse fra Fylkesmannen i Finnmark innhentes. Det vil bli satt ut DTG-detektorer både oppstrøms og nedstrøms broa. Detektorene vil overvåke konsentrasjonen av metaller i elva, for å se om elva blir påvirket av utslipp fra vegarbeidet. I arbeid med å forbedre, utvide og sikre fv. 8850 så må ikke vannkvaliteten i Ørnevassbekken forringes.

Selv om Pasvikvassdraget er regulert til kraftproduksjon innehar det en rik akvatisk diversitet med så mange som 15 registrerte fiskearter, deriblant en storørretbestand. Vassdraget har store stilleflytende, næringsrike gruntvanns- og strandområder som er viktige for en rekke fugl- og dyrearter.

Det fremgår i bestemmelsene til kommuneplanens areal at bygge- og anleggstiltak er forbudt i 100-meters belte langs Pasvikelva. Ved breddeutvidelse av vegen langs Pasvikvassdraget bør ikke arealet mellom vegen og elva forringes. Det bør videre unngås at vegen utvides uti elva eller at elva eller strandsonen blir berørt på noen måte. Selv om Pasvikelva er registrert som SMVF (sterkt modifisert vannforekomst), så skal ikke elva videre påføres ytterligere negativ påvirkning. Vannkvaliteten i vassdraget må ikke forringes og utslipp av forurensing fra anleggsmaskiner må ikke forekomme.



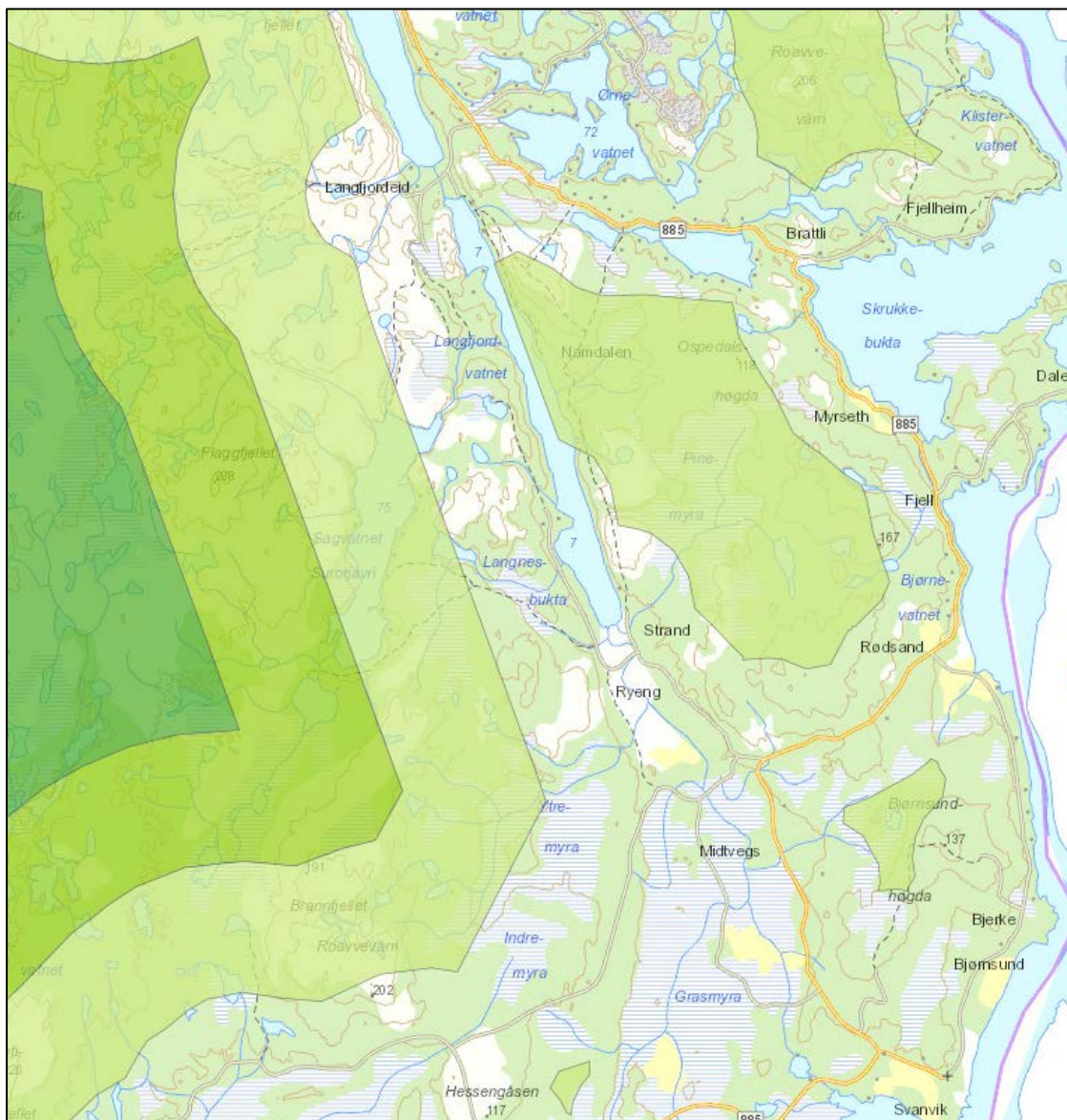
Figur 28: Pasvikvassdraget

Firkantvatn og Neverskrukkevatn har bestander av ørret og røye. Ved breddeutvidelse av veien bør inngrep i vannet unngås.

Kantsoner langs elver, vann og bekkestrekninger må ivaretas da disse sonene er av høy verdi både for landskapet og det biologiske mangfoldet. Sonebeltet har også funksjon som fangområde for avrenning fra landbruksarealer, erosjon og som naturlig flomdemper. I anleggsperioden må man unngå forurensing til vannresipientene fra maskiner og utsyr. Generelt må kulverter som skal byttes eller fornyes anlegges slik at de ikke utgjør vandringshinder for fisk (se Statens vegvesen sin rapport nr. 459 Frie fiskeveger). Videre må dimensjonen på kulvertrørene være store nok for å håndtere fremtidig økte vannmengder og flom.

8.7.5 Inngrepsfrie naturområder (INON)

Grensen for inngrepsfrie naturområder i Norge (INON) er på minst en kilometer fra inngrep. Traseen for ny fv. 8850 vil i hovedsak følge eksisterende fylkesveg, og dermed ikke berøre inngrepsfrie områder direkte.



Figur 29: Inngrepsfrie naturområder

8.7.6 §9 Om føre-var-prinsippet

Kravet til kunnskap skal stå i et rimelig forhold til sakens karakter og risiko for skade på naturmangfoldet. Planlagte tiltak består i utbedring og utvidelse av eksisterende veitrase. Vi anser kunnskapen om naturmangfold og effekter av tiltaket i planområdet som tilstrekkelig for vurdering av fare for tiltakets skade på naturmangfold. Det er ikke sannsynlig at tiltaket vil medføre alvorlig skade på økosystem, naturtyper, vegetasjon, flora, landskap og geologi. Føre-var prinsippet tillegges derfor ikke stor vekt videre.

8.7.7 §10 Samlet belastning på naturmangfoldet i planområdet

Av eksisterende inngrep i området finnes i dag noen boliger, hytter og lavspentledninger. Pasvikvassdraget er regulert til kraftproduksjon.

8.7.8 §11 kostnader ved miljøforringelse

Statens vegvesen har tatt kostnadene ved å fremskaffe kunnskap om naturmangfold i området. Videre vil det i tråd med vegvesenets retningslinjer bli utarbeidet ytre miljøplan samt rigg- og marksikringsplan hvor forebyggende eller gjenopprettende tiltak vil fremgå. For tiltak i planen vil vi fremover ha fokus på naturlig revegetering, fjerning av eventuelle fremmede arter og ivaretagelse av kantvegetasjon langs vei og vassdrag, ivaretagelse av viltoverganger, fisk og håndtering av elvemusling.

8.7.9 §12 om miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder

Det er ikke vurdert alternative traseer. Driftsmetoder omfatter tidspunkt for aktivitet, redskapsbruk og avbøtende tiltak. Ved revegetering bør det brukes stedege masser og vegetasjon for å hindre introduksjon av fremmede arter. Vassdrag er viktige spredningsveier for planter og dyr og disse bør opprettholdes for mulig vandring i anleggsperioden.

Det er ikke registrert fremmede arter i området.



Figur 31: Myrområde langs eksisterende veg



Figur 30: Bekk fra Neverskrukkevatn

8.8 Kulturminner

Ved Brattli kommer reguleringsplanen i direkte konflikt med nordlige halvdel av ID 67531, en fredet lokalitet med fangstgroper. Dersom vegen skal kunne bygges må det aktuelle arealet frigis fra kulturminnelovens bestemmelser. Dispenserende myndighet er Riksantikvaren, og en søknad om dispensasjon fra kulturminneloven må sendes via regional kulturminneforvaltning ved Sametinget eller Finnmark fylkeskommune. Detaljreguleringen kan ikke egengodkjennes før det foreligger et dispensasjonsvedtak fra Riksantikvaren. Det er planlagt et deponi vest for Ryengkrysset, men reguleringsplanen ikke i direkte konflikt med kulturminnene her. Arealet hvor deponiet er planlagt er planert og brukt som masseuttak tidligere, og innehar ikke lenger potensial for ukjente kulturminner.

8.9 Naturressurser

8.9.1 Reindrift

Verken flyttleier eller trekkleier vil bli påvirket varig av utbedringstiltakene. Under anleggsarbeidene må en påregne ulemper i form av støy som kan være forstyrrende for reinsdyrene.

I innspill til varsling av planoppstart gjorde reinbeitedistriktet oppmerksom på at det vinterstid blir en del snøfokk grunnet ugunstig utforming av rekkverk. Samtidig foreslo reinbeitedistriktet å utforme nytt rekkverk på en annen måte. Noen ganger kan rekkverket være til hinder for reinsdyrene når de skal krysse vegen, men reinbeitedistriktets innspill oppfattes slik at dette ikke er noen stor problemstilling i planområdet. Dermed vil reetablering av nytt rekkverk ikke vil ha noen store konsekvenser for reindriften.

8.9.2 Jordbruk

Ved utarbeiding av reguleringsplanen ble det lagt vekt på å redusere landbruksarealet som skal varig omdisponeres på et minimum. Spesielt i områder der landbruksarealet ligger tett inntil eksisterende veg er en omdisponering vanskelig å unngå. Vegens breddeutvidelse samt innregulering av sideareaer og sikkerhetssoner (reguleringsformål annen veggrunn -teknisk) medfører en varig omdisponering av ca. 5,5 daa fulldyrka jord som vist i tabellen.

Fulldyrka jord som kommer i berøring med midlertidige rigg- og anleggsområder er ikke tatt med i tabellen. Disse områdene vil etter avsluttet anleggsarbeid bli tilbakeført til opprinnelig formål, dvs. landbruks-, natur- og friluftsområde samt reindrift. Når fulldyrka jord brukes som midlertidig rigg- og anleggsområde skal matjorden fjernes, tas vare på og mellomlagres det før anlegget starter. Etter avsluttet anleggsarbeid legges matjorden tilbake.

Eiendom	Fulldyrka jord m ²
22/61	48
22/50	63
22/22	55
22/11	820
20/23	643
20/29	1 390
20/48	875
20/34	115
20/66	560
20/61	340
20/76	577
SUM	5 486

8.10 Parkering

Reguleringsplanen tar med følgende områder som reguleres til parkering:

Sted	Eierform	Plankart	Driftsansvar
Veien til Ørnevann (Langvasseidkrysset)	Annen eierform	R103	Privat
Ørnevannsvingen	Annen eierform	R106	Privat
Firekantvann	Annen eierform	R107/R108	Privat
Neverskrukkvann (Hildonenbekken øst)	Annen eierform	R110	Privat
Neverskrukkvann (Hildonenbekken vest)	Offentlig	R110	Finnmark fylkeskommune
Brattlibakken	Offentlig	R111	Finnmark fylkeskommune
Ørretbukt	Annen eierform	R118	Privat
Sagbekken	Offentlig	R120	Finnmark fylkeskommune
Nord Strandkrysset	Annen eierform	R128	Privat

8.11 Støy

Planlagt utbedring av Pasvikvegen følger eksisterende veg med senterlinje for kjørebanelen i dagens vegmidte. I utgangspunktet vil fremtidig støybildet ikke være annerledes enn dagens støybilde. Fremskriver en dagens trafikk vil det bli noe mer trafikk på Pasvikvegen i fremtiden, men dette er noe som ikke går inn i støyvurderingen siden planen i seg selv ikke legger til rette for trafikkøkning.

Tabellen under viser eiendommer langs fv 8850 og hvordan disse blir påvirket av støy. Det er ingen boliger/fritidsboliger i rød støysone, kun i gul støysone. Gul støysone utløser støytiltak på utendørs oppholdsareal iht T-1442. Boliger/fritidsboliger bygget etter 1997 må selv ivareta støytiltak.

Eiendom	Hjemmelshaver	Byggtype	Avstand til vei (m)	Fartsgrense	ÅDT	Støysone gul/rød
22/2/89	Finnmarkseiendommen	Fritid	30	60	850	55
22/61	Tor Anker Søtkarjævi	bolig	28	60	850	55
22/2/10	Finnmarkseiendommen Berit Siri Lillevik Roy Lillevik	bolig	27	60	850	56
22/1/5	Finnmarkseiendommen Arild Fredrik Solvoll	fritid	35	80	850	55
22/34	Fred Normann Høyer	fritid	35	80	850	55

Planbeskrivelse – Detaljregulering for fv. 8850 Langvasseid – Svanvik

21/18	Turid Haakseth Torleif John Haakseth Ulf Haakseth	fritid	27	80	850	56
21/1	Finnmarkseiendommen	fritid	17	80	800	56
20/157	Laila Cecilie Jerijervi	bolig	26	80	800	55
20/203	Eirik Wikan	bolig	23	60	800	55
20/48	Ketil Johan Wikan	bolig	25	60	800	55
20/186	Bjørg Karin Wikan	bolig	26	60	800	55
20/89	Magny Bakken	bolig	9	60	800	60
20/211	Ann Iren Nilsen Åge Torfinn Nilsen	bolig	20	60	800	56
20/40	Kjell Anders Hoel Undis Elisif Nilsen	bolig	15	50	800	58
20/177	Frode Lindstrøm Jacobsen	bolig	21	80	800	59
20/1/11	Finnmarkseiendommen Tone Lill Lindstrøm	bolig	17	80	800	61
20/1/11	Finnmarkseiendommen Tone Lill Lindstrøm	bolig	17	80	800	61
20/1/4	Finnmarkseiendommen Heg K. Amdal Klaus G. Amdal	fritid	28	80	700	57
20/129	Rajko Mitrovic Elisabeth Nordgård	fritid	36	80	700	56
20/34	Chritian Lande Svanhild Apeland Lande	bolig	45	80	700	55
20/205	Line Marie Skauen	bolig	33	60	700	55
20/106	Edgar Seljesæther	bolig	28	60	700	55
20/160 20/1	Finnmarkseiendommen Asbjørn Mortensen	bolig	28	60	700	55
20/187	Finnmarkseiendommen	verksted	39	60	700	55
20/69	Therese Løes	bolig	13	80	700	61
20/79	Alf Oskar Rafaelsen	fritid	22	80	700	59
20/79	Jan Vidar Dahle	bolig	22	80	700	59
20/166	Audun Bang Eriksen Vibeke Olsen	bolig	20	80	700	59
20/1/25	Finnmarkseiendommen	fritid	43	80	700	55
20/132	Cecilie Hansen	bolig	32	80	700	57
20/191	Bjørnar Beddari	bolig	30	50	700	55
20/215	Sør-Varanger kommune	offentlig	20	60	500	55

8.12 Massehåndtering

Det er ikke overalt behov for deponering av overskuddsmasser. Der det er størst behov innreguleres det et område til varig deponering av overskuddsmasser, regulert til offentlig formål.

8.13 Risiko, sårbarhet og sikkerhet – ROS analyse

8.13.1 Sannsynlighet

Vurdering av sannsynlighet for uønskede hendelser er klassifisert i:

1. Lite sannsynlig – hendelsen er ikke kjent fra tilsvarende situasjoner eller forhold, men det er en teoretisk sjanse
2. Mindre sannsynlig– hendelsen kan skje
3. Sannsynlig – kan skje av og til, mulig periodisk hendelse
4. Svært sannsynlig – kan skje regelmessig, forholdet er kontinuerlig tilstede

8.13.2 Konsekvens

Vurdering av uønskede hendelsers alvorlighetsgrad er klassifisert som:

1. Ubetydelig – Ingen fare for person– eller miljøskader, konsekvenser av systembrudd er uvesentlig
2. Mindre alvorlig – Få eller små person– eller miljøskader
3. Alvorlig – Alvorlige, behandlingskrevende person– eller miljøskader, system settes ut av drift over lengre tid
4. Svært alvorlig – katastrofer, mange døde eller alvorlig skadde, langvarige/uopprettelige miljøskader, system settes varig ut av drift

8.13.3 Risikomatrixe og klassifisering med fargekoder

På bakgrunn av vurderingen av sannsynlighet og konsekvens, finner man risikoen til en hendelse ved å sette hendelsen inn i en risikomatrix. Risikomatriksen er delt inn i 3 risikoområder:

Rød – hendelser med høy risiko -> tiltak skal iverksettes.

Gul – hendelser med betydelig risiko -> tiltak bør vurderes.

Grønn – hendelser med lav risiko -> tiltak er ikke nødvendig.

Virkning:	Ubetydelig	Mindre alvorlig	Alvorlig	Svært alvorlig
Sannsynlighet:				
Svært sannsynlig				
Sannsynlig				
Mindre sannsynlig				
Lite sannsynlig				

8.13.4 Analyse

Tabellen på neste siden viser selve ROS–analysen.

Hendelse/situasjon	Aktuelt ja/nei	S	V	Risiko	Kommentar	Avbøtende tiltak	S	V	Residuell risiko
Driftsfase- Natur-, klima og miljøforhold Er området utsatt for eller kan tiltak i planen medføre risiko for:									
1. Masseras /-skred	ja	2	3						
2. Snø-/ isras	ja	2	2						
3. Flomras	ja	2	2						
4. Elveflom	ja	1	2						
5. Tidevannsflo	nei			x					x
6. Drivsnø	ja	3	1						
7. Radongass	nei			x					x
8. Vindutsatt	ja	1	2						
9. Nedbørutsatt	ja	3	2		Dimensjonering stikkrenner, kulverter og grøfter (klimapåslag)				
10. Sårbar flora	ja	3	2		Sikre kantsonen langs vann/vassdragsområder/Pasvikelva				
11. Sårbar fauna	ja	4	3		Elvemuslinger i Ørnvassbekken (rødliste art)	Elvemuslingen Ørnvassbekken skal flyttes oppstrøms.	1	2	
12. Naturvernområder	nei								
13. Vassdragsområder	ja	2	2						
14. Grunnforhold	ja				Sjekk ut med geo/lab - ammunisjon?				
15. Automatisk fredede kulturminner	ja	3	2		Kulturminnebefaring Finnmark fylkeskommune, prosess mot riksantikvar for å frigi kulturminnet				
16. Geoteknisk ustabil grunn/fare for utglidning	ja	3	3		Flere områder er kjent der det finnes sensitiv grunn	Geoteknisk rapport utarbeidet, det vil ikke blir gjennomført store endringer på vegen	2	3	
Anleggfase - Bygde omgivelser - Kan tiltak i planen få virkninger for:									
17. Veg, bru, avkjørsel	ja	2	2						
18. Havn, kaianlegg	nei			x					x
19. Sykehus ol.	nei			x					x
20. Skole barnehage, fritidsaktiviteter	ja	3	3		Svanvik; skoleveg langs vegen. Barn unger ferdes ifm. fritidsaktiviteter	Vurdering av restriksjoner ifb. Anleggstid, utarbeiding arbeidsvarslingsplan / HMS-plan	2	3	
21. Tilgjengelighet for utrykningskjøretøy	ja	2	3		Utrykningsetatene vil bli orientert om redusert fremkommelighet				
22. Brannslukningsvann, mangelfull forsyning	nei			x					x
23. Kraftforsyning, ulykke relatert til anleggsarbeid	ja	2	3		Gjennomføre SJA, vurderinger knyttet til arbeidsulykker ifm. prosjektering				
24. Vannforsyning	ja	3	1						
25. Forsvarsområde	ja	1	1		Er i nærheten av et forsvarsområde i Svanvik, men kommer ikke i berøring med det				
26. Rekreasjonsområder	ja	3	1						
27. Reindrift	ja	3	2		Trekkei i planområdet, dialog med reindriftnæringen				
28. Fare for akutt forurensing	ja	3	3		Oljesøl, lekkasjer av miljøfarlige stoffer	Ivaretas i YM plan	2	2	

29. Permanent forurensing	ja	2	2						
30. Støv og støy; industri	nei			x					x
31. Støv og støy; trafikk	ja	3	3		Støy fra anleggsmaskiner, anleggstrafikk	følge opp støy i YM plan og oppfølging av T-1442	2	2	
32. Støy; andre kilder anleggsvirksomhet	nei			x					x
33. Forurenset grunn	ja	2	3		dumpet ammunisjon i Firekantvatnet. Dialog med forsvaret. Skal ikke gjøres noen tiltak i området.				
34. Høyspentlinje	ja	2	2						
35. Risikofylt industri	nei			x					x
36. Avfallsbehandling	ja	3	2		ivaretas i YM plan				
37. Midlertidig massedeponering	ja	2	3		blir hensyntatt i rigg- og marksikringsplan				
38. Oljekatastrofe	nei			x					x
39. Forurensing av vassdrag	ja	2	2						
Driftsfasen – Forurensing – Medfører tiltak i planen:									
40. Fare for akutt forurensing	ja	1	3						
41. Støy og støv fra trafikk	nei			x					x
42. Støy/støv fra andre kilder (maskiner)	nei			x					x
43. Forurensing av vassdrag	nei			x					x
44. Risikofylt industri	nei			x					x
Anleggsfasen– Transport – Er det risiko for:									
56. Bygging av ny bru og riving av gammel bru	nei								
57. Sprengningsarbeider	ja	2	3		Gjennomføre SJA, vurderinger knyttet til arbeidsulykker ifm. prosjektering				

9 Gjennomføring av forslag til plan

9.1 Framdrift

Arbeidene med utbedring av fv. 8850 er delvis allerede i gang og det er nå igangsatt en prosess med å kontraktfeste arbeidet over to år. Den videre fremdriften og gjennomføring av reguleringsplanen vil ellers være avhengig av fremtidige bevilgninger fra Finnmark fylkeskommune.

9.2 Finansiering

I fylkeskommunens handlingsprogram for fylkesveger 2018–2021 er det avsatt følgende midler for fv. 8850 i planperioden. Relevant for planarbeidet er midler avsatt til investering.

	Budsjett	Kommune	2018	2019	2020	2021	2018-2021
Vedlikehold							
Håbet – Nyrud (samordnet prosjekt)	Dekke	Sør-Varanger	3 000	2 000	2 000	2 000	9 000
	Grøft. & drenering		5 000	4 050	4 950	4 000	18 000
Hesseng	Dekke	Sør-Varanger	2 000	0	0	0	2 000
SUM vedlikehold			10 000	6 050	6 950	6 000	29 000
Investering							
Håbet – Nyrud (samordnet prosjekt)	Vegkropp	Sør-Varanger	6 000	6 000	10 000	10 000	32 000
Sum investering			6 000	6 000	10 000	10 000	32 000
SUM TOTALT:			16 000	12 050	16 950	16 000	61 000

Figur 32: Bevilgninger Finnmark fylkeskommune

9.3 Trafikkavvikling i anleggsperioden

På strekningen Håbetkrysset–Svanvikkrysset, begrenser omkjøringsveier seg til kun «Bjørnsundveien».

Dette gjør at kommunal vei Rødsand–Svanvik kan nyttes til omkjøring når det arbeides på fv. 8850 på strekningen Rødsand–Strandkrysset–Svanvik. Da dette er en relativt lang omkjøringsstrekning, ansees det som kun å nyttes ved vanskelige forhold.

Tradisjonelt sett oppleves det som uproblematisk å utvide litt i grøftesonen på den siden man skal ha trafikken gående mens man graver ut for ny vegoverbygning på den andre halvdel. Deretter flyttes trafikken over til den ferdigbygde siden når man graver ut resterende vegbredde.

9.4 Sikkerhet, helse og arbeidsmiljø (SHA)– og Ytre miljøplan (YM) for byggefasen

En Ytre Miljøplan (YM-plan) skal beskrive prosjektets utfordringer knyttet til ytre miljø og hvordan disse skal håndteres. Dette er i hovedsak et dokument for byggherren som skal

ivareta miljøkrav i lover og forskrifter. Planen er både grunnlag for prosjektering og konkurranse, og en oppsummering/vedlegg til sluttkontrakt. Statens vegvesen sin håndbok R760 «*Styring av utbygging-, drifts- og vedlikeholdsprosjekt*» stiller krav til at det skal utarbeides en Ytre Miljøplan på alle prosjekt.

I tabellen nedenfor er det listet opp spesielle miljøutfordringer som skal arbeides videre med i YM-plan.

Tabell: Innspill til YM-plan:

Tema	Problemstillinger/vurderinger
Støy	<ul style="list-style-type: none"> • Beboere utsettes for støy i anleggsperioden.
Vibrasjoner	<ul style="list-style-type: none"> • Vibrasjon fra graving, sprengning, komprimering, spunting m.m. kan medføre skader på bebyggelse, murer, gjerder etc.
Luftforurensning	<ul style="list-style-type: none"> • Naboer og trafikanter kan bli plaget av støv i anleggsperioden. • Eksos fra anleggsmaskiner kan bli til plage.
Forurensning av jord og vann	<ul style="list-style-type: none"> • Forurensede masser (vegkropp og jordmasser fra sideterreng) gjenbrukes i områder som kan føre til avrenning/ forurensing til nye omgivelser. • Oljesøl/ lekkasjer fra anleggsmaskiner.
Vassdrag og Strandsone	<ul style="list-style-type: none"> • Oljesøl/ lekkasjer fra anleggsmaskiner.
Kulturminne og kulturmiljø	<ul style="list-style-type: none"> • Berøring av kulturminnet som ligger nært vegen.

10 Sammendrag av innspill – alt. Sammendrag av merknader

10.1 Innledning

Statens vegvesen og Finnmark fylkeskommune varslet den 19.01.2018 planoppstart for detaljregulering for fv. 8850 Langvasseid–Svanvik i Sør–Varanger kommune.

Beboere i planområdet fikk tilsendt info med oppfordring til å bidra med innspill i forbindelse med planoppstarten. Det ble gjennomført et orienteringsmøte i forbindelse med planarbeidet på Svanhovd 21.02.2018. Det var 19 personer som møtte opp. Fristen for å komme med innspill var satt til 02.03.2018. På bakgrunn av varselet kom det inn 17 innspill. Samtlige innspill er kommentert av Statens vegvesen.

Dette dokumentet inneholder alle de innkomne innspillene, samt

Statens vegvesen Region nord sine kommentarer til disse. Bidrag fra beboere i området er viktig for det videre arbeidet da det er vanskelig for Statens vegvesen å kjenne til alt om lokale forhold. Innspillene er nyttig for det videre planarbeidet.

Det er utarbeidet planforslag som er sendt ut på offentlig ettersyn/høring før endelig vedtak i Sør–Varanger kommune.



Figur 33: Illustrasjon varsling av planoppstart

10.2 Innkomne innspill ved varsling av planoppstart

Ved høringsfristens utløp var det kommet 6 innspill fra sektormyndigheter og 11 innspill fra private grunneiere/foreninger. Innspillene gjelder både generelle forhold og konkrete eiendommer.

10.2.1 Innspill fra sektormyndigheter

10.2.1.1 Fiskeridirektoratet

Fiskeridirektoratet ser ikke at planarbeidet får konsekvenser for de interesser Fiskeridirektoratet skal ivareta.

Kommentar Statens vegvesen:

Dette tas til orientering.

10.2.1.2 Norges – vassdrags og energidirektorat (NVE)

I plandokumentene skal det gå tydelig fram hvordan NVEs saksområder for flom-, erosjon- og skredfare, allmenne interesser knyttet til vassdrag og grunnvann, og anlegg for energiproduksjon og framføring av elektrisk kraft er vurdert og innarbeidet i planen. Alle relevante fagutredninger innen NVEs saksområder må være vedlagt planen. NVE skal ha tilsendt planen ved offentlig ettersyn.

Kommentar fra Statens vegvesen:

I planforslaget reguleres det dagens veglinje uten at den blir flyttet. I planen skal Statens vegvesen sikre seg tilstrekkelig vegbredde til en evt. senere breddeutvidelse, samt at en skal sikre seg tilstrekkelig areal til sikkerhetssone og grøft/drenering. Det er ikke planlagt større tiltak ifm. utbedring av vegen.

I forbindelse med planarbeidet er det utarbeidet geoteknisk rapport som gjør rede for utfordringer i planområdet. Rapporten følger planforslaget som eget vedlegg.

Utbedring av eksisterende veg vil ikke komme påvirkning grunnvannet.

Når det gjelder energianlegg har Statens vegvesen hatt dialog med Varanger kraft. Blant annet var representanter fra Varanger Kraft og Statens vegvesen den 22.05.2018 på befaring for å vurdere eventuelle tiltak knyttet til eksisterende kraftanlegg langs vegen.

10.2.1.3 Finnmarkseiendommen

FeFo forutsetter at all bruk av Finnmarkseiendommen må avklares med FeFo som grunneier. FeFo viser videre til innspill til søknad om dispensasjon for utbedring av strekningen Ørnevassbekken–Langvasseid. Det forutsetter at planarbeidet vurderes etter Sametingets retningslinjer for endret bruk av utmark, jf. Finnmarksloven §4.

Kommentar fra Statens vegvesen

Hensikten med planarbeidet er å sikre seg nødvendig areal til utbedring av vegen med reguleringsplanen som hjemmelsgrunnlag for grunnvervet. Der med er det naturlig at

Finnmarkseiendom som største grunneier blir involvert i planarbeidet. I forbindelse med offentlig ettersyn/høring kan det gis kommentarer til fremlagte planforslag.

Når det gjelder nevnte dispensasjonssøknad så har Statens vegvesen har trukket den.

Sametingets retningslinjer for vurderingen av samiske hensyn ved endret bruk av utmark er vurdert i planbeskrivelsen. Sametinget er høringsinstans og fikk varsling om planoppstart. Det er ikke kommet noen negative uttalelse ift. endret bruk av utmark.

10.2.1.4 Sametinget

Ut fra generell kjennskap til området er det sannsynlig at det kan være samiske kulturminner som ikke er registret. Sametinget må derfor foreta en befaring før endelig uttalelse kan gis. Befaringa vil utføres i løpet av juni–august 2018. Befaringen er beregnet til 72.000,- kroner. Tiltaket kan ikke iverksettes før endelig uttalelse foreligger.

Kommentar fra Statens vegvesen

Det tas til orientering.

10.2.1.5 Finnmark fylkeskommune

- Finnmark fylkeskommune minner om innhold i planbeskrivelse, plan-ID og plankart, samt at arealer avsatt for allmennheten skal vurderes opp mot kriteriet om universell utforming.
- Dersom kommunen ikke alt har gjort det, så anbefaler fylkeskommunen at det plankartet sendes til Kartverket for kvalitetssikring.
- Statens vegvesen må påse at tiltaket imøtekommer kravene i vannforskriften og regional vannforvaltningsplan for norsk–finsk vannregion.
- Ut fra kjennskap til området finner fylkeskommunene det som sannsynlig at det kan finnes automatisk freda kulturminner som tidligere ikke er påvist. De må derfor gjøre en befaring før endelig uttalelse kan gis. Befaringen gjøres i barmarksperioden 2018, og kostnaden er beregnet til 63.407,- kroner.

Kommentar fra Statens vegvesen:

- I planforslaget reguleres det dagens veglinje uten at den blir flyttet. I planen skal Statens vegvesen sikre tilstrekkelig vegbredde til en evt. senere breddeutvidelse, samt at en skal sikre seg tilstrekkelig areal til sikkerhetssone og grøft/drenering. Det er ikke planlagt større tiltak ifm. utbedring av vegen. Planen regulerer ikke inn areal til bruk av allmennheten og det er dermed et begrenset behov når det kommer til universell utforming.
- Når planforslaget sendes ut på offentlig ettersyn/høring er det en rutine at reguleringsplankartet blir oversendt til Statens kartverk v/planVadso@kartverket.no.
- Plantiltaket er vurdert opp mot vannforskriften og regional vannforvaltningsplan for norsk–finsk vannregion og det gjøres rede for dette i planbeskrivelsen. Plantiltaket skal ikke forringe vannforekomst og etter vurderingene som er gjort med tanke på dette kan

Statens vegvesen ikke se at det vil oppstå negative konsekvenser. For mer utdypende informasjoner henvises det til planbeskrivelsen.

- Det er gjennomført en kulturminnebefaring av kulturminnemyndigheten. På det tidspunktet da planforslaget var utarbeidet forelå det ikke noen befarringsrapport, og det kom ikke noen signaler fra fylkeskommunen om at det ble gjort noen funn som gjør dette planarbeidet vanskelig.

10.2.1.6 Fylkesmannen i Finnmark

- Planen skal vurderes i forhold til kriteriene i forskriftens §4 og konsekvensutredes dersom planen faller inn under ett eller flere av disse kriteriene. Kommunens / vegvesenets konklusjon av vurderingen må fremkomme i planen.
- Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging skal legges til grunn i arbeidet.
- Anbefaling om å bruke reguleringsplanveileder fra kommunal- og moderniseringsdepartementet.
- Viser til at bygge- og anleggstiltak er forbudt i 100-metersbelte langs Pasvikelva, jf. pkt. 2.3 i bestemmelsene til kommuneplanens arealdel. Fylkesmannen ser det som viktig at arealene mellom eksisterende vei og Pasvikelva ikke forringes som følge av inngrep.
- Det er viktig å bevare et belte med kratt og vegetasjon langs elvestrengen på grunn av dens funksjon, og viser til vannressursloven §11 som pålegger at slike belter skal opprettholdes.
- Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging, T-1442/2016 skal legges til grunn ved arealplanlegging. Fylkesmannen ser det som viktig at det gis bestemmelser i planen som sikrer at støy ved boliger eller annen støyfølsom bebyggelse ikke overskrider anbefalte støygrenser.
- Innspill om å benytte veileder fra DSB for utarbeidelse av ROS-analysen som følger planbeskrivelsen.
- Viser til at det er gjort funn/observasjoner av arter av stor/særlig stor nasjonal forvaltningsinteresse innenfor planområdet, og at våre vurderinger må synliggjøres i beskrivelsen, jf. Naturmangfoldloven §7.

Kommentar fra Statens vegvesen

- Krav om konsekvensutredning ble tatt opp med Sør-Varanger kommune på oppstartsmøte. Hverken Statens vegvesen eller kommunen kunne se at plantiltaket utløser konsekvensutredning.
- Eksisterende veg ligger delvis veldig nært vann og vassdrag. Ved utarbeidning av planforslaget ble det lagt stor vekt på at man ikke kommer i berøring med vann og vassdrag. Der vegen går i nærføring har målet vært å redusere inngrepet i kantsonen til det som er absolutt nødvendig samt at det skal opprettholdes en buffersone mot vassdraget.
- Det er ikke utarbeidet støyrapport med bakgrunn i at det ikke skal gjøres noen endringer på veglinjen. Hensikten med planarbeidet er å innregulere dagens senterlinje veg og legge til rette for en evt. senere breddeutvidelse fra 5,5 til 6,5 meter. Plantiltaket legger heller ikke til rette for økt trafikk og Statens vegvesen har vurdert det som ikke nødvendig med en støyrapport. Der er tatt med reguleringsbestemmelser som skal ivareta støy på en tilstrekkelig måte, dvs. for utarbeidning av planen gjelder T-1442.

- Det er utarbeidet ROS-analyse som er del av planbeskrivelsen.
- Forholdet rundt elvemuslingen i Ørnevassbekken ble tatt opp med fylkesmannen og er omtalt i planbeskrivelsen. Statens vegvesen har fått dispensasjon fra fylkesmannen for midlertidig flytting av elvemuslingen. Dette forholdet vurderes dermed som avklart. Ut over det gjøres det i planbeskrivelsen rede for både flora og fauna.

10.2.2 Innspill fra private aktører

10.2.2.1 Varanger Kraft

Varanger kraft har en del lavspentlinjer som går langs veien, samt noe kryssing av Høyspentlinje. De ønsker å være med videre i prosessen.

Kommentar fra Statens vegvesen

Statens vegvesen var den 22.05.2018 på befaring med Varanger Kraft. Eksisterende kraftinstallasjoner, hovedsakelig lavspentstolper med ledninger, ble vurdert og om det er behov for å flytte de. I løpet av befaringen viste det seg at store deler av eksisterende kraftstolper må flyttes pga. vegens planlagte breddeutvidelse, samt at planen skal sikre tilstrekkelig sideareal.

Reguleringsplanforslaget er utarbeidet som flateregulering uten noen form for detaljprosjektering i bunnen. På reguleringsplannivå kan en derfor ikke ta stilling til hvilke kraftstolper som må flyttes, og dette med vurderes konkret ifm. prosjektering.

10.2.2.2 Norma T. Mortensen

Hele strekningen, Rødsand samt Langvasseid løftes særlig fram, er i dårlig forfatning og det er behov for å fjerne bergknauser og utvide vegen for å sikre trygg vei for store kjøretøy.

Kommentar fra Statens vegvesen

Hensikten med planforslaget er nettopp å legge til rette for utbedring av eksisterende veg. Dette innebærer også at planen legger til rette for siktutbedringer.

10.2.2.3 Kurt Wikan gnr. 20, bnr. 66

Drikkevannskilde ca. 12 m fra veien ved Furulund, ved Strandkrysset.

Kommentar fra Statens vegvesen

Om eller hvordan en kommer i berøring med drikkevannskilden kan ikke sies i reguleringsplanfasen. Prinsipielt gjelder at hvis tiltaket medfører at grunneieren ikke kan benytte drikkevannskilden lenger skal Statens vegvesen sørge for å etablere ny drikkevannskilde. Nærmere avklaring gjøres ifm. med prosjektering og byggeleder.

10.2.2.4 Egil Kaliainen

- På Rødsand er det to avkjørsler til badeplass og båtutsettingsplass på Sandnesset og en i bygda. Disse bør oppgraderes samtidig med veien slik at en kommer seg ned med båthenger.
- Dagens rekkverk bør skiftes ut med rekkverk av rør pga. snøfokk i veibanen og sikt bak rekkverk.
- Hogst av vegetasjon langs hele strekningen for å bedre siktforholdene.

- Det bør vurderes tiltak for parkering på de mest aktuelle utfartsområdene langs strekningen.

Kommentar fra Statens vegvesen

- Alle avkjørslene vil bli tilpasset utbedret veg.
- Rekkverk av rør er en løsning som Statens vegvesen har sett på og som vil bli vurdert. Dette er noe som tas med videre i prosjekteringsfasen.
- Generelt legger planforslaget til rette for å bedre siktforholdene. Dette omfatter bl.a. å sikre seg arealer der det i dag er dårlig sikt pga. vegetasjon. Ut over dette er siktrydding i kurver et driftstiltak.
- Tilrettelegging for parkering til utfartsområder langs fv. 8850 er ikke del av bestillingen fra Finnmark fylkeskommune.

10.2.2.5 Reinbeitedistrikt 5A/C Pasvik

- Oppgradering av veien må inneholde tiltak som i større grad hindrer påkjørsel av rein eller annet vilt ved bl.a. siktrydding i kurver og tettvokste strekninger.
- Dagens rekkverk langs fv. 8850 gir dårligere sikt og gir fokk som kommer inn på kjørebane. Rekkverk i rør er en bedre løsning som gir økt sikkerhet.
- Veien må ivareta behovet for sikker transport av varer og levende dyr.

Kommentar fra Statens vegvesen

- Generelt legger planforslaget til rette for å bedre siktforholdene. Dette omfatter bl.a. å sikre seg arealer der det i dag er dårlig sikt pga. vegetasjon. Ut over dette er siktrydding i kurver et driftstiltak.
- Rekkverk av rør er en løsning som Statens vegvesen har sett på og som vil bli vurdert. Dette er noe som tas med videre i prosjekteringsfasen.
- Hensikten med planarbeidet er å gjøre fv. 8850 mer trafiksikker.

10.2.2.6 Rødsand Vannanlegg SA, Svein Lillevik

Vannledningen på Rødsand går langs fylkesveien og krysser flere steder under veibanen. Krysningen blir både gjort av hovedvannledning samt stikk til enkelt hus. Vannledningen er pr i dag ikke GPS merket på kart, men vil bli gjort på barmark i 2018.

Kommentar fra Statens vegvesen

Vegstrekningen er ikke prosjektert enda, men det er sannsynlig med masseutskiftning i området. Dette betyr at eksisterende ledninger må skiftes ut eller kan bli ødelagt under anleggsarbeidene. Vannledninger som blir ødelagt vil bli erstattet med samme standard. Innspillet om vannledninger tas med videre i prosjektering.

10.2.2.7 Nils-Edvard Olsen

Har en godkjent, privat parkering i tilknytning til hytte 2030-21-1-7. Kotene er 69,55951 grader N og 30,07577 grader øst. Forutsetter at plassen blir oppgradert til å være tilpasset den oppgraderte veien.

Kommentar fra Statens vegvesen

Under forutsetningen at nevnte adkomst er godkjent av Statens vegvesen vil den bli tilpasset ny situasjon.

10.2.2.8 Rolf Randa

- Ørnebekken–Langvasseidkrysset: foreslår at det lages ny trasé på vestsiden av dagens vei fra brua og sørover, og koble seg på eksisterende vei nær Langvasseidkrysset.
- Rette ut S-sving i sørenden av Angelmyra før Firkantvann.
- Firkantvann, 150 meter nord for fjellkjæring, farlig avkjøring ved hytte når du kommer fra Pasvik. Veien bør rettes ut, skjæring kuttes for bedre sikt.
- Firkantvann ved vannets utløp er en bakketopp med feil dosering der biler havner utenfor på vestsiden av veien mot bekkedalen. Kryssingssted for elg i bakken ned mot Skrukkebukt vannet mai–november.
- S-svinger ved Skrukkebukt vannet bør rettes og skjæringer senkes.
- Elgtrekk i høyresving ved myr/bergnabb sett fra Kirkenessida 500 m sør for Skrukkebukt vannets utløp. Kommer brått på fra Pasvik (mai–november).
- Bakken ned mot Skrukkebukt – her bør veien legges i fjellfoten på vestsiden av dalen, og ikke østsiden som i dag.
- Farlig utkjørsel fra hytte 10 meter etter svingen ved Skrukkebukt på sørsiden av fjellskjæringen. Avkjørsel bør fjernes eller sving kuttes så man får sikt.
- Ved Myrset nord for 60-sonen er det bakke og venstresving som gjør dette til et utforkjøringspunkt. Veien bør rettes og doseres bedre. Gjelder fram til Holmfoss kryss.
- Ved Sandneset ca. 2 km sør for Holmfosskryss bør høyresving rettes ut.
- Veien bør rettes ut og skjæringer kuttes fra Rødsand 60-sone ved Hauk og videre mot sør til Strandkrysset.
- Elgkrysningspunkt 50 meter sør for Strandkrysset.
- Elgkrysningspunkt ved trafostasjon Midtveis.
- Innkjøring til gården Heggelund, Midtveis, farlig når man kommer fra Svanvik. Rette ut vei og senke skjæring.

Kommentar fra Statens vegvesen:

Prosjektøkonomien tillater ikke endringer på veglinjen og utbedringer av S-svinger. Dette gjelder stort sett også for utbedringer av lavbrekk og høybrekk. Spesielt med hensyn til veggeometrien, dvs. svinger, lavbrekk og høybrekk, må det noen plasser vurderes skilttiltak og gjeldende fartsgrenser. Reguleringsplanen kan innenfor gitt økonomisk ramme legge til rette for siktutbedringer i kurver, deriblant siktrydding. Dette vil forbedre situasjonen med tanke på kryssing av elg.

10.2.2.9 Roy Uno Mathisen

Det går kloakkrør under veien fra Svanvikkrysset og opp mot Mostad-feltet. Dersom veien utbedres i dette området må det varsles slik at gamle kloakkrør kan skiftes ut.

Kommentar fra Statens vegvesen

Om eller hvordan en kommer i berøring med kloakkrør kan ikke sies i reguleringsplanfasen. Nærmere avklaring gjøres ifm. med prosjektering og byggeleder. På generelt grunnlag gjelder at dersom eksisterende kloakkrør ødelegges eller må fjernes skal Statens vegvesen sørge for at den erstattes med kloakkrør som har tilsvarende standard.

10.2.2.10 Christian Lande gnr 20 bnr 34

Har eiendom på begge sider av veien. Planlegger byggestart av godkjent garasje i avstand 22 m til veien sommer 2018. Ønsker at eventuelle endringer i dagens veitrasé og utbedring av grøfter skjer på vestsiden av eiendommen. Det ligger en kum for hovedvannledning til Rødsand vannanlegg, ca. 10 m fra veikanten.

Kommentar fra Statens vegvesen

Det skal ikke gjøres noe med vegtraséen og reguleringsplanen tar utgangspunkt i dagens senterlinje veg. Ut over det skal reguleringsplanen sikre seg nok areal til en mulig breddeutvidelse fra 5,5 til 6,5 meter pluss sideareal.

Prinsipielt gjelder at hvis tiltaket medfører at dagens vannledning blir berørt skal Statens vegvesen sørge for å etablere ny tilsvarende ny ledning.

10.2.2.11 Hallgeir Larsen

Ba om å få tilsendt kartutsnitt av vegen ved Ørretbukta ved Holmfoss. Tilbakemelding fra han er at hushjørnet og hekken ikke blir berørt av veien siden senterlinja for vegen ikke flyttes.

Kommentar fra Statens vegvesen

Innspillet fra Hallgeir Larsen tas til etterretning.

11 Vedlegg

1. Forslag til plankart sist revidert 03.10.2019
2. Forslag til bestemmelser sist revidert 03.10.2019
3. Merknadshefte datert 03.10.2019
4. Geoteknisk notat datert 02.05.2018