



Statens vegvesen

PLANBESKRIVELSE

VEDTATT PLAN



OPPGRADERING RV. 94

PARSELL 9: GRØTNES - SARAGAMMEN

Hammerfest kommune

Innhold

1 Sammendrag	2
2 Innledning	3
3 Bakgrunn for planforslaget	5
3.1 Planområdet	5
3.2 Målsettinger for planforslaget	6
3.3 Tiltakets forhold til forskrift om konsekvensutredning	6
4 Planprosess og medvirkning	8
5 Rammer og premisser for planarbeidet	10
6 Beskrivelse av eksisterende forhold i planområdet	12
6.1 Beliggenhet.....	12
6.2 Dagens – og tilstøtende arealbruk	16
6.3 Trafikkforhold	16
6.4 Teknisk infrastruktur	17
6.5 Landskapsbilde.....	17
6.6 Nærmiljø/friluftsliv	21
6.7 Naturmangfold	21
6.8 Kulturmiljø og kulturminner	22
6.9 Naturressurser	23
6.10 Grunnforhold.....	24
6.11 Geologi.....	24
7 Beskrivelse av forslag for detaljregulering	25
7.1 Planlagt arealbruk.....	25
7.2 Tekniske forutsetninger.....	25
7.3 Nærmere beskrivelse av planstrekningen	30
8 Virkninger av planforslaget – arealbruk og løsninger	32
8.1 Framkommelighet.....	35
8.2 Samfunnsmessige forhold	35
8.3 Avlastet veg og forslag til omklassifisering.....	36
8.4 Grunnerverv, eiendom og rettighetshavere.....	36
8.5 Byggegrenser.....	37
8.6 Gang- og sykkeltrafikk.....	37

8.7 Kollektivtrafikk	38
8.8 Landskap/bybilde	38
8.9 Nærmiljø/friluftsliv	38
8.10 Naturmangfold	38
8.11 Kulturmiljø og kulturminner	40
8.12 Naturressurser	41
8.13 Geologi	42
8.13.1 Tunnelen	42
8.13.2 Bergskjæringer	45
8.14 Geoteknikk	45
8.15 Støy og vibrasjoner	46
8.16 Massehåndtering	47
8.17 Risiko, sårbarhet og sikkerhet – ROS analyse	48
9 Gjennomføring av forslag til plan	53
9.1 Framdrift og finansiering	53
9.2 Trafikkavvikling i anleggsperioden	53
9.3 Sikkerhet, helse og arbeidsmiljø (SHA)- og Ytre miljøplan (YM) for byggefasen	53
Sammendrag av innspill	55
Oppsummering og anbefaling	56
Vedlegg	57

1 Sammendrag

I nasjonal transportplan (NTP) 2014 – 2023 er riksveg 94 på strekningen Skaidi – Hammerfest foreslått oppgradert i siste seksårsperiode av planen, som vil si etter 2018. Med det som bakgrunn har Statens vegvesen igangsatt planarbeidet for en oppgradering av rv. 94 på parsell 9 Grøtnes – Saragammen i Hammerfest kommune.

Planarbeidet tar utgangspunkt i gjeldende NTP 2014–2023, og i en oppgradering av riksveg 94 til riksvegstandard, med utgangspunkt i eksisterende veglinje.

Målsettingen er å oppgradere rv. 94 til en moderne, trafikksikker riksveg med god regularitet som ivaretar både bilister og myke trafikanter. Et forhold gjør imidlertid parsellen ulik de andre; det er den mest værutsatte strekningen på rv. 94. Derfor er det fokusert på tiltak som vil redusere problemene vinterstid. Strekningen har også vanskelige geologiske områder, der eneste mulige løsning er bygging av en 1200 meter tunnel fra Mollstrand til Akkarfjord.

Planforslaget fører til at en bolig må innløses, på grunn av nærheten til tunnelen og vegen. I tillegg må en fritidsboliger innløses.

Planforslaget inneholder følgende sentrale elementer:

- Oppgradering av eksisterende veg til stamvegstandard H2, med 8,5 meter vegbredde.
- En veg med brede grøfter, fresefelt og høyfjellsprofil for å bedre vinterdriften.
- Oppgradering av Strømsneskrysset.
- Tunnel på 1200 meter fra Mollstrand/Lille Akkarfjord til Akkarfjord.
- Gang- og sykkelveg fra Saragammen til Akkarfjorddalen.
- Omlegging av avkjørsler og nye samleveger til boliger og fritidsboliger.
- Stopp/parkeringslommer langs riksvegen på Grøtneslandet.

Det er lagt stor vekt på å bedre vinterdriften på strekningen ved å løfte vegen høyere, bruk av brede grøfter og tilpasning av veglinjen i særlig utsatte områder. Brede grøfter resulterer i høye skjæringer, som søkes tilrettelagt med landskapsmessige tilpasninger så langt det er mulig. Den nye veglinjen gir god oversikt, og sammen med brede og tilpassede grøfter er det et mål å unngå reinpåkjørsler.

Nye gang- og sykkelveger, sammen med utvidet skulder langs Grøtneslandet vil gi økt trafikksikkerhet for gående og syklende. Med påkobling mot tunnel i Saragammen vil Hammerfest få sammenhengende gang og sykkelveg fra Mollstrand til Rypefjord, og en utvidet vegskulder til kommunegrensa vil øke sikkerheten videre langs rv. 94.

Hammerfest kommune og Statens vegvesen vil med dette planforslaget bidra til økt trafikksikkerhet for alle trafikanter, bedre bomiljø i Bekkeli og Akkarfjord og en veg med betydelig bedre vinterregularitet.

2 Innledning

Statens vegvesen utarbeider forslag til reguleringsplan

Med hjemmel i plan- og bygningsloven § 3–7 har Statens vegvesen i samarbeid med Hammerfest kommune, utarbeidet detaljregulering for rv. 94 Grøtnes – Saragammen.

Det vil si at Statens vegvesen med utgangspunkt i plan og bygningsloven § 3–7 har ansvar for planarbeidet og saksbehandlingen fram til oversendelse til Hammerfest kommune. Det er kommunen som tar ansvaret for administrativ- og politisk behandling, samt kunngjøring og varsel om vedtak fattet av kommunestyret i Hammerfest.

Formålet med en detaljregulering er å fastsette i detalj hvordan arealet innenfor et planområde skal utnyttes eller vernes. Detaljregulering skal derfor inneholde et detaljert plankart for område, samt planbestemmelser og en egen planbeskrivelse.

Detaljregulering skal følge opp og konkretisere overordnet arealdisponering i kommuneplanens arealdel, kommunedelplan eller områderegulering. Detaljreguleringen er også i mange tilfeller nødvendig rettsgrunnlag for gjennomføring av tiltak og utbygging, blant annet ved eventuell ekspropriasjon av grunn.

Statens vegvesen har ansvaret for planarbeidet til og med merknadsbehandling etter høringsperioden. Deretter mottar Hammerfest kommune planbeskrivelse, plankart og plan til politisk behandling. Veglinje og løsninger har vært presentert for Hammerfest kommune underveis, for avklaringer og som informasjon knyttet til kommunens pågående arbeid med områdeplan for Strømsnes.

Planforslaget ble lagt ut til offentlig ettersyn i perioden 26. mai – 8. august 2016. Det kom inn 10 merknader. Statens vegvesen har gått gjennom merknadene, og har foretatt to justeringer av planforslaget. Detaljreguleringen sendes nå kommunen for politisk sluttbehandling.

Planforslaget består av følgende deler:

- Planhefte, 02.11.2017
- Illustrasjonshefte, 02.11.2017
- Reguleringsbestemmelser, 02.11.2017
- Planbeskrivelse, 02.11.2017

Statens vegvesen Region nord, Postboks 1403, 8002 Bodø
eller firmapost-nord@vegvesen.no

Kontaktperson i Hammerfest kommune:

Øyvind Sundquist, tlf. 78 40 25 67, e-post: oyvind.sundquist@hammerfest.kommune.no

Kontaktperson i Statens vegvesen:

Elisabeth Jomisko, tlf. 78941 398, e-post: elisabeth.jomisko@vegvesen.no

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

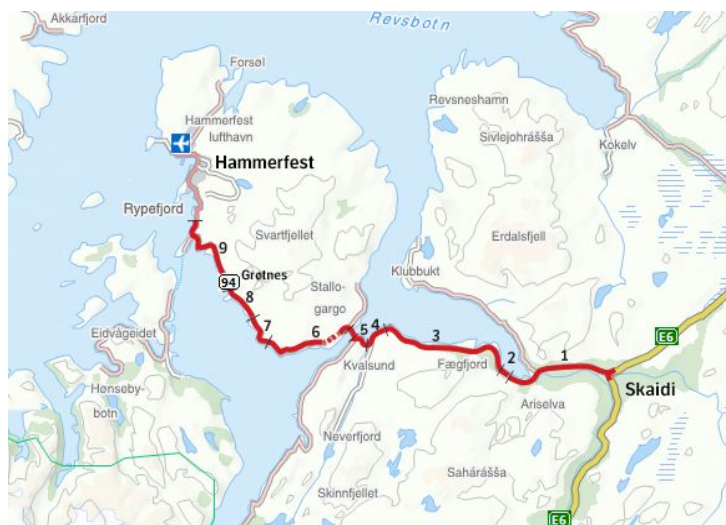
Planen er utarbeidet av en prosjektgruppe i Statens vegvesen region nord, og består av:

Prosjektgruppen	Navn
Prosjektledelse	Oddbjørg Mikkelsen
Planleggingsledelse	Biørn Roar Walsøe
Vegplanlegging	Knut-Vegard Rødberg
Landskap	Sigrunn Marie Lie
Naturmiljø	Trond Aalstad
Kulturminner/kulturmiljø	Tom André Edvardsen
Geoteknikk	Johan Kristoffers
Veg- og materialteknologi	Greger Wian
Geologi	Hallvard Nordbrøden
Drivsnø	Ole-André Helgaa
Grunnerverv	Tom Eirik Malin
Tunnelforvalter	Jon Einar Strige
Elektro	Trond Albriatsen

3 Bakgrunn for planforslaget

Oppgradering av rv. 94 fra Skaidi til Hammerfest ble vedtatt med NTP 2010–2019. Med bakgrunn i NTP ble det igangsatt et arbeid for å vurdere strekningsvise utbygginger.

Årsaken var at man ønsket å vurdere strekningsinndeling ut fra et plan- og utbyggingsperspektiv. Dette resulterte i en inndeling på 9 parseller, som også ivaretok de gjennomførte utbedringene og oppgraderingene på den omkring 6 mil lange strekningen til Hammerfest



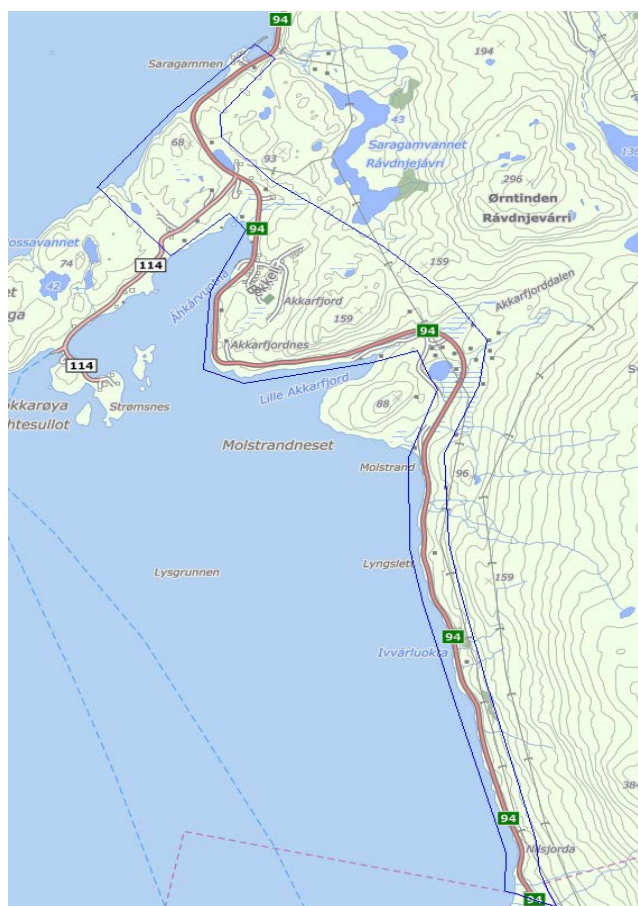
www.vegvesen.no/Riksveg/rv94skaidihammerfest

3.1 Planområdet

Planområde for parsell 9 er i sin helhet i Hammerfest kommune, fra kommunegrensa til Kvalsund og til Hammerfest, der den ender ved Saragammen. Samlet lengde på vegstrekningen er 7,5 km.

Sør for planområdet, ved Grøtnes, knyttes parsell 9 opp mot parsell 8, den vedtatte reguleringsplanen for ny flyplass på Grøtnes. Deler av veglinjen i parsell 9 overlapper veglinjen fra parsell 8, men kun fram til kommunegrensa mellom Hammerfest og Kvalsund.

Nord for parsell 9, ved Saragammen, knyttes veglinjen opp mot den vedtatte reguleringsplanen for rv. 94 Saragammen – Jansvannet. Her overlapper parsell 9 deler veglinjen i reguleringsplanen.



Planområdet for parsell 9 Grøtnes – Saragammen

3.2 Målsettinger for planforslaget

Målsettingen med planforslaget er å oppgradere rv. 94 parsell 9 Grøtnes – Saragammen til en moderne og trafikksikker riksveg, med god standard og med god regularitet, samt fjerne vinterdriftsproblemer som utgjør en flaskehals på strekningen.

Vegen oppgraderes for å øke framkommelighet og sikkerhet, noe som vil gi lavere transport- og ulykkeskostnader, samt bedre regulariteten. Prosjektet skal bidra til å fjerne flaskehals, samtidig som en forsøker å minimalisere inngrep i natur og landskap.

Samfunns mål

Oppgradering av rv. 94 parsell 9 inngår i regjeringens foreslåtte strategiske satsing på riksvegnettet gjennom NTP 2014 – 2023.

Statens vegvesen vil gjennom oppgraderingen av rv. 94 parsell 9 oppfylle de nasjonale prioriteringene i Nasjonal transportplan 2014 – 2023 om å bedre trafikksikkerheten og trafikkavviklingen. Prosjektet vil også bidra til økt sikkerhet for gående og syklende.

Effekt mål

Effektmålene er redusert antall ulykker, bedre regularitet og redusert reisetid for person- og næringstransport.

- Oppgradere vegstandarden slik at den tilfredsstillende dagens krav til riksveg.
- Tilrettelegge for myke trafikanter (gående og syklende).
- Minimalisere konsekvenser for natur og miljø ved god utforming av veganlegget.
- Øke trafikksikkerhet, bedre regularitet og trafikkavvikling.
- Reduserte transportkostnader ved å fjerne trafikale hindringer.
- Redusere reisetid for nærings- og persontransport.
- Redusere risikoen for påkjørsel av rein.

Resultat mål for detaljreguleringen

Prosjektets resultatmål er vedtatt detaljreguleringsplan for strekningen Grøtnes – Saragammen, som gir det juridiske grunnlaget for gjennomføring av tiltaket og plangrunnlag for erverv av nødvendig grunn. Ferdig reguleringsplan skal derfor bestå av planbeskrivelse, plankart og planbestemmelser i henhold til plan- og bygningsloven og Statens vegvesens bestemmelser.

Utover dette vil vedtatt reguleringsplan også danne grunnlag og føringer for utarbeidelse av byggeplan/konkurransesgrunnlag og etterfølgende utbygging.

3.3 Tiltakets forhold til forskrift om konsekvensutredning

I henhold til Forskrift om konsekvensutredning (KU-forskriften) kreves at planer og tiltak skal behandles etter forskriften, dersom de kan få vesentlige virkninger for miljø og samfunn. I forskriftens § 2 angis hvilke tiltak som skal behandles etter forskriften, og som skal være

vurdert i henhold til vedlegg I. Forskriftens § 3 angir hvilke reguleringsarbeider som skal vurderes nærmere i forhold til § 4 og kriteriene. Etter § 5 er det ansvarlig myndighets ansvar å avklare om et reguleringsarbeid faller inn under forskriften om konsekvensutredning.

Vurdering

I henhold til Forskrift om konsekvensutredning pålegger det forslagsstiller et ansvar å vurdere om planarbeidet vil falle inn under forskriften. En slik avklaring ble gjort allerede i oppstartsmøtet med kommunen, der tiltaket ble vurdert til ikke å falle inn under KU-forskriftens krav om konsekvensutredning. I vurderingen vises det til at reguleringsplaner som vil ha mindre virkninger for miljø og samfunn ikke er omfattet av krav om konsekvensutredning.

Tiltaket er vurdert i henhold til § 2 i Forskrift om konsekvensutredninger, vedlegg 1–26 til 28 om infrastrukturtiltak. Det er konkludert med at verken tiltakets utforming eller kostnad over 500 millioner faller inn under vedlegg 1 i forskriftens kriterier om konsekvensutredning. I en tidlig vurdering ble kostnadene for tiltaket anslått til ca. 200 millioner, med 40 prosent feilmargin. Det betyr at bygging av parsellen 9 ikke inn under krav i henhold til vedlegg 1, om infrastrukturtiltak som skal konsekvensutredes.

Det er videre vurdert med bakgrunn i forskriftens krav om at «reguleringsplan for vegtiltak skal behandles etter forskriften dersom den ikke er utredet kommuneplanen eller kommunedelplan, og der reguleringsplanen ikke er i samsvar med overordnet plan», KU forskriften § 3. Det vises til kommunens arealplan av 15.05.04 og kommunens arealplan fra 2010, som stadfester reguleringsplaner knyttet til eksisterende riksveg og framtidig tunnel.

Om reguleringsplan for vegtiltak skal konsekvensutredes skal avgjøres av planmyndigheten, på grunnlag av en vurdering i henhold til kriteriene i forskriftens § 4 om vesentlige virkninger for miljø og samfunn.

I oppgraderingen av rv. 94 ligger det som en forutsetning for tiltaket at oppgraderingen skal skje med utgangspunkt i eksisterende veglinje.

En tunnelløsning fra Mollstrand betyr avvik fra forutsetningen om eksisterende veglinje. Avvikene innebærer vegomlegging fram til portalene med 200 – 300 meter.

I vurderingen er det også lagt vekt på at tiltaket i hovedsak følger eksisterende trase.



Tunnel i arealplan fra 2010: «Fremtidig veg».

Tiltaket er etter KU-forskriftens § 4 vurdert til ikke å falle inn under kriteriene tiltak med vesentlige virkninger for miljø og samfunn. Vegen følger i hovedsak eksisterende veg, og selv med bakgrunn i aktuelle breddeutvidelser og tunnelløsningen vil ikke tiltaket medføre vesentlige virkninger for miljø og samfunn. Det vises også til vurderingen i pkt. 4.15 Virkninger på naturmangfoldet.

Etter en samlet vurdering er tiltaket vurdert til ikke å falle inn under kravene i Forskrift om konsekvensutredning (KU-forskriften).

4 Planprosess og medvirkning

En reguleringsplan omfatter ett eller flere plankart, med tilhørende bestemmelser. Planen kan inneholde ett eller flere hoved- og/eller underformål. Formålene kan beskrives hver for seg eller i kombinasjon. Både kart og bestemmelser er juridisk bindende. I tillegg utarbeides en planbeskrivelse.

En reguleringsplan består av følgende juridiske deler:

- Reguleringsplankart
- Reguleringsbestemmelser

Statens vegvesen utarbeider forslaget for detaljreguleringsplan; med reguleringsplankart, reguleringsbestemmelser, planbeskrivelse og illustrasjonshefte, som legges fram for Hammerfest kommune for politisk sluttbehandling.

Vedtatt reguleringsplan er grunnlag for ekspropriasjon, uten ny behandling av grunnlaget i 10 år framover.

Planprosess

Ved oppstart av planarbeidet skal det varsles ved offentlig kunngjøring, for å sikre at grunneiere og andre berørte får anledning til å delta i planprosessen. Det utarbeides et planforslag som legges ut til offentlig ettersyn. Når fristen for merknader er ute gjennomføres en merknadsbehandling, der eventuelle endringer blir foretatt. Deretter sendes planen til kommunen for sluttbehandling.

I henhold til plan- og bygningsloven § 12–9 er høringsperioden 6 uker.

Medvirkning i høringsperioden

I følge plan- og bygningsloven har alle som fremmer planforslag et ansvar for å legge til rette for muligheter for medvirkning for alle i planarbeidet. Innspillene og merknadene skal være en del av grunnlaget for planforslaget som sendes til politisk behandling. Ansvaret for å ivareta dette ligger hos forslagstiller, i dette tilfellet Statens vegvesen.

Det avholdes åpent møte der Statens vegvesen, i samarbeid med Hammerfest kommune, vil orientere om planene og virkningene av disse, samtidig med områdeplan for Strømsnes. Møtetidspunkt annonseres i Finnmark Dagblad, nettsidene til Hammerfest kommune og Statens vegvesen og Facebook Vegvesen Finnmark. Statens vegvesen har i tillegg åpen kontordag på trafikkstasjonen i Hammerfest.

Vedtatt plan

Innspill og merknader oversendes Statens vegvesen, som behandler eventuelle merknader. Etter merknadsbehandlingen oversendes planforslaget til sluttbehandling og vedtak i kommunestyret i Hammerfest kommune.

Innsigelse

Noen av sektormyndighetene har rett til å komme med innsigelser til planen. Dersom eventuelle innsigelser ikke tas til følge kan kommunen be om mekling hos fylkesmannen. Om mekling ikke fører fram, skal planen sendes Miljøverndepartementet.

Klage

Kommunens vedtak kan påklages til Miljøverndepartementet iht. plan og bygningsloven § 12–12. Avgjørelsesretten i klagesaker er delegert til Fylkesmannen. Eventuell klage stiles til Fylkesmannen og sendes til kommunen.

5 Rammer og premisser for planarbeidet

Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging

Overordnede nasjonale forventninger til plansystemet er blant annet å sikre at viktige utfordringer ved samfunnsutviklingen blir ivarettatt gjennom planleggingen. Nasjonale oppgaver og interesser som regjeringen mener er viktig skal være vurdert i planleggingen.

Det overordnede målet for regjeringens transportpolitikk er å tilby et effektivt, tilgjengelig og miljøvennlig transportsystem som dekker samfunnets behov for transport og fremmer regional utvikling. Transportpolitikken skal bidra til å begrense klimagassutslipp ved hjelp av kollektivstrategi, sykkelstrategi og gåstrategi.

Viktige virkemidler for å redusere veksten i biltrafikken er en bedre samordning av areal- og transportpolitikken, gode løsninger for kollektivtrafikken og et godt utbygd gang- og sykkelvegnett. Det er en nasjonal målsetting å øke sykkelandelen som transportmiddel.

Nasjonal transportplan

I Nasjonal transportplan (NTP) 2010 – 2019 foreslår regjeringen en oppgradering av rv. 94 på strekningen Skaidi – Hammerfest. I NTP er tiltaket beskrevet som et av de statlig finansierte prosjektene som er aktuelle i perioden. Bakgrunnen er trafikkøkningen på rv. 94, som kom med etableringen av ilandføringsanlegg for gass på Melkøya og riksvegens betydning som eneste innfartsveg til Hammerfest.

Oppgraderingen av rv. 94 ligger i NTP 2014–2019, som innebærer at prosjektet finansieres og gjennomføres i siste seksårsperiode. På bakgrunn av Nasjonal transportplan 2014 – 2023 igangsatte Statens vegvesen planarbeid for oppgradering av rv. 94 fra Skaidi til Hammerfest.

Oppgradering av rv. 94 Skaidi – Hammerfest er tidligere gitt fritak for KS1, Samferdselsdepartementet 22.06.09, med bakgrunn i at oppgraderingen gjelder eksisterende veg og uten krav til alternativvurderinger.

Planstatus for området

Vedtatte planer for området.

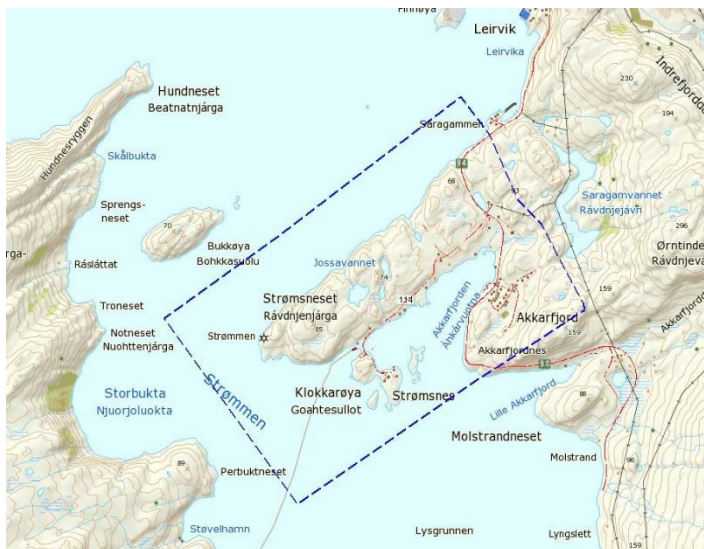
- Kommuneplanens arealdel for Hammerfest 2010 – 2022, vedtatt 16.12.10.
- Kommunedelplan for omkjøringsalternativer for riksveg 94, vedtatt 9.06.2011.
- Reguleringsplan for boligområdet Bekkeli, vedtatt 28.02.02.
- Rv. 94 parsell 8 Skjåholmen – Grøtnes, i reguleringsplan for flyplass på Grøtnes, vedtatt 12.03.2014.
- Reguleringsplan for Saragammen/Berglund (småbåthavn), vedtatt 17.09.87.
- Hammerfest kommune, kommuneplanens arealdel, vedtatt 2010.
- Plan for sammenhengende sykkelvegnett i Hammerfest kommune, vedtatt 2011.
- Reguleringsplan for rv. 94 omkjøringsveg Saragammen – Jansvannet, vedtatt 2015.

Planer under arbeid

Hammerfest kommune har et pågående arbeid med utarbeidelse av ny områdeplan for Strømsnes.

Planområdet for Strømsnesplanen overlapper detaljreguleringen for rv. 94 parsell 9, så det har vært viktig med et godt samarbeid mellom Hammerfest kommune og Statens vegvesen underveis i planprosessen.

Et tidsmessig samsvar mellom de to planene har utvilsomt vært nyttig for begge planene.



Planområde for områdeplan for Strømsnes

Andre rammer og føringer

Sametingets retningslinjer

I vurdering av samiske hensyn vises det til pbl. § 3-1 om «sikre naturgrunnlaget for samisk kultur, næringsutøvelse og samfunnsliv». For planarbeidet vises det til Sametingets retningslinjer og «Veileder for sikring av naturgrunnlaget for samisk kultur, næringsutøvelse og samfunnsliv ved planlegging etter plan- og bygningsloven (plandelen)», hjemlet i § 4 i Finnmarksloven.

Vannressursloven

Lov om vassdrag og grunnvann av 24. november 2000 nr. 82 (vannressursloven) har til formål å sikre en samfunnsmessig forsvarlig bruk og forvaltning av vassdrag og grunnvann (§ 1).

I henhold til § 5 skal vassdragtiltak, det vil si tiltak i vassdraget som vil påvirke vannføring eller vannkvalitet, planlegges og gjennomføres slik at de er til minst mulig skade. Loven regulerer også tiltak knyttet til kantvegetasjon, som skal sikres med et begrenset naturlig vegetasjonsbelte ifølge § 11.

Naturmangfoldloven

Det er krav om utredning/vurdering av konsekvenser i samsvar med et sett miljørettslige prinsipper for ivaretagelse av naturmiljø ved alle arealinngrep i natur, jf. naturmangfoldloven (nml) § 7, jf. §§ 8 – 12.

Universell utforming

Universell utforming er i diskriminerings- og tilgjengelighetslovens § 9 definert som «utforming eller tilrettelegging av hovedløsningen i de fysiske forholdene slik at virksomhetens alminnelige funksjoner kan benyttes av flest mulig. I plan- og bygningsloven § 1-1 vises det til at «Prinsippet om universell utforming skal ivaretas i planleggingen og kravene til det enkelte byggetiltak». Universell utforming er ett av flere hovedmål for transportpolitikken (St.meld. nr. 16 (2008–2009), og Statens vegvesen har ansvaret for at det oppfylles på riksvegen.

Statens vegvesens arkitekturstrategi

Statens vegvesen besluttet i 2012 en intern strategi for å fremme god arkitektur. Der konkretiseres etatens ansvar med å fremme god arkitektur, samtidig som man også ivaretar trafikksikkerhet og framkommelighet i utformingen av veganlegg.

Rikspolitisk retningslinje for samordnet areal- og transportplanlegging

Rikspolitisk retningslinje for samordnet areal- og transportplanlegging T-5/93 trådte i kraft i august 1993, og har blant annet som mål at arealbruk og transportsystem skal utvikles slik at de fremmer samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnyttelse, med miljømessig gode løsninger og god trafikksikkerhet.

6 Beskrivelse av eksisterende forhold i planområdet

6.1 Beliggenhet

Riksveg 94 er den 6,6 mil lange vegstrekningen fra E6 på Skaidi til tunnelen til LNG-anlegget på Melkøya i Hammerfest. Rv. 94 er den eneste innfartsveg til Hammerfest, og riksvegen er en helt sentral del av kommunikasjonstilbudet i Hammerfest og Kvalsund. Riksvegens sentrale betydning styrkes også av at sykehuset ligger i Hammerfest, et sykehus som skal betjene store deler av befolkningen i Vest-Finnmark. Vegens kommunikasjonsmessige betydningen styrkes av at Hammerfest er et regionalt trafikknutepunkt, med hurtigruteanløp, hurtigbåter og regionale bussruter.

De siste 15 årene har Hammerfest hatt en betydelig vekst, i hovedsak på grunn av gassanlegget Snøhvit og aktiviteter tilknyttet anlegget. I samme periode har det også vært en rivende utvikling av annen gass- og petroleumsvirksomhet i området, der Hammerfest har etablert seg som petroleumbyen i nord.

I tillegg sendes det store mengder fisk ut fra Hammerfest, både hvitfisk og laks. Denne fisketransporten ut av Hammerfest genererer mye trafikk på rv. 94 på veg ut fra Hammerfest. Spesielt gjelder det fersk laks i transport til de internasjonale markedene, som er avhengig av en god regularitet og sikre vinterforhold.

Riksvegen har både en viktig kommunikasjonsmessig betydning og en viktig strategisk betydning. Stenger riksvegen vil gods- og passasjertrafikken stoppe opp, men også ambulansetjenesten til sykehuset i Hammerfest vil bli berørt. Konsekvensene ved stengning av vegen ved ulykke eller vanskelige værforhold vil være betydelig.

For at Hammerfest skal kunne fortsette den positive utviklingen er det nødvendig med et moderne vegnett, som kan sikre god regularitet hele året.

Innfartsveg til Hammerfest

Riksveg 94 til Hammerfest har varierende standard; stedvis er den smal og stedvis har den vanskelig kurvatur. På deler av strekningen, spesielt i parsell 9, er det vinterdriftsproblemer. Statistikken viser at det har vært flere alvorlige trafikkulykker på strekningen mellom Skaidi og Hammerfest, også ulykker som har hatt dødelig utgang.

For å bringe rv. 94 opp til en trafiksikker og moderne riksvegstandard må deler av strekningen oppgraderes. Arbeidet har allerede pågått noen år; først med parsell 4 gjennom Kvalsund sentrum (fra 2004), deretter parsell 7 Skjåholmen (som inkluderte en tunnel) etterfulgt av parsell 5 (i 2014), som er siste del av oppgraderingen gjennom Kvalsund sentrum.



*Snøhvit anlegget under utbyggingen.
Foto: Bjørn Roar Walsøe*



*Trailer står fast og hindrer trafikken på rv.94.
Foto: ukjent.*



Parsellinndelingen for oppgradering av rv. 94 fra Skaidi til Saragammen

Sommeren 2015 ble arbeidet med oppgradering av parsell 1 Skaidi til Arisberget igangsatt. Ferdigstillelse er i 2017. Neste parsell som planlegges oppgradert er parsell 9.

Forhold på strekningen Grøtnes – Saragammen

Parsell 9 går fra Grøtnes til Saragammen, og har mange av de samme utfordringene som øvrige deler av rv. 94. I utgangspunktet oppfyller den ikke dagens standardkrav til en riksveg. Vegen er smal, med dekkebredde omkring 6,5 m og vanskelig kurvatur og stigninger. På den 7,5 km lange riksvegstrekningen er det ingen løsninger for gående og syklende i dag.

Parsellen er en kolonnestrekning, som et resultat av at den er mer værutsatt enn de øvrige parsellene. Det er spesielt snødrift, dårlig sikt og fokksnø som skaper problemer vinterstid, og som fører til at strekningen periodevis må kolonnekjøres eller stenges. I tillegg fører områdene med vanskelig kurvatur, sammen med utfordrende stigninger til at trailere kjører seg fast vinterstid. Ofte ender dette med stenging av riksvegen fram til kjøretøyene er fjernet.

Formålet med en oppgradering av strekningen mellom Grøtnes og Saragammen er derfor å oppgradere vegstrekningen til en moderne og trafiksikker riksvegstandard, som sikrer en god helårlig regularitet.

Grøtnes – Saragammen

På de første 3 km av strekningen, fra Grøtnes til Mollstrand, ligger vegen langs sjøen, med fjell på motsatt side.

Strekningen har smal vegbane, med bergskjæringer og smale eller manglende grøfter som gjør området svært utsatt for snødrift.

Vinterstid er dette et av flere områder der vanskelige vinterforhold fører til stenging på grunn av siktforhold og smal vegbane.

Etter Mollstrand følger vegen et område med rett veglinje gjennom et svakt skrånende terreng fram til Lille Akkarfjord. Deretter følger veglinjen et område med høye og bratte bergskjæringer fram til Akkarfjord. Langs deler av strekningen er det områder med ur som følger terrenget høyt oppover. Området er utfordrende for breddeutvidelse langs eksisterende veg, med de høye bergskjæringene over og bratte skråninger mot sjøen på andre siden.

Det er få boliger langs riksvegen, og de fleste ligger i Akkarfjord og i boligfeltet Bekkeli. Hoveddelen av boligområdet Bekkeli ligger trukket unna riksvegen, med et internvegssystem som fører ut på riksvegen. I nærheten av krysset til Bekkeli ligger endestopp og snuplass for skolebussen.

Fra rv. 94 ved Strømsneskrysset går fv. 114 ned til boligområdene på Klokkarøya og fergekaia, som er fylkesvegforbindelsen videre til Seiland.



Foto: Bjørn Roar Walsøe

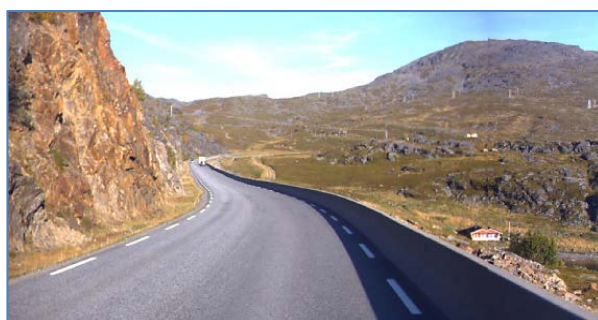


Foto: Statens vegvesen



Foto: Statens vegvesen

Etter Strømsneskrysset fortsetter riksvegen videre mot Hammerfest langs Dikevannet, et vann som i dag er lite berørt av rv. 94.

Vegen går deretter videre gjennom en uoversiktlig kurve og et område med høye bergskjæringer før man kommer fram til boligfeltet ved Saragammen og en småbåthavn. Her avsluttes parsell 9, ved det som er starten på den vedtatte reguleringsplanen for Saragammen – Jansvannet.



Foto: Statens vegvesen

6.2 Dagens – og tilstøtende arealbruk

Området har lite bebyggelse; flest boliger ligger i området ved Bekkeli og Akkarfjord. Området ved Akkarfjordalen og Mollstrand har lenge vært brukt som hytteområde av innbyggerne i Hammerfest. Nedre del av Mollstrand, mot sjøen er et hyppig brukt turområde.

Det er lite utbygd industri i området. Foruten virksomheten til en entreprenør innen blant annet transport og tilhørende næringsområde er det ingen industriell aktivitet i planområdet.

Like utenfor planområde, i nabokommunen Kvalsund, ligger Grøtnes, med et sorteringsanlegg for avfall for Hammerfest og Kvalsund kommune. I tillegg ligger det et privatdrevet massetak og et anlegg som foredler fisk i området. Alle disse generer trafikk inn mot Hammerfest.

Det er ingen jordbruksaktivitet her, men hele området er viktig for reindrifta, både som beiteområde og flyttelei.

6.3 Trafikkforhold

I forbindelse med reguleringsplaner utarbeider Statens vegvesen trafikkprognoser for framtidig trafikk på vegen, basert på egne trafikkdata. For parsell 9 er det en utfordring for analysen at det planlegges en ny flyplass på Grøtnes, som erstatning for dagens flyplass i Hammerfest.

I trafikkanalysen fra 2010 ble det gjort beregninger som viser framskriving av trafikk tall ved ny flyplass og uten. En ny flyplass på Grøtnes vil øke trafikken på strekningen mellom Grøtnes og Hammerfest. Tallmaterialet for ny flyplass ble beregnet ut fra eksisterende trafikk tall (2010), med framskriving til 2020 og 2040. På den måten vil framskrevne tall også gi et bedre grunnlag for beregning av framtidig trafikk mengde, som inkluderer en framtidig flyplass.

	2010	2020	2040
Uten ny flyplass	1285 kjt/d	1310 kjt/d	1470 kjt/d
Med ny flyplass	1285 kjt/d	1686 kjt/d	2216 kjt/d

Beregningene og framskrivningene viser at en ny flyplass vil medføre økt trafikk, men at økningen i gjennomsnittlig daglig trafikkmengde gjennom året eller årsdøgnstrafikk (ÅDT) ikke er så betydelig at det vil påvirke dimensjoneringsklassen på strekningen, som har et tak på 4000 kjt/d.

Fartsgrensen langs parsellen varierer, med 80 km/t fra Grøtnes til Bekkeli, deretter 60 km/t gjennom Akkarfjord og forbi Strømsnes.

6.4 Teknisk infrastruktur

Store deler av parsellen går gjennom åpent landskap uten særlig infrastruktur før man kommer til Bekkeli og Akkarfjordområdet. Gatebelysning starter ved avkjørselen til Bekkeli, fram til den avsluttes ved Strømsneskrysset.

Nord for bebyggelsen i Bekkeli ligger Saragammenvannet, som er drikkevannskilden til boligene i området Bekkeli og Akkarfjord. Vannets betydning ivaretas bl.a gjennom arbeidet med grunnundersøkelser og geologiske undersøkelser for tunnelen.

Kraftledningene i området krysser vegen på flere områder. Hammerfest energi har 22v. som følger veglinjen fra Grøtnes og videre mot Hammerfest. Anlegget krysser vegen i Akkarfjorddalen/Mollstrand. Øvrig hovednett følger veglinjen inn mot Molstrand, men med betydelig avstand fra berørt område.

6.5 Landskapsbilde

Landskapsbilde er et uttrykk for et områdes visuelle særpreg eller karakter, og temaet tar for seg hvordan landskapet oppleves romlig, ut i fra omgivelsene. Landskapsbilde omfatter alle omgivelsene, fra tett bylandskap til uberørt naturlandskap. Reiseopplevelse er hvordan landskapet oppleves sett fra vegen.

NIJOS (Norsk institutt for skog og landskap) har utarbeidet et nasjonalt referansesystem for landskap. Referansesystemet deler Norge inn i 45 landskapsregioner basert på store likhetstrekk i landskapet. Hver region har sin særegne karakter (skogoglandskap.no). De 9 delparsellene som går innunder prosjektet rv. 94 Skaidi – Hammerfest ligger i sin helhet innenfor landskapsregion 38 Kystbygdene i Vest-Finnmark, underregion 38.2 Hammerfest.

Regionen omfatter kyststrøkene i Vest-Finnmark, og består av store platåaktige og dype, fjord-innskårne øyer. Kystlinja er derfor bratt og flere steder utilgjengelig. Landskapet er vidt med brede fjorder eksponert mot det åpne havet, med områder med spredt bosetting. meget spredt og består av fiskevær og noen steder gårder.

Landskapet i parsell 9 Grøtnes – Saragammen:

Landskapet gjennom parsell 9 varierer mellom åpent, skrint fjordlandskap med mye berg i dagen og småskala og frodig landskap med spredt bebyggelse. Avrundende fjellformasjoner omkranser og avgrensner de ulike landskapstypene. Vegetasjonsdekket er tynt og består i hovedsak av bærlyngmark, rabbesamfunn og myr. Solitære dvergbjørk og klynger av dvergbjørk beriker de småskala landskapene.

Fra Grøtnes til Molstrand:

Landskapet er åpent og skrint med spektakulær utsikt over fjorden. Det fremstår som et røft landskap med mye berg og stein i dagen.

Eksisterende veg ligger på en hylle som er kuttet inn i fjellsiden og har laget et unaturlig hakk mellom fjorden og fjellet. Veggen danner da en fysisk og visuell barriere mellom fjell og sjø og strandsonen oppleves som utilgjengelig. Betongrekkverk gir ytterligere en visuell og fysisk barriere.



*Den sidebratte strekningen langs Grøtneslandet.
Foto: Hallvard Nordbrøden*

Kystlinjen er fliket og veggen ligger tett inntil strandsonen. Ved enkelte nes skjærer veggen seg inn i fjellet på innersiden og har ført til skjæringer. Strandsonen fremstår likevel naturlig og uberørt enkelte steder. På vinterstid oppstår ofte høye snøskavler.

Området er eksponert og sidebratt og derfor sårbart for inngrep. Inngrepet kan imidlertid bli absorbert i det store landskapet dersom det blir bevisst utformet.

Fra Molstrand til Lille Akkarfjord:

Dagens veg trekker seg bort fra fjorden og inn i et mer småskala landskap som er omkranset av avrundede fjell.

Landskapet oppleves noe mer frodig med mose, grasarter, lyng og myrområder, samt at små vann/bekker kommer til syne. Solitære dvergbjørk beriker området. Mindre hytter og strømmaster krydrer landskapet og er godt synlig.

Dagens veg ligger på en høy og stram fylling på tvers av det småskala området og fyllingen harmonerer ikke med vegetasjonen rundt.

Betongrekkverk forringer utsikten. Berg i dagen og ur preger området rundt.

Området er sårbart fordi landskapet er småskala og bebyggelsen ligger tett inntil. Inngrepet kan imidlertid bli noe absorbert dersom fyllingene blir slaket ut slik at rekkverk unngås. Fyllingen skal naturlig revegeteres for å harmonere med vegetasjonen rundt.

Fra Lille Akkarfjord til Akkarfjord:

Dagens veg følger igjen fjordlinjen og landskapet er mer åpent. Området er svært sidebratt og dagens veg ligger på en hylle mellom høy bergskjæring eller ur og bratt steinfylling. Området fremstår uryddig, men utsikten over fjorden er spektakulær. Betongrekkverket forringer utsikten.

Området er svært bratt og derfor sårbart for inngrep. En utbedring av vegen i dette området vil føre til svært høye bergskjæringer og høye fyllinger som ikke vil kunne absorberes i landskapet.



*Det svært bratte området ved Lille Akkarfjord.
Foto: Hallvard Nordbrøden*



Ved Mollstrandvannet. Foto: Hallvard Nordbrøden

Fra Akkarfjord til Kuvika:

Dagens veg følger fjorden og kommer inn til Akkarfjord. Landskapet er mer småskala og frodig, men med mye berg og stein i dagen.

Næringsområdet ned mot fjorden fremstår uryddig og forringer området. Landskapet preges av bolighus i Bekkeli som er usystematisk plassert mellom vegen og fjellene i bakgrunnen.

Plantet rogn i hagene er med på å gjøre området frodig og skjerner mellom husene og vegen. Solitære dvergbjørk beriker området.



Dikvannet i Akkarfjord. Foto: Hallvard Nordbrøden

Lyktestolper, strømmaster og strømledninger er med på å gjøre området uryddig. Fjordbotn og intakt strandsone beriker området.

Dagens veg følger landskapets terrengformer godt og går inn i et myr-landskap i Akkarfjord som fremstår mer frodig. Mindre hytter/hus krydrer landskapet. Lysmaster med ledning forringer og gjør landskapet mer uryddig også her. Dikvannet beriker det lille tettstedet ved både å ha en opplevelse- og rekreasjonsverdi. Vannet har en naturlig kantsone. Betongrekkverk forringer noe.



Utsikt mot Kuvika. Foto: Hallvard Nordbrøden

Vegen ligger mellom Benkan og Lillevikhøgda og har ført til noe bergskjæringer. Mot Kuvika

åpner landskapet seg og dagens veg ligger igjen på en hylle mellom fjord og bergskjæring. Det er svært bratt i området og vegen ligger luftig til. Betongrekkverk forringer utsikten. Mot Rypefjord er det viktigste landemerket det karakteristiske fjellet Tyven på 418 m.

Området i Akkarfjord er sårbart fordi landskapet er småskala og bebyggelsen ligger tett inntil. Inngrepene kan imidlertid bli noe absorbert dersom fyllingene blir slaket ut slik at rekkverk unngås. Fyllingen skal naturlig revegeteres for å harmonere med vegetasjonen rundt. Dikvannet er også sårbart for inngrep og burde skånes.

6.6 Nærmiljø/friluftsliv

I dag er det ingen gang og sykkelveg langs rv. 94 på strekningen. Eneste mulighet for myke trafikanter er den smale vegskulderen, noe som begrenser bruken av området for fotgjengere og syklistene. For beboerne i området, og spesielt barna er ikke riksvegen et alternativ når de skal mellom bygdene i området. Beboere opplyser at barna blir kjørt i bil, selv på korte turer i byga, fordi trafikkforholdene oppleves som farlige.

Strømsnes og Mollstrandområdet er et mye brukt turområde for kommunens innbyggere. I kommunens temakart er da også et område nord-øst for Strømsnes beskrevet som viktig friluftsområde. I tillegg har både Mollstrandområdet og Grøtneslandet tradisjon som hytteområde for Hammerfestingene.

I dag starter skuterløype nr. 3 omkring 250 m nord for Strømsneskrysset.

6.7 Naturmangfold

Planområdet ble befart av naturforvalter i juli 2015, uten at det er registrert viktige naturtyper eller andre viktige areal med spesielle naturverdier.

Vegetasjonen i planområdet er typisk for denne delen av Finnmarkskysten, og består i hovedsak av bærlyngmark, rabbesamfunn og myr. Vanlig registrerte arter langs hele traseen er blokkebær, krekling, grepplyng, røsslyng, rypebær, skrubbær, torvull, duskull, myrhatt, bjønnskjegg, engfrytle, tettegras, harerug, molte, rundsoldogg, finnskjegg, sølvbunke, flekkmarihand, kvitlyng, linnea og dvergbjørk. Det finnes lommer med noe rikere vegetasjon, men ingen sjeldne arter eller rikere flora av et omfang som tilsier registrering som viktig naturtype.

Rikest vegetasjon er det langs et søkk/vannsig om lag 1 km nord for Grøtnes. Der er kalkkrevende arter som gulsildre, gulstarr, bjønnbrodd og svarttopp. Langs vegkanten vokser lite kravfulle arter som kvitkløver, ryllik og blåklokke. Myrene er relativt artsfattige starrmyrer uten arter som indikerer rikmyr.

Dikevannet har naturlig kantsone utenom langs eksisterende veg der det er fylling ut i vannet. Der det er naturlig strandsone er det fin overgang mellom vann og fastmark med flaskestarr og vannlilje ytterst og en brem av myr mot fastmarka innenfor. Tross nærhet til veg er vannet egnet som hekkelokalitet for enkelte arter av ender som toppand, stokkand og krikand. Det ble observert ei toppand-hunn på vannet men ingen unger.

Det ble observert ørret i bekken nedenfor Molstrandvannet og i bekken som renner ut fra Stormyra.

Det er registrert krykkje (EN), markellterne (EN), oter (VU), teist (VU), hønsenhauk (NT) og tjuvjo (NT) i området, men ingen er registrert som hekkende i eller nær planområdet.

Berggrunnen består av en glimmergneistype som i hovedsak er hard og forvitret tungt og derfor ikke er spesielt gunstig for rikere flora. Det er stort sett bart fjell med et tynt vegetasjonsdekke på hele strekningen. Unntaket er der hvor topografien har gjort at det har kunnet bygge seg opp torv, men det er ikke stor mektighet på myrene i området. Det er marine strandavsetninger ved Akkarfjord.

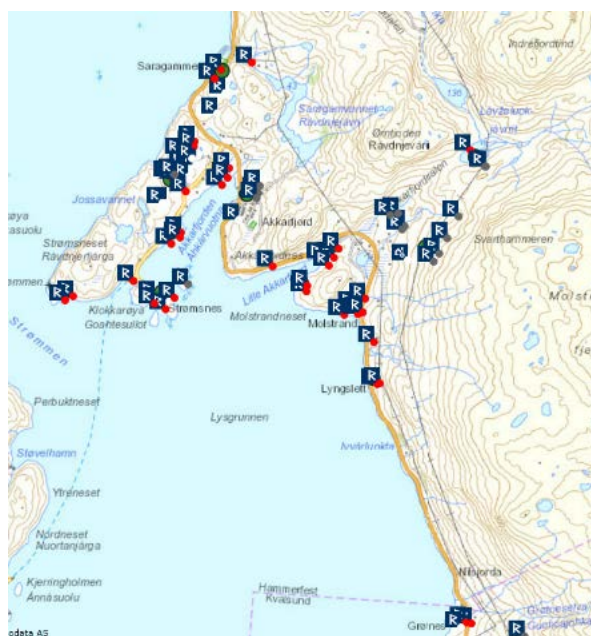
6.8 Kulturmiljø og kulturminner

Kulturminnemyndighetene ved Finnmark fylkeskommune og Sametinget gjennomførte kartlegging av kulturminner sommeren 2015. Kulturminnesok.no viser at det er kulturminner i planområdet, men befaringene viste at bare et mindre antall kulturminner blir berørt.

Ifølge Sametingets registrering er det kulturminner langs rv. 94, og noen ligger i influensområde for planen. I hovedsak dreier det seg om gammetufter, gjerde, hustuft, steinoppbygging som gjemme/offersted, og i hovedsak i områdene Lyngslett og Berg.

I tillegg er det registrert noen kulturminner lenger unna rv. 94 men innenfor planområdet. Sametinget ber om at planen tar hensyn til alle kulturminnene i planområdet slik at de ikke skades i løpet av anleggsperioden.

Kulturminnemyndighetene ved Finnmark fylkeskommune har ikke overlevert egen rapport etter befaringen, men at de er lagt inn på kulturminnesok.no.



www.kulturminnesok.no

Registrerte kulturminner i reguleringsplanen

Lokalitet	Lokalitet ID	Kulturminne/status	
Lyngslett	7885	4 mulige hustufter, Automatisk fredet.	Blir berørt
Berg	135943	Hustuft. Automatisk fredet.	Blir berørt
Stovikvannet	47801	Løsfunn. Uavklart.	Blir berørt
Stovikvannet	213211	Bosetting fra steinalder. Automatisk fredet.	Ikke berørt
Stovikvannet	191419	Steinsetting (1900 tallet). Uspesifisert vernestatus	Ikke berørt
Stovikvannet	191418	Krigsminne. Ikke fredet	Ikke berørt

Kilde: www.kulturminnesok.no

6.9 Naturressurser

Samisk reindrift baseres på at reinen beiter på utmark hele året. Naturforhold og reinens behov for beite varierer mellom årstidene, og reinen flytter derfor mellom ulike beiteområder. Reindriften er derfor en arealkrevende næring hvor beiteområder og trekk- og flyttleier er av betydning for ressursgrunlaget.

Hele Kvaløya er i bruk til vår- og sommerbeite, samt kalvingsland og luftingsområder for rein fra reinbeitedistrikt 20 Fala/Kvaløy. Beitetiden er i perioden fra tidlig i mai til slutten av september.

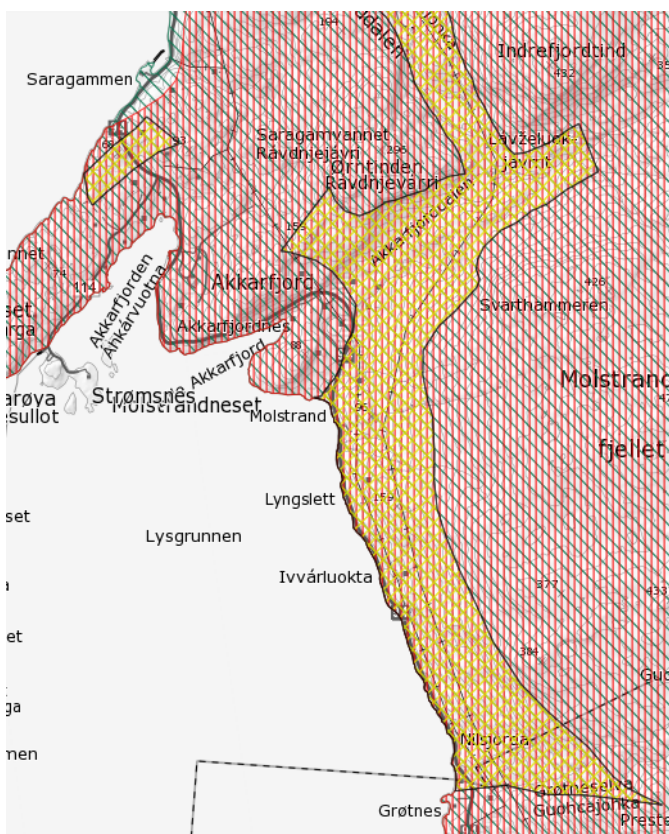
Reinen ankommer Kvaløya i begynnelsen av mai ved å svømme over til Kvaløya ved Stallogargo. Vestsiden av øya blir i hovedsak benyttet av oksrein. Simlene trekker med kalvene vestover lenger ut på sommeren.

Området langs parsell 9 er vår- og sommerbeite, i tillegg til å være flyttleie. Det innebærer rein i området fra våren og gjennom sommeren, fram til den flytter på høsten. I den perioden er det rein i området, samt på og langs vegen.

I løpet av denne perioden blir også rein. Så tiltak for å hindre reinpåkørsler vektlegges, både for dyrevelferd og som trafiksikkerhetstiltak.

På strekningen er det brukt betongrekkverk. Det gjelder spesielt strekningene langs sjøen og områder med bratte skråninger, der det er krav om rekkverk i henhold til Vegvesenets håndbøker.

Et mulig tiltak for å hindre reinpåkørsler er gjerder i særlig utsatte områder for å hindre reinen å komme inn på vegen, spesielt der det er tosidige rekkverk. Reinen beiter langs vegen og tiltak som begrenser vegetasjon nært vegen vil være positive.



Vår- og sommerbeite, samt flyttleie for rein på Kvalsøya

6.10 Grunnforhold

Grunnundersøkelsene på land viser at det i hovedsak er faste masser gjennom den planlagte traseen. Der vegen skal gå over myr er myrdybden hovedsakelig grunn, men ved planlagt søndre påhugg for tunnel er myrdybden stor (ca. 10 meter).

De undersjøiske undersøkelsene viser på faste masser fra Grøtnes og frem til Lille Akkarfjord. Sjøbunn er relativt flat nærme land. 10–30 meter fra strandkanten begynner marbakken.

I Lille Akkarfjord er det stedvis løsere masser registrert i sjøen, hvor massene med lavest fasthet er lengst inn i fjorden. Sjøbunn her er også relativt flat nærme land, for å siden bli brattere.

Etter Akkarfjord er massene i sjøen av fast type, med unntak i Bekkeli hvor løsere masser er registrert. Boringene på land i Bekkeli viser derimot på faste masser helt til sjøkanten.

6.11 Geologi

Dominerende bergart langs strekningen er glimmergneis med varierende sammensetning. Det er observert noe pegmatittisering og utstrakte foliasjonsstrukturer. Generelt er bergarten langs strekningen homogen.

Det er generelt svært lite løsmasser i området. Primært består løsmassene av vegetasjonsdekke og varierende mektighet av ur. Der vegetasjonsdekke er dominerende er antatt mektighet 0–1,5 m. Urforekomstene har noe mer usikker mektighet.

Det er generelt forsøkt unngått å komme i berøring med ur. Der dette er aktuelt er reguleringsgrensene satt slik at ura ved behov kan renskes ned i sin helhet.

Det finnes enkelte hytter i søndre del av reguleringsområdet som må tas hensyn til med tanke på vibrasjoner ved sprengnings- og anleggsarbeider iht. NS 8141:2001.

Det er ikke avdekket noen forhold som tilsier at det er skredfare på strekningen.

7 Beskrivelse av forslag for detaljregulering

7.1 Planlagt arealbruk

Reguleringsformål og løsninger

Planområdets arealformål

Området reguleres til følgende formål, jf. plan- og bygningsloven §12-5, 12-6 og 12-7:

Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur, §12-5, nr. 2.

- Kjøreveg.
- Gang-/sykkelveg.
- Annen veggrunn – tekniske anlegg.
- Annen veggrunn – grøntareal.
- Kollektivholdeplass.
- Parkeringsplasser.

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

- LNFR areal

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

- Utfylling i vann

Hensynssoner – §12-6.

- Høyspenningsanlegg (inkl. høyspentkabler)
- Sikring av tunnel

Bestemmelser i reguleringsplan, §12-7.

- Midlertidig anlegg og riggområde,

7.2 Tekniske forutsetninger

Statens vegvesen legger håndbok 100 Veg og gateutforming, også kjent som Vegnormaler til grunn for planene. Håndboken gir en detaljert beskrivelse av de kravene som stilles til utforming av tiltak som veger, tunneler og gang- og sykkelveger.

I valg av dimensjoneringsklasse baserer Statens vegvesen seg på årsdøgnstrafikk (ÅDT) i prognoseåret og områdetype. For parsell 9 er trafikken på Grøtnes utgangspunktet for dimensjonering av vegen. Ifølge Nasjonal vegdatabase (NVDB) er det en ÅDT på 1268 kjøretøyer i 205. Av disse var 12 prosent lange kjøretøy, eller trailere.

Samlet lengde på dagens rv. 94 i parsell 9 er 7360 meter. Med bygging av tunnel vil samlet lengde på strekningen reduseres til omkring 6300 meter.

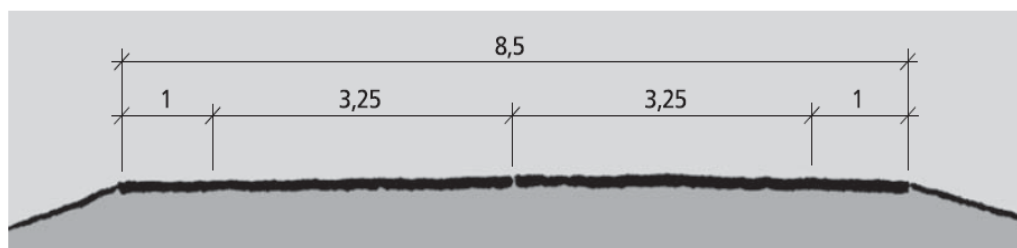
Rv. 94 parsell 9 i reguleringsplanen

Veglengde i dagen: 5200 meter
 Tunnellengde: 1170 meter, i tillegg kommer tunnelportaler
 Gang- og sykkelveg: 1600 meter.

Kjøreveger

Vegen forutsettes bygd som riksveg, etter kapittel C, som tilsvarer samme standard som ny veg. Det legges opp til at dimensjonerende standard er H2, som innebærer 8,5 meter vegbredde og dimensjonerende hastighet på 90 km/t. Trafikkgrunnlaget er beregnet til mindre enn 4000 i ÅDT.

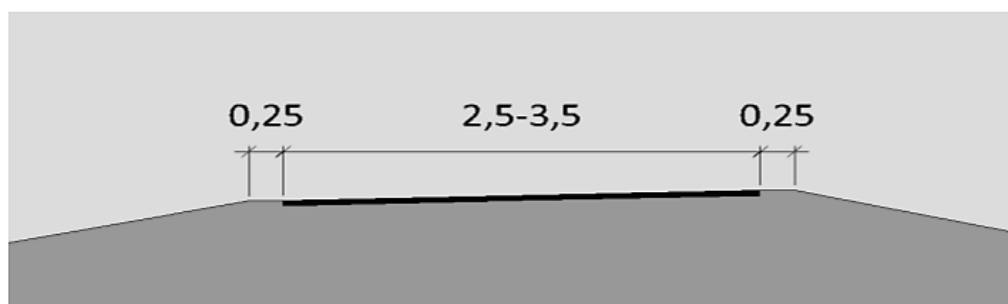
For denne standardklassen vil målene eller tverrprofil for vegen være:



Tverrprofil for dimensjonerende standard H2

Gang- og sykkelveg, fortau og gangfelt

Det er flere tiltak som vil bidra til økt trafikksikkerhet, og som er spesielt tilpasset fotgjengere og syklister. Det ene er en gjennomgående gang og sykkelveg fra Bekkeli til Saragammen, med påkobling til gang og sykkelveg videre mot Rypefjord. Et annet er fysisk skille eller grøft på 3 meter som skiller gang- og sykkelvegen fra riksvegen.



Tverrprofil for gang- og sykkelveg (mål i m)

Utvidet vegskulder

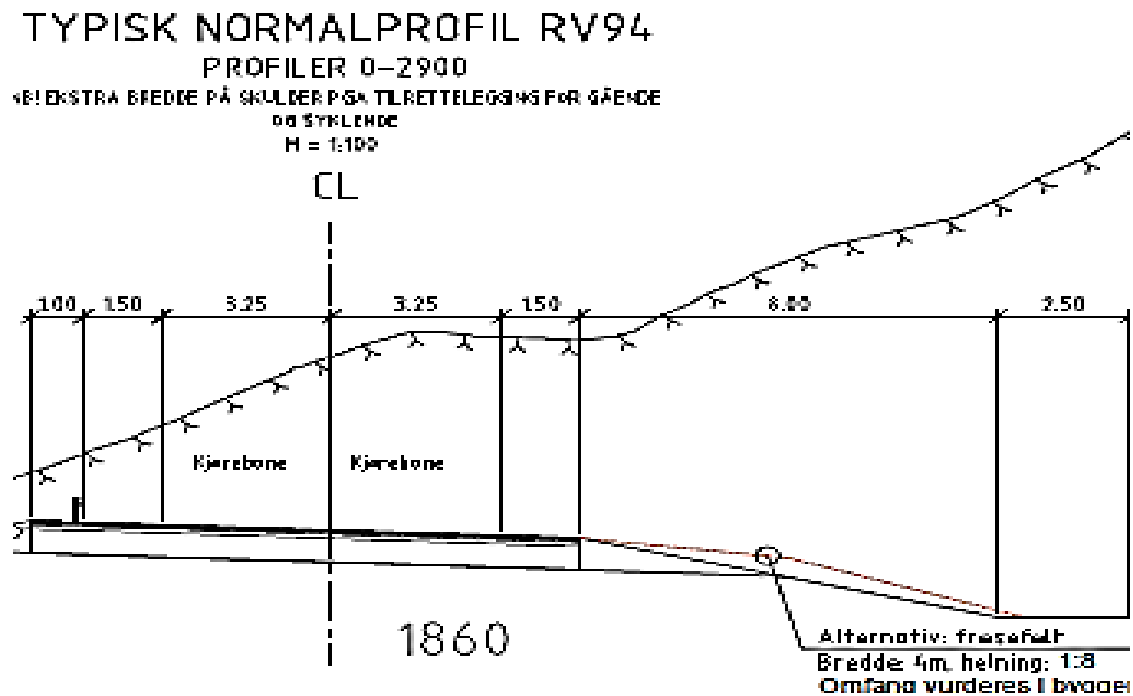
For å sikre sykklistene på vegstrekningen ønsker Vegvesenet å bygge en bredere vegskulder, uten rekkverk på deler av strekningen. Fra Mollstrand legges det derfor til rette for syklist med en utvidet vegskulder på 1,5 meter helt fram til Grøtnes. Målsettingen er å bedre sikkerheten for syklist og fotgjengere langs riksvegen.

En løsning med utvidet skulder langs Grøtneslandet er ikke henhold til Statens vegvesens håndbøker, og den må derfor avklares gjennom fravikssøknad fra Vegnormalen.

Andre tekniske forutsetninger

Fresefelt

Det skal anlegges fresefelt langs store deler av den vinterutsatte strekningen.



Normalprofil med inntil 8 meter langsgående fresefelt

Fresefelt innebærer at det tilrettelegges for snøfresere med brede grøfter som er tilrettelagt for snøfresere, og som gjør det både raskere og enklere å fjerne snøen langs vegen. I tillegg gir det økt trafiksikkerhet, når snøfreseren kan arbeide langs vegskulder og grøft uten komme i konflikt med den øvrige trafikken langs vegen.

Slike fresefelt må ha ryddig utforming, fritt for installasjoner som stolper eller andre ting som kan hindre snøfreseren å komme fram og med grøftebunn bestående av ensgradert grus.

Tunnel

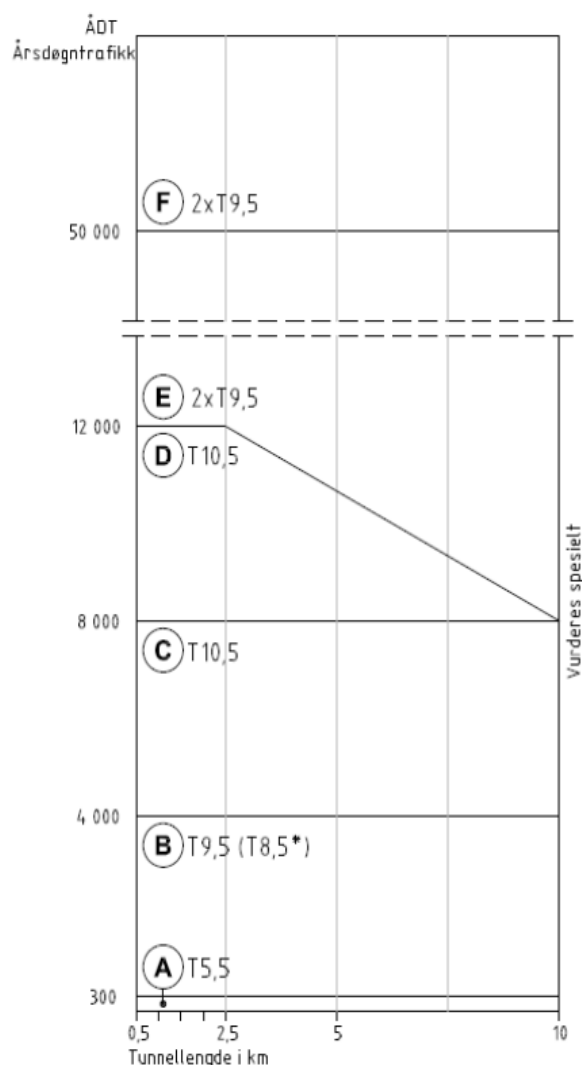
Dimensjonering av tunneler gjøres med bakgrunn i tunnelklasser, og der trafikkmengde (ÅDT) og lengden på tunnelen er avgjørende for utforming av tunnelprofil.

Trafikkmengde angis som årsdøgntrafikk (ÅDT). Det vil si total trafikkmengde pr. år dividert med 365.

For tunneler legges forventet trafikkmengde (ÅDT) 20 år fram i tid til grunn. Framskrevne trafikkdata for området viser en ÅDT for området som ligger klart under 4000 kjøretøy, selv med en forventet trafikkøkning ved bygging av en ny flyplass på Grøtnes.

For Saragammen er forventet ÅDT under 4000 kjøretøy og tunnelen har en lengde på 1 170 meter, som gir tunnelklasse T9,5.

Tunnelklassen er avgjørende for den videre planleggingen og utforming av tunnelen, slik som innvendig høyde og bredde, krav til teknisk anlegg og sikring av tunnel. Det er også avgjørende for hvilke installasjoner som skal i tunnelen.



Grunnlag for beregninger og valg av tunnelklasse

Videre planlegging av den 1170 meter lange tunnelen fra Molstrand til Akkarfjord gjøres med utgangspunkt standarder i henhold til Vegvesenets håndbøker for veg- og tunnelutforming; N100 Vegnormal og N500 Tunnel. For tunnelklasse T9,5 gir det en vegbredde på 3,25 m. og 1 m. skulder på hver side. Tunnelklassen

Det etableres ikke gang og sykkelveg i tunnelen, fordi dagens riksveg mellom Bekkeli og Mollstrand forutsettes brukt som gang- og sykkelveg. Ved vedlikeholdsarbeid i tunnelen eller ved ulykker kan trafikken overføres til denne vegen.

Vegvesenets krav til tunnel kommer i tillegg til plan- og bygningslovens ordinære krav for reguleringsplaner.

Tekniske installasjoner

Ny tunnel skal etableres med belysning og øvrige el-installasjoner iht. gjeldende krav.

Det er avsatt plass til tekniske rom ved søndre og nordre tunnelpåhugg. Alternativ plassering inne i tunnelen avklares gjennom prosjekteringen.

Det samme gjelder radiobygg og installasjoner som nødkiosk i havarilomme i tilknytning til tunnelportalene. I tillegg vil det bli satt opp en antennemast for nødnett og DAB-radio på en eller begge sider av tunnel, avhengig av dekningsforhold.

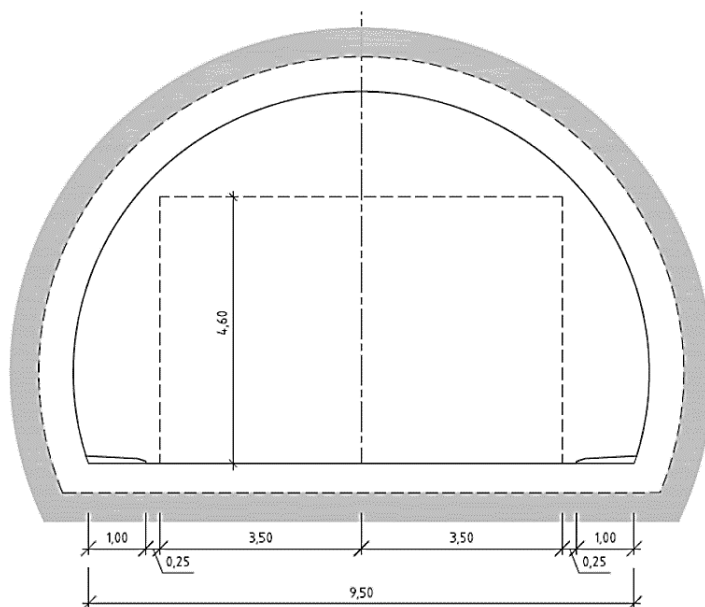
Det vil bli lagt høgspent tilførselskabel til tunnelen i bakken fra nærliggende høgspentlinje samt tele/datalinjer fra nærmeste koblingspunkt.

Rasteplass/ stopplomme:

Langs Grøtneslandet skal det etableres 3 stopplommer, og to må vurderes med buffer mot vegen.

Gammel veg

Der ny veg ikke vil gå i dagens veg, skal dagens veg tilbakeføres til naturen. Terrenget skal endres slik at en ikke ser at det har ligget en veg der. Der ny veg er trukket inn i terrenget og gammel veg ligger på utsiden langs fjorden, skal fyllingen naturlig trekkes over gamlevegen slik at den skjules. Det skal være gjenbruk av asfalt og annen masse som er brukbar. Der dagens veg ligger i en krapp sving og ny veg jevnes ut, skal det vurderes å anlegge en stopplomme.



Tunnelprofil T9,5 (mål i m)

Strandsone

Der det finnes passasje langs strandsonen skal denne bevares. Ved Dikvannet i Akkarfjord skal det tilstrebes en buffer mellom vannet og vegen slik at vannet kan tilføre boligområdene en rekreasjonsverdi. Det vil være mulighet for passasje rundt vannet.

Rekkverk

Der det er mulig å slake ut fyllingene skal dette gjøres, slik at man unngår rekkverk. Der dette ikke er mulig må et transparent rekkverk velges. Rørrekkverk med stålstooper er lite dominerende og har et lett og åpent preg (i tråd med formingsveilederen).

Vegetasjon

Høyere vegetasjon skal tilstrebes bevart. Vegetasjonsdekket i området er tynt og verdifullt for gjenbruk. Disse verdifulle massene skal tas av og lagres så lokalt som mulig, helst sidelagres og legges tilbake i samme område.

Delene av strekningene der det er frodig vegetasjon (fra Molstrand til Dikvannet) skal naturlig revegeteres. Det skal ikke brukes vegetasjonsdekke som er fremmed i området, slik som sidearealene av grasdekke til eksisterende veg. Må dette brukes, skal det blandes med mose/ naturlig vegetasjon i området.

Belysning

Belysning skal være nøktern, slik som tilstøtende prosjekt Jansvann – Fulgenes. Med stedstilpassede og iøynefallende lysmaster vil det gi en intro til lysbyen Hammerfest. Gang og sykkelveg i området skal lyssettes. For belysning ved tunnel skal det brukes løsninger som gir minst mulig fjernvirkning av vegbelysning mellom tunnel, Stømsneskrysset og fv. 114.

Portalområdet

Portalområdet er synlig i landskapet og det skal unngås lang forskjæring. Stedlig berg i natursteinsmur skal brukes i portalområdet.

Fravik fra vegnormal

Det planlegges utbygging av en løsning med utvidet skulder langs Grøtneslandet. En slik løsning er i utgangspunktet tilpasset områder med mindre trafikk, med ÅDT under 1000 og antall gående og syklende under 50 personer i døgnet.

Behov for søknad om fravik fra Vegnormalen må avklares, og eventuelt søkes.

7.3 Nærmere beskrivelse av planstrekningen

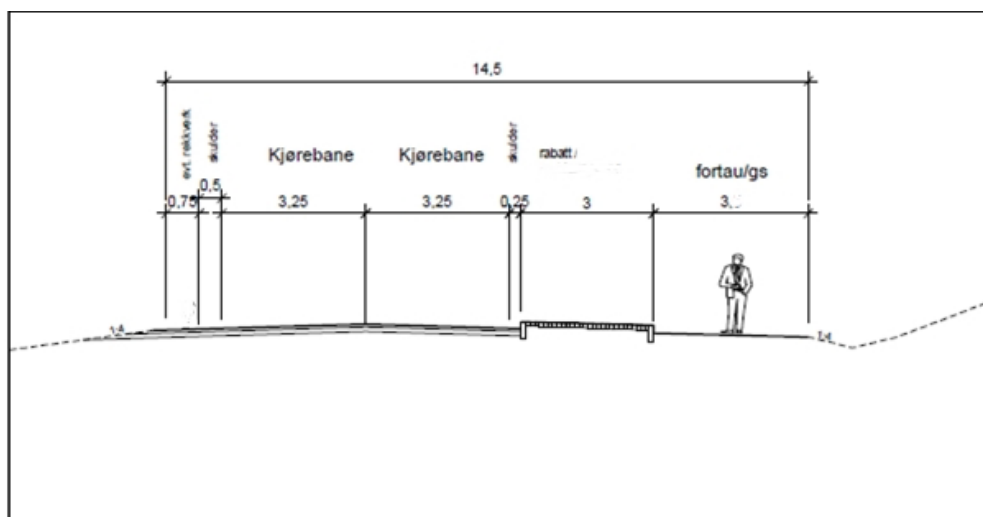
Rv. 94 er eneste innfartsveg til Hammerfest og har blandet lokal- og fjerntrafikk.

Vegstrekningen har en varierende trafikkmengde og vegen går gjennom ulike omgivelser, noe som medfører ulike krav til vegstandard. Som en del av det felles planarbeidet for rv. 94

er det lagt til grunn at strekningen fra Skaidi til Hammerfest skal oppgraderes med utgangspunkt i 8,5 meter vegbredde, uavhengig av trafikkgrunnlag. Dermed unngår man standardsprang på vegutformingen langs rv. 94.

Gang og sykkelveg

Standard gang og sykkelveg langs rv. 94 i parsellen stiller krav om adskilt eller fysisk skille mellom gang og sykkelveg og veg på grunn av dimensjonerende hastighet som er 90 km/t for rv. 94. Deler av strekningen kan få redusert hastighet på grunn av avkjørsler eller kryss i Akkkarfjord/Strømsnesområdet.

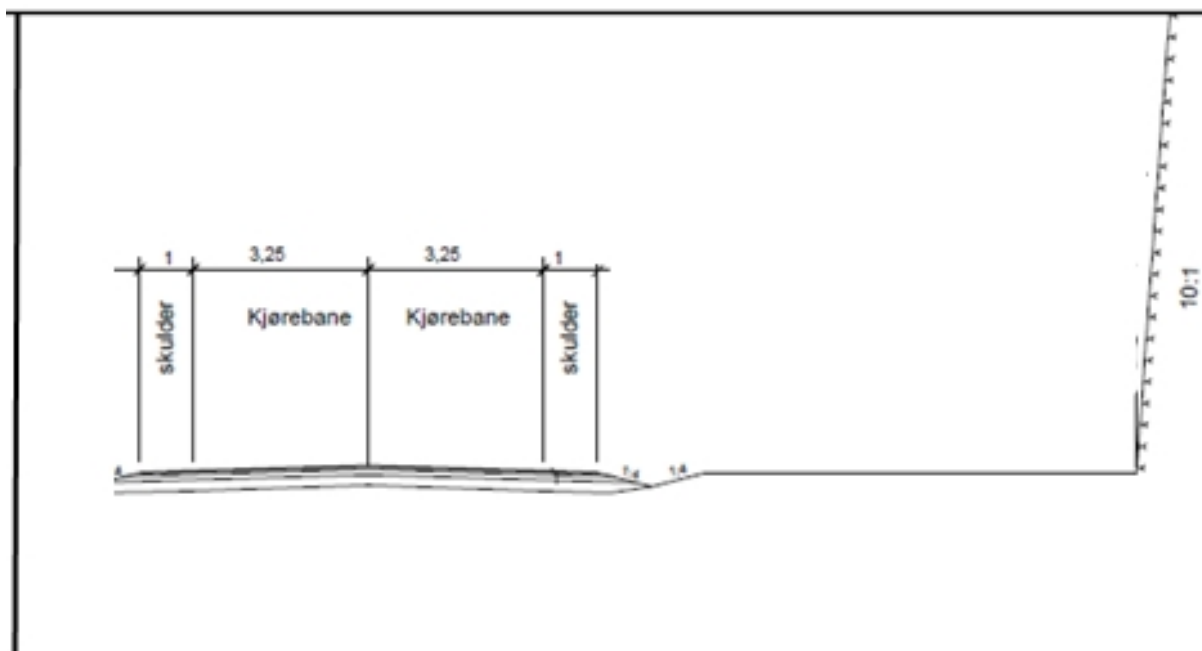


Gangs og sykkelveg langs rv. 94

Lokale tilpasninger

Selv om det er bestemt at det skal legges en gjennomgående felles standard på rv. 94 må det gjøres lokale tilpasninger, slik som på Grøtneslandet. Vegbredden opprettholdes slik som øvrige deler av riksvegen, men det søkes etablert utvidet skulder på hele strekningen for å bedre forholdene for syklister. En slik løsning er mulig fordi vegen flyttes innover, noe som frigjør areal fra den eksisterende veg.

I tillegg skal det langs det værutsatte Grøtneslandet bygges grøfter med omkring 8 meter inn mot terrenget. Dette innebærer at enkelte områder får skjæringer over 20 meter.



Vegutforming langs det vinterutsatte Grøtneslandet

8 Virkninger av planforslaget – arealbruk og løsninger

Den nye rv. 94 vil fra Akkarfjorddalen til Akkarfjord føres i tunnel. Der vegen skal ligge i dagen vil utbedret linjeføring, stivere kurvatur og kryssløsninger legge beslag på nytt areal og medføre endringer av det nære landskapet. Vegstandard H2 innebærer at den nye vegen vil ha en bredde på 8,5 m. Veglinja vil i hovedsak følge dagens linje, men den gis en stivere kurvatur, bredere grøfter med fresefelt og utbedret linjeføring. Utvidelsen vil føre til nye og større bergskjæringer samt høyere fyllinger. Ved tunnelportalene er det nødvendig med betydelige inngrep.

Å få en god landskapstilpasning er vanskelig, der vegen ligger på en hylle mellom fjord og fjell. Det skal derfor fokuseres på å stramme og rydde opp, samt gjøre landskapet mer tydelig med klarere avgrensninger. Istedenfor å jobbe for å få vegen til å se ut som den stryker langsmed sideterrenget skal det fokuseres på at landskapet skal ta utgangspunkt i vegen og hvilke inngrep vegen medfører. Vegen skal ligge som et byggverk i landskapet.

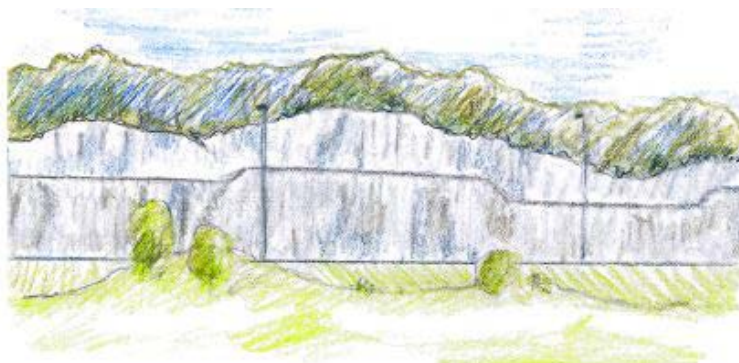
Stedvis går vegen inn i småskala landskap og i disse områdene skal de tradisjonelle prinsippene for god landskapstilpasning følges. Målsettingen er at vegen skal underordne seg landskapet. De mindre landskapsrommene vil være mer sårbare for inngrep og det må gjennom bevisst formgivning forsøkes å minimere og skjule sårene inngrepet vil føre til i landskapet.

I det følgende omtales virkningene av planforslaget for de ulike områdene, fra sør til nord.

Fra Grøtnes til Molstrand:

I reguleringsplanfasen fokuseres det på linjeføring, uten at veglinjen nødvendigvis blir optimalisert. Som avbøtende tiltak i neste fase, burde linja langs Grøtneslandet vurderes parallellforskjøvet mot fjorden slik at høyden på bergskjæringen reduseres og masseoverskuddet reduseres. Enkelte steder vil strandsonen fylles igjen men med en ryddig og steinsatt fylling med stedlige bergmasser, vil dette rydde opp og bidra til å dempe fjernvirkningen. Det skal unngås å gå ut i fjorden og heller legge opp til en stram fylling. Der berget naturlig går ut i fjorden, vil dette bidra til en variasjon og får fyllingen bedre integrert. Sandstranden nærmest Grøtneslandet må opprettholdes.

På strekningen er ny veg trukket inn i terrenget for å opprettholde fjæresonen og unngå for mye fylling i sjø. Dette medfører en betydelig høyde på bergskjæringen på innersiden og en mindre fylling mot fjorden.



*Permanent hylle over lengre strekning bør ha varierende høyde.
Illustrasjon: Elisabet Kongsbakk*

Fyllingene skal ha en ryddig steinsetting med ensgradert stein fra stedlige bergmasser.

I tillegg er det lagt inn fresefelt på 4 meter med helling 1:8 i profil 0 – 2900. Her er det lagt opp til at fresefeltet skal ha en ryddig utforming med ensgradert grus fra stedlige bergmasser. Bergskjæringen varierer i høyde og enkelte steder må det etableres hyller. Det er lagt opp til varierende høyde på hyllene for å dempe fjernvirkningen av berghylla. Skalker mellom ny og gammel veg skal fjernes for å åpne opp for utsikt mot sjøen. Fyllingen skal da trekkes over området og formes naturlig.

Det skal tas inspirasjon fra Havøysundvegen. Stedlige bergmasser fragmenteres (steinen skal være ensgradert) og legges i fyllingene (større stein) og grøftene/fresefelt (grus). Dette vil føre til et rent uttrykk med lik farge i fylling og skjæring, noe som bidrar til å dempe fjernvirkningen av inngrepet. Dette kan gjøres i områder med lite vegetasjon og bidra til å skape ulike visuelle sekvenser langs strekningen.



Permanent hylle over lengre strekning bør ha varierende høyde. Illustrasjon: Elisabet Kongsbakk

Et slikt skifte mellom en kontinuerlig rekke sekvenser kan være med på å forsterke reiseopplevelsen for den vegfarende. Kontrasten mellom skjæringer i ulike høyder, strekninger med vegetasjon og strekninger med grus/steinlandskap kan bli et positivt element, forutsatt at vekslingen og overgangene mellom de ulike sekvensene er bevisste og tydelige.

Fra Molstrand til Lille Akkarfjord:

På strekningen ligger ny veg øst for eksisterende veg for å få riktig kurvatur. Ny veg følger dermed terrenget bedre enn den gamle vegen, som ligger på tvers av det småskala landskapet. Ny veg er hevet over terrenget og gir en høy, tosidig fylling. Fyllingen er lagt opp til helling 1:4 for å unngå rekkverk. Dette gjør det mulig å forme fyllingen naturlig til eksisterende terrenget. Fyllingen skal naturlig revegeteres for å integrere den best mulig til omgivelsene. Den vil likevel dominere i det småskala landskapet. Videre krysser vegen et søkk med bekkdrag i bunn, noe som fører til høyere fyllinger. Bekken må legges i en stikkrenne under vegen, og løpet må delvis flyttes. Det tilstrebes å stramme inn fyllingen der stikkrenna vil komme ut. Strekingen skal være så kort at rekkverk unngås. Stikkrenna bør strekke seg på skrå fra profil 3470 på østsiden til 3420 på sørsiden (fra kote 24 til kote 18).

Vegen strekker seg videre gjennom en terrengform med nærhet til bebyggelse og over et myrområdet før den går inn i tunnel. Tunnelportalen vil være svært eksponert i det småskala landskapet. Tunnelen er ca. 1200 meter lang og kommer ut i Akkarfjord.

Fra Akkarfjord til Kuvika:

Ny veg kommer ut av tunnelen i et mer lukket myrområde. Tunnelportalen vil være noe synlig i landskapet. I Akkarfjord vil ny veg ligge over terreng og føre til tosidig høy fylling. Fyllingen har helling 1:4 for å unngå rekkverk og kan formes til eksisterende terreng naturlig. Fyllingen skal naturlig revegeteres for å integrere den best mulig til omgivelsene. Den vil allikevel dominere i det småskala landskapet. Avkjøringene mot gamlevegen og mot Stømsnes med parallell gang- og sykkelveg fører til nytt arealbeslag og nye fyllinger. Disse formes naturlig til eksisterende terreng og naturlig revegeteres.

Mot Dikvannet er ny veg lagt slik at Dikvannet skånes så langt det er mulig. Naturlig kantsone opprettholdes så langt det er mulig. Mot Kuvika er det lagt opp til en bred profil med fresefelt. Den brede profilen gjør at utsynet over fjorden opprettholdes og forbedres noe. Prinsippene for fresefelt/grøft og fylling mot Saragammen, som er beskrevet ovenfor, skal følges.

Flytting av Strømsneskrysset lenger nord, etter Dikevann, har vært tema i forbindelse med det pågående arbeidet med områdeplan for Strømsnes. Etablering av to kryss, et med utgangspunkt i fv. 114 og et nytt lenger nord for, tilpasset et framtidig industriområdet har vært vurdert, med bakgrunn i Strømsnesplanen. Avstanden mellom to kryss vil etter Vegnormalen være for liten for to kryss på rv. 94. Derimot avsettes det areal langs rv. 94 som muliggjør framtidig omlegging av fv. 114 og kommunal veg til Bekkeli og Akkarfjord til en ny kryssløsning nord for Dikevannet.

8.1 Framkommelighet

Parsell 9 oppgraderes med utgangspunkt i dimensjonerende H2 standard, som for strekningen innebærer at man får en oversiktlig veg, med få avkjørsler og betydelig bedre trafikkflyt.

Vinterdriftsmessig vil oppgraderingen av strekningen fra Grøtnes til Saragammen kunne gi store forbedringer, både når det gjelder trafiksikkerhet og regularitet. Breddeutvidelse, sammen med høyfjellsprofil, brede grøfter og et sterkt fokus på snødrift og vintertilpasset veg vil gi betydelig bedre framkommelighet vinterstid.

Antall direkte avkjørsler mot rv. 94 blir redusert ved bygging av ny felles atkomstveg til boligene nord for rv. 94 i Akkarfjord. I tillegg samles flere avkjørsler og parkeringsplasser til hytter/fritidsboliger på strekningen.

Omfattende tilrettelegging for bygging av gang og sykkelveg på strekningen fører til at alle myke trafikanter får betydelig forbedring av trafiksikkerhetsforholdene.

8.2 Samfunnsmessige forhold

Oppgradering av strekningen vil bedre trafiksikkerheten gjennom breddeutvidelse og mer oversiktlig veg, vil bidra til økt framkommelighet og bedre trafikkavvikling. I tillegg vil

flytting av trafikken bort fra Bekkeli/Akkarfjord, sammen med nytt gang og sykkelvegssystem gir barn og unge tryggere oppvekstområde.

8.3 Avlastet veg og forslag til omklassifisering

Dagens rv. 94 fra Bekkeli til Mollstrand/Akkarfjorddalen avsettes vil ikke lenger ha noen funksjon når tunnelen fra Mollstrand til Akkarfjord bygges. Vegen opprettholdes som gang og sykkelveg, og skal ikke brøytes vinterstid. Strekningen kan benyttes som omkjørings- eller avlastningsveg ved arbeid i tunnelen eller ved ulykker.

8.4 Grunnerverv, eiendom og rettighetshavere

Vedtatt detaljregulering er et juridisk dokument som danner grunnlag for erverv av nødvendig grunn, samt rettigheter for å gjennomføre planen. Statens vegvesen legger vekt på å få til minnelige avtaler med berørte grunneiere. Reguleringsplanen åpner imidlertid også for ekspropriasjon, som innebærer tvungen avståelse av grunn og rettigheter, dersom det ikke oppnås minnelige avtaler.

Eiendommer

Det er et stort antall eiendommer i planområdet. Imidlertid er det få boliger eller fritidsboliger som direkte berøres. Unntaket er en bolig i tilknytning til tunnel. Flere av boligene ligger langs rv. 94 gjennom Akkarfjord og Bekkeli, på en strekning som ikke lenger vil være riksveg. På grunn av tunnelen er det en enebolig som blir direkte berørt, til tross for at man har forsøkt å unngå det så langt som mulig.

Støy for boliger og fritidsboliger langs parsellen er vurdert slik reguleringsplan krever, og i henhold til støyberegningene er det berørte boliger der tiltak må vurderes. Det vises til kapittel 8.13 om støy.

Innløsning

Til tross for at man har forsøkt å unngå det må en enebolig og flere hytter innløses. En bolig vil bli direkte berørt og må innløses. I tillegg er det to hytter som må innløses.

Bolig og hytter som vil bli innløst i forbindelse med reguleringsplanen er:

Gnr/bnr	Tiltak
15/217	Hus med tilhørende garasje og uthus mm. må innløses.
15/66	Fritidsbolig/hytte må innløses.
15/1/4	Fritidsbolig/hytte må innløses.

Bolig på 15/217 må innløses på grunn av nærhet til tunnelportalen og ny veg anlegges gjennom eiendommen, som medfører at bygninger ligger i veglinjen.

Fritidsbolig på 15/66 er vurdert innløst fordi den ligger svært nær vegn og vil bli støyutsatt, i tillegg til breddeutvidelse vil vegen løftes betydelig, som resulterer i at vegskråningene kommer langt inn på eiendommen mot hytta.

Fritidsbolig 15/1/4 innløses fordi det ikke er mulig å etablere avkjørsel eller parkering i området. På den aktuelle strekningen vil oppgraderingen medføre bergskjæringer på nærmere 20 meter i området, noe som er uaktuelt for avkjørsel, slik illustrasjonen viser. Lengden på bergskjæringen er også betydelig.



Høye bergskjæringer langs Grøtneslandet skal trappes ned.

Avkjørsler og parkeringsplasser

Langs riksvegen ligger eiendommer med avkjørsler mot rv. 94. Statens vegvesen har som utgangspunkt at antallet avkjørsler mot riksveger skal reduseres. Dette er fulgt opp med en gjennomgang og vurdering av samtlige kjente avkjørsler på strekningen.

De fleste avkjørslene opprettholdes og vil under utbyggingen bli oppgradert og tilpasset dagens krav. Noen avkjørsler foreslås imidlertid fjernet, slås sammen med andre eller erstattes av nye avkjørsler. Det gjelder hovedsakelig eiendommer nord for Strømsneskrysset, der det etableres nye felles kjøreveger og felles avkjørsel til riksvegen.

På Mollstrand vil det etableres nye eller oppgradert parkeringsplasser i tilknytning til hyttene i området. Avkjørsler fra parkeringsplasser etableres også i forbindelse med etablering av tunnel og en ny avkjørsel til den nedlagte riksvegstrekingen fra Mollstrand til Bekkeli.

Den komplette oversikten over berørte eiendommer ligger i reguleringsbestemmelsene.

8.5 Byggegrenser

Langs rv. 94 er byggegrensen 50 meter, målt fra vegens midtlinje, jfr. Vegloven §29. Byggegrense settes i henhold til retningslinjene for riksveg, og det innebærer at det ikke tillates å plassere byggverk, opplag eller annen større innretning innenfor byggegrensen, jfr. Vegloven § 30.

8.6 Gang- og sykkeltrafikk

Det er lagt stor vekt på å etablere et trafiksikkert gang- og sykkelssystem langs riksvegen. Forslaget innebærer et sammenhengende gang- og sykkelvegnett fra boligfeltet i Bekkeli til Rypefjord, der det knyttes sammen med planen for Saragammen – Jansvannet.

Fra Bekkeli til Mollstrand tas dagens vegstreking i bruk som gang og sykkelveg, fordi riksvegen stenges ved Bekkeli i forbindelse med bygging av tunnel. Med utvidet skulder på

rv. 94 videre mot Grøtnes fra Molstand vil det samlet sett føre til at Hammerfest får et sammenhengende gang- og sykkelvegsystem fra Grøtnes til sentrum.

Den nedlagte riksvegstrekingen fra Bekkeli forbi Lille Akkarfjord vil ikke bli brøytet om vinteren, men vil kunne åpnes vinterstid og fungere som omkjøringsveg ved arbeid i tunnel.

Som et trafiksikkerhetstiltak legges flere avkjørsler ned og stenges. Årsaken er et generelt krav om sanering av avkjørsler og fordi avkjørslene ikke er tilpasset den nye vegstandarden. Av trafiksikkerhetsmessige grunner slås derfor flere avkjørsler sammen og oppgraderes for å gjøre disse mer trafiksikre. Det gjelder primært avkjørsler langs riksvegen gjennom Akkarfjord. Noen avkjørsler og parkeringsplasser ved Mollstrand legges også om, for å etablere nye oversiktlige og mer trafiksikre avkjørsler.

8.7 Kollektivtrafikk

Rutebuss kjører til fergekai på Strømsnes, på fv. 114. Deretter snur den kjører rute tilbake til Hammerfest. I tillegg er det skolebussordning fram til snuplass ved avkjørsel til Bekkeli på rv. 94. Det bygges en busslomme på fv.114 i nærheten av Strømsneskrysset. Busslommer skal utformes i henhold til kravene for universell utforming.

Ifølge Finnmark fylkeskommune opprettholdes skolebussordningen fram til Bekkeli, så det vil være fortsatt være behov for snuplass i området ved Bekkeli. Når det gjelder regionbuss og mulighetene for av- og påstigning for passasjerer til Bekkeli vil tunnelalternativet innebære en avkjøring fra rv. 94 til Bekkeli på omkring 2 km. Det vurderes derfor tekniske løsninger, slik at passasjerer kan varsle bussen ved ønske om påstigning.

8.8 Landskap/bybilde

Det foreligger en formingsveileder for oppgradering av rv. 94 for Skaidi – Hammerfest som skal legges til grunn for prosjektering og utbygging.

8.9 Nærmiljø/friluftsliv

Planen vil styrke nærmiljøet gjennom etablering av gang- og sykkelveger, som vil sikre forholdene for trafikantene langs riksvegen. Utover det vil ikke nærområdet bli berørt av tiltaket.

8.10 Naturmangfold

Det er krav om utredning/vurdering av konsekvenser i samsvar med et sett miljørettslige prinsipper for ivaretagelse av naturmiljø ved alle arealinngrep i natur, jmfør naturmangfoldloven (nml) § 7, jf. §§ 8 – 12.

Det er krav om utredning/vurdering av kunnskapsgrunnlag og konsekvenser i samsvar med et sett miljørettslige prinsipper for ivaretagelse av naturmiljø ved all utøving av offentlig myndighet i Naturmangfoldloven (NML) § 7, jf §§ 8 – 12. Utbedring av vegen vil berøre

naturareal og kravet i NML § 7 gjelder selv om planarbeidet ikke utløser krav om konsekvensutredning etter forskrift om konsekvensutredninger, jf plan- og bygningsloven.

NML §8 Kunnskap om naturmangfold i området

Informasjon om naturmangfold i området er basert på eksisterende informasjon og feltarbeid i juli 2015. Eksisterende naturinformasjon er hentet fra naturbase (Miljødirektoratet) og artskart (Artsdatabanken). Naturforvalter har befart planområdet med tanke på naturverdier. Vi anser kunnskapen om naturmangfoldet i planområdet som tilstrekkelig i forhold til sakens karakter og potensiale for skade på naturmiljø. Naturmangfoldlovens §8 om kunnskapsgrunnlaget anses som oppfylt.

Virkinger av planen og vurdering knyttet til bruk av føre-var-prinsippet § 9

Det er ikke verdifulle naturtyper innenfor planområdet. Når det gjelder arter er det registrert rødlista fugl og pattedyr (oter) i området. Det er ikke registrert fremmede, skadelige arter i området.

De rødlista fugleartene knyttet til sjøarealene er krykkje, teist og makrellterne. Ingen av disse har hekkeområde i eller nær planområdet og artene bruker området for rast og næringssøk. Vegtiltaket vil ikke influere på denne bruken av området. For landarealene er det registrert tjuvjo og hønsehauk. Disse har status NT (nær truet) på rødlista. De er ikke registrert som hekkende i planområdet. Når det gjelder oter er den vanlig forekommende i området, og det er ikke yngleområdet i umiddelbar nærhet til planområdet. Tiltaket vil ikke innebære noen reell endring i forhold til dagens situasjon for de rødlista artene i området.

Stormyra ovenfor Molstrandvannet vil bli kraftig berørt av tiltaket og mye av myra vil gå tapt. Det er ikke rikmyr her, men generelt bør alle vegtiltak søke å unngå tap av myr ved direkte nedbygging eller indirekte ved drenering. Dette fordi myrområder har viktige økologiske funksjoner i form av å holde på vann/fuktighet som nærliggende vegetasjonstyper nyter godt av. I tillegg vil tap av myr gi økt frigjøring av klimagasser. Her er vurdert annen løsning (å gå rundt fjellet i dagen) men det vil kreve svært store investeringer og i tillegg mye usikkerhet og risiko i byggefase på grunn av mektige urmasser. Myra er relativt lita og vurderes ikke som viktig nok i forhold til kostnader og usikkerhet med å velge alternativet utenom myra. Påhogget er bestemt av geologiske og geotekniske forhold.

Den lille bestanden av ørret i bekken ved Stormyra vil også bli vesentlig påvirket. Denne har bare helt lokal betydning og tillegges ikke vekt her. Bestanden av ørret i Molvannet og bekken nedstrøms dette vil i liten grad påvirkes av tiltaket. Bekken inn i Molvannet må legges noe om ved at bekken legges i rør rett gjennom ny fylling og det må lages nytt bekkeløp langs fyllingsfoten til eksisterende bekkeløp ned mot vannet. Også nedenfor Molstrandvannet må bekken legges noe om ved at den må følge ny fyllingsfot.

Statens vegvesen anser kunnskapen om naturtyper, vegetasjon, pattedyr, vannmiljø og effekter av tiltaket i planområdet som god. Det er ikke sannsynlig at tiltaket vil medføre

alvorlig skade på økosystem, naturtyper, vegetasjon, flora, landskap og geologi. Føre-var prinsippet kommer derfor ikke til anvendelse.

NML §10 Samlet belastning på naturmangfoldet i planområdet

Det er noen hytter i området, men ingen vesentlige inngrep i eller nær planområdet. Da planen ikke gir noen vesentlig, negativ innvirkning på sårbare naturverdier og det ikke er pågående eller kjent planlagt aktiviteter i området, er vurdering av samlet belastning på naturmiljø lite relevant i denne saken.

NML § 11 kostnader ved miljøforringelse

Tiltaket fører ikke til skade på naturmangfold av en slik karakter at kompensende tiltak eller kostnader ved miljøforringelse er aktuelt (nml § 10). Miljøforsvarlig teknikk og drift gjelder ikke minst anleggsfase og moment som skal sikre dette er skissert under avbøtende tiltak/innsjutt til Ytre Miljøplan (nml §12).

NML § 12 om miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder,

I tråd med vegvesenets retningslinjer vil det både bli utarbeidet ytre miljøplan (YM-plan) og en rigg og marksikringsplan hvor forebyggende eller avbøtende tiltak vil framgå og gi føringer for byggeplan og gjennomføring.

8.11 Kulturmiljø og kulturminner

Det er flere kulturminner innenfor og i nærheten av planområdet. Statens vegvesen har justert veglinja for i størst mulig grad å unngå å berøre automatisk freda kulturminner. Det nye veganlegget kommer allikevel i konflikt med ti kulturminnelokaliteter med automatisk freda samiske kulturminner. Det første kulturminnet er en gammetuft som er registret under id 7885 i Riksantikvarens kulturminnedatabase Askeladden. Det andre kulturminnet er to tufter registrert under id 135943. Saken ble videresendt fra Sametinget til Riksantikvaren for videre behandling. Riksantikvaren har besluttet at forslaget til nytt vegtiltak kan godkjennes under forutsetning av det først foretas en arkeologisk utgravning av de to berørte kulturminnene før tiltak etter planen realiseres. Granskningen bekostes av tiltakshaver. Tiltakshaver må varsle Sametinget i god tid før tiltak etter reguleringsplanen ønskes realisert. Riksantikvaren vil deretter fatte vedtak om omfanget av den arkeologiske granskingen. Dette vedtaket vil kunne påklages i medhold av forvaltningsloven §§ 28 og 29.

I tillegg stilte Riksantikvaren krav om at kulturminnelokalitet id 219358 settes som Bestemmelsesområde grønsone (LRNF) samt hensynssone d) Båndlegging etter lov om kulturminner i planen. Samtlige kulturminner innenfor planområde er markert med hensynssone H730.

8.12 Naturressurser

Jordbruk

Ingen kjente i området.

Skogbruk

Ingen kjente i området.

Reindrift

Reindriften er søkt hensyntatt i planen. Et av tiltakene er vurdering av rekkverk langs vegen. I første rekke gjelder det bruk av tosidige rekkverk, siden det kan stenge reinen inne på vegen. På deler av strekningen er det imidlertid krav om rekkverk i henhold til i henhold til Vegvesenets håndbøker, slik som langs sjøen og områder med bratte skråninger.

På den lange strekningen Grøtneslandet er det utstrakt bruk av rekkverk, både en- og tosidige. På strekningen langs sjøen er det krav om rekkverk i henhold til Vegvesenets håndbøker, på samme måte som for områder med bratte skråninger. Nærmere konkretisering av rekkverkstiltak gjøres forbindelse med byggeplan.

På deler av strekningen legges det til rette med slake skråninger, noe som reduserer snødriftsproblem. For reindriften vil det også innebære at rekkverksbehovet reduseres ytterligere. De slake skråningene kan imidlertid medføre større naturinngrep enn nødvendig, dersom høydeforskjellene er store.

I områdene langs vegen skal det ikke naturlig revegeteres helt inntil vegkanten, for på den måten hindre reinbeiting inntil vegen, slik som idag. Det legges derfor opp til en grusgang med ensgradert grus fra stedlige bergmasser langsmed vegen.

I motsetning til dagen situasjon med smale og til dels uoversiktlige grøfter vil de planlagte brede og åpne grøftene gi betydelig bedre oversikt, og dermed øke trafikksikkerheten betydelig ved å redusere faren for reinpåkørsel.

For å hindre at reinen trekker inn i tunnelen må det innføres tiltak. Hvilke løsninger som vil være mest effektive må avklares i forbindelse med detaljutformingen av tunnelportalene

Drivverdige fjell- og løsmasseforekomster

Ingen kjente i området.

8.13 Geologi

8.13.1 Tunnelen

Vurderinger er basert på foto fra veg, ortofoto samt kartstudier og er å anse som foreløpige inntil endelige kartlegginger samt rapportering foreligger. Basert på foreliggende informasjon er bygging av tunnelen er gjennomførbar med konvensjonell tunneldrift.

Med unntak av påhuggsområdene er bergoverdekningen moderat til god. Overdekningen varierer mellom 30 og 100 m. Bergarten i området antas å være noe tungsprengt og har middels borbarehet. Tunnelen forutsettes sikret med konvensjonelle sikringsmidler i form av bolt og sprøytebetong. Enkelte plasser kan tyngre bergsikring være nødvendig, for eksempel i påhuggsområder, samt ved kryssing av svakhetssoner.

Søndre påhugg, Mollstrand:

Påhugget er lokalisert i berghammer ved Stormyra på Mollstrand, se fig. 1. Det ligger anslagsvis 5000 m³ urmasser i forskjæringen som må geoteknisk håndteres. I bakkant er en steil berghammer hvor påhuggflaten ligger. Det er ~15m overdekning i påhuggsflaten og stiger raskt til 50 m. Estimert portallengde ~40 meter.



Figur 1 Søndre påhuggsflate. Foto: Hallvard Nordbrøden

Nordre påhugg, Akkarfjord

Påhugget er lokalisert i bergflater sørøst for eksisterende rv. 94 i Akkarfjord, se Figur 2. Påhugget er kun studert på ortofoto og kart. Det er ~ 13 m overdekning i påhuggsflaten og stiger raskt til >20 m overdekning. Det antas lite/ingen løsmasser i påhuggsområdet og forskjæringene. Noe blokk kan forventes å kunne påtreffes og må håndteres. Estimert portallengde ~ 50 m.



Figur 2 Nordre påhugg. Foto: Hallvard Nordbrøden

Begge portalområdene må undersøkes detaljert for å kunne gi en eksakt bestemmelse av portallengde.

Andre forhold

Tunnelen krysser 3 antatte svakhetssoner som kan få betydning for driving av tunnelen, se svakhetssoner i Figur 3 Antatte svakhetssoner og Figur 4 Antatte svakhetssoner.

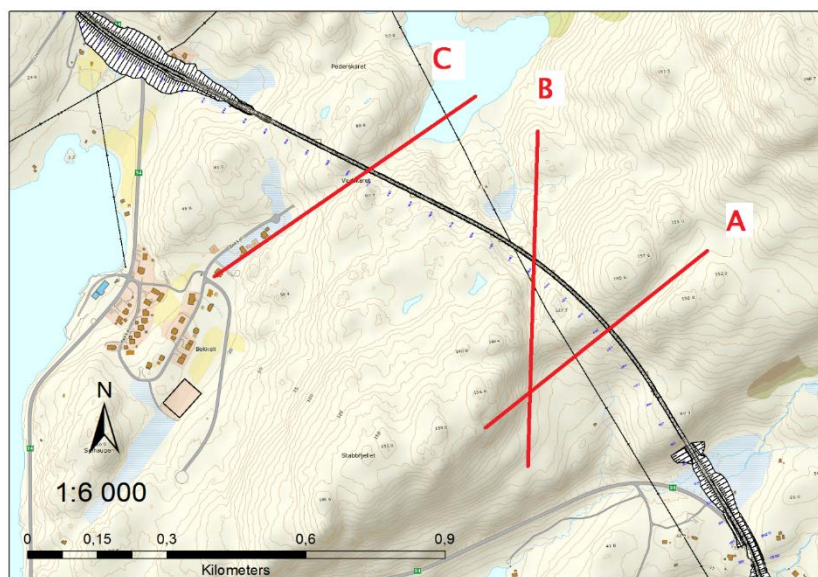
Svakhetszone A og C har lineament SV-NØ og B har lineament N-S. Disse har bredde 50–100 m. Svakhetssonene er ikke befart/registrert, men kun tolket basert på flyfoto og tilgjengelige kart.

Svakhetssonene anses som ikke spesielt kompliserte basert på generelt homogene bergarter i området, samt moderat til stor overdekning. Minste overdekning i svakhetssoner er ~35 m.

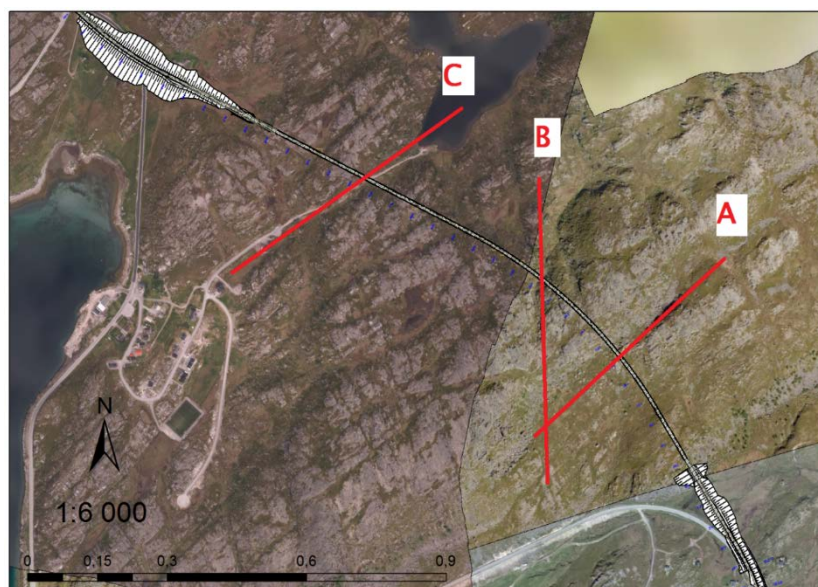
Ytterligere undersøkelser gjennomføres våren 2016 og vil gi mer detaljerte konklusjoner i forhold til sikringsvurderinger for tunnel.

Det antas moderat sikringsomfang under driving av tunnelen basert på støttekartlegging for bergskjæringene. Dette forutsetter like geologiske forhold hvilket det antas å være. Sikringsomfanget vil avdekkes mer detaljert under støttekartlegging for tunnelen.

Tunnelen krysser en potensiell svakhetszone i profil 4740–4800. Denne går SV-NØ og leder i NØ mot Saragamvannet 42 moh. Dette vannet er drikkevannskilde for Akkarfjord og boligfeltet Bekkeli, SV for tunneltraseén og A. Dersom det avdekkes svakhetszone som er vannførende her må dette tas hensyn til ved eventuell forinjeksjon.



Figur 3 Antatte svakhetssoner



Figur 4 Antatte svakhetssoner

Videre undersøkelser

Det er ikke utført støttekartlegging eller befarings i området for tunnel. I det videre arbeidet må det gjennomføres fullstendig kartlegging og rapportering på reguleringsplannivå iht. håndbok N500 Vegtunneler.

Det er planlagt grunnundersøkelser for å avdekke løsmassemekktigheten til den tolkede svakhetssonen i profil 4740–4800. Det anbefales å undersøke videre hvorvidt denne kan være vannførende eller ikke for å hindre drenering og/eller forurensning av drikkevannskilden.

Det må iht. NS-EN 1997-1:2004 NA:2008 Eurocode 7 bestemmes geoteknisk kategori.

8.13.2 Bergskjæringer

Det er planlagt totalt 4500 m bergskjæringer på strekningen. Bergskjæringshøyden varierer mellom 2 og 35 m. Der bergskjæringene har høyde over 15 m er det lagt inn permanent fjellhulle for å dempe eventuelt nedfall, samt sikre at bergskjæringer er best mulig tilpasset landskapet. Det er lagt inn grøfter med 6–10 m bredde på strekningen. Bergskjæringene er prosjektert med helning 10:1 for å unngå risiko for dannelse av overheng og en stabil bergskjæring. Iht. håndbok N200 skal det gjøres generell rensk 2 m fra bergskjæringstopp.

Bergskjæringer forutsettes sikret med bolt og is- eller steinsprangnett. Enkelte plasser kan forstøtningstiltak i form av plasstøpt mur, tørrmur e.l. være nødvendig for å støtte opp ur.

I henhold til NS-EN 1997-1:2004 NA:2008 Eurocode 7 er geoteknisk kategori 3 valgt for bergskjæringer med høyde over 10 meter. Det er ~3000m bergskjæringer med høyde over 10 m som kvalifiserer til geoteknisk kategori 3. For resterende bergskjæringer er det valgt geoteknisk kategori 2.

8.14 Geoteknikk

Der vegen skal gå over myr er myrdybden hovedsakelig grunn, men ved planlagt søndre påhugg for tunnel er myrdybden stor (ca. 10 meter) og vil trenge masseutskifting. Omtrentlig myrmengde som bør masseutskiftes er 80 000 m³. Et alternativ for å unngå fullstendig masseutskifting kan være jordarmering.

Vurdering om fylling langs Lille Akkarfjord, som alternativ til tunnel, ble gjennomført. Men på grunn masser med lav fasthet lengst inn i fjorden var det ikke mulig å få en høy nok sikkerhetsfaktor for en slik fylling.

Stabilitetsberegninger viser at fylling mot sjø i Bekkeli vil få en høy nok sikkerhet slik den er tegnet per i dag. Hvis fyllingen flyttes lengre ut i sjøen bør en ny stabilitetsvurdering gjennomføres.

Andre fyllinger som går ut i sjø bør ikke gå lengre ut enn til begynnende marbakke og bør ha en helling som er 1:2 eller slakere hvis annet ikke er avtalt med geoteknisk ingeniør. For utfylling

8.15 Støy og vibrasjoner

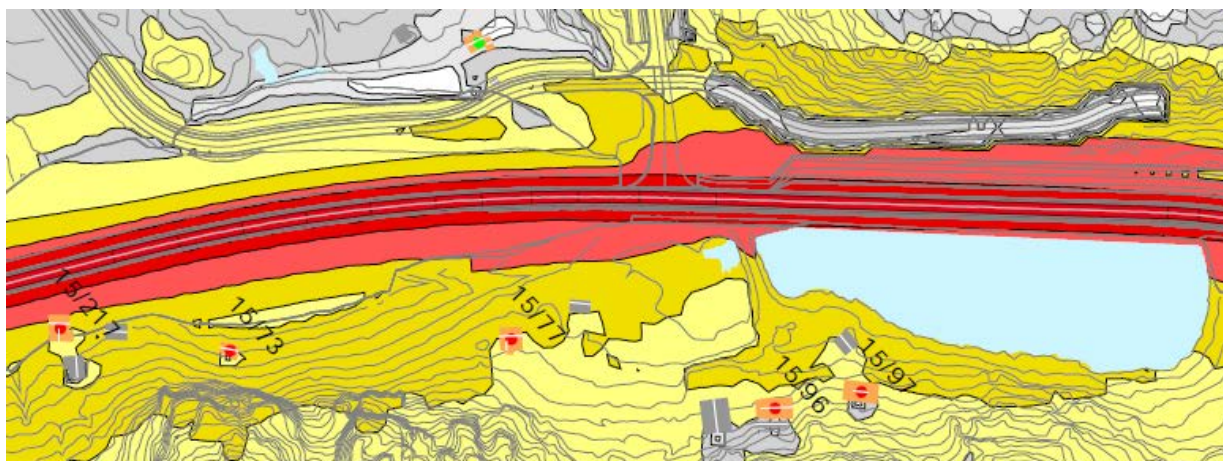
Klima og miljødepartementets retningslinjer for behandling av støy i arealplanlegging etter (T-1442/2012) skal etter plan- og bygningsloven legges til grunn ved bygging av ny veg eller ved oppgradering av eksisterende veg. Målsettingen er å synliggjøre områder med potensielle støyproblemer og bevisstgjøring av hensynet til støy gjennom beregning av støysoner.

Det er gjennomført beregninger av støy langs parsellen fra Grøtnes til Saragammen. Rapporten er utarbeidet på bakgrunn av Miljøverndepartementets Retningslinje for behandling av støy i arealplanleggingen T 1442.

Målsettingen er å undersøke eiendommer på strekningen som kan være støyutsatt, og om det er behov for tiltak. Beregnet lydnivå på fasader gir indikasjon på behov for lokale tiltak for boliger og andre bygninger med støyømfintlig bruksformål. Avhengig av beregnet utendørs lydnivå kan det være nødvendig med utbedring av fasader for enkelte boliger. Det er ikke krav til innendørs lydnivå i hytter.

Til grunn for beregningene er framtidig ÅDT, beregnet på grunnlag av TØIs trafikkberegninger framskrevet til 2030. Støysonekartet er utført etter sjablongmetoden for å vise støy langs vegen, og utgangspunktet er utendørs støynivå 4 meter over terreng. Beregningene er utført med utgangspunkt i hastighet på 90 km/t, som er dimensjonerende hastighet for parsellen. Om dette vil være faktisk hastighet eller vil bli redusert på deler av strekningen vurderes senere.

De støymessige konsekvensene er primært i boligområdet ved Stømsneskrysset. En av boligene ligger innenfor rød eller gul sone, noe som innebærer behov for konkrete tiltak. Støykartleggingen viser punktstøy ved noen boliger, det vil si beregnet støy i uteområder ved husene. Avbøtende tiltak vil derfor bli vurdert.



Strømsneskrysset med boliger for videre støyvurdering.

Langsgående støyskjerming langs rv. 94 omkring Strømsneskrysset er vurdert. I støyrapporten vises det til at langsgående skjermingstiltak kan være ineffektive, for eksempel der bebyggelse ligger vesentlig høyere enn vegbanen. I noen tilfeller er langsgående tiltak, på grunn av forhold som sikt, terreng, vind eller snødrift ikke ønskelig. I planen er det ikke foreslått skjermingstiltak i form av langsgående skjerming eller voller langs vegen. Vurderingene er gjort i samarbeid med ekstern konsulent på støy og vegvesenet.

Fordi langsgående skjermingstiltak ikke er aktuelt på strekningen, må det vurderes lokale tiltak. Utforming og utførelse av lokale tiltak avklares i byggeplan i samråd med den enkelte grunneier, og eventuelt gjennom byggesaksbehandling, dersom tiltaket er søknadspliktig. Eiendommer der lokale tiltak skal vurderes er markert i plankart med egne symboler.

Statens vegvesens praktisering av støyretningslinjene sier at det som hovedregel skal gjennomføres tiltak som bringer støynivået under 55 dBA på uteplass og utenfor rom med støyfølsom bruk. Fortrinnsvis skal det skje gjennom støydempingstiltak langs vegen. Om dette ikke er mulig skal det vurderes lokale tiltak som eksempelvis tiltak på fasade.

For fritidsboliger er det Statens vegvesens praksis at det kun tilbys avbøtende tiltak på uteplass. De støyutsatte eiendommene må befares i byggeplanfasen og støynivået på privat uteplass beregnes.

I første omgang skal det tilstrebes lokal skjerming av uteplass og fasadeisolering. Videre skal det tilstrebes landskapstilpassede løsninger som voll. Skjermer skal unngås da det er unaturlig i landskapet og forankres dårlig.

8.16 Massehåndtering

Massedeponi/ andre deponi og rigg kan endre landskapets karakter, men kan også sette i stand et ødelagt område. For eksempel et sandtak. Det anbefales at slike områder plasseres i områder som ikke er eksponert og som har en buffer/ vegetasjon mot bebyggelse etc., eller i områder som allerede er «ødelagt» og kan istandsettes etter et midlertidig deponi/ rigg eller formes til nytt terreng ved et massedeponi.

Lagring av verdifullt vegetasjonsdekke skal først og fremst skje ved sidelagring langs linja. Der dette ikke er mulig, skal det settes av spesifikke områder for midlertidig deponi av vegetasjonsdekket slik at disse ikke blandes med andre masser.

Masseoverskudd

Det vil være overskudd av masser under utbygging, både i forbindelse med vegbygging og tunneldriving. Spesielt vil tunnelen medføre et betydelig masseoverskudd. For resten av strekningen vil det også være masseoverskudd, særlig gjelder det den lange strekningen mellom Grøtnes og Mollstrand. På denne strekningen vil breddeutvidelsen og heving av vegen ha behov for betydelige mengder masse. På Grøtnes er det etablert et massetak, med muligheter mottak av masser for videre bearbeidelse.

I reguleringsplanen er deponi av satt på Strømsnes, samt tunnelportalene. Underveis i planprosessen har det vært dialog med Hammerfest kommune om overskuddsmasser fra prosjektet. Kommunen er klar på at de har et stort behov for masser til mange og store utbyggingsprosjekter i kommunen. Deponi utover planområde kan knyttes opp mot kommunens behov og avklares med Hammerfest kommune. Deponi i sjø kan innebærer krav om konsekvensutredning, dersom det ikke foreligger allerede godkjent deponi.

8.17 Risiko, sårbarhet og sikkerhet – ROS analyse

Etter plan- og bygningsloven § 3-1 skal planlegging etter loven fremme samfunnssikkerhet ved å forebygge risiko for tap av liv, skade på helse, miljø og viktig infrastruktur materielle verdier. Planmyndighetene skal påse at risiko- og sårbarhetsanalyse gjennomføres eller selv foreta en analyse (pbl. § 4-3). Analysen skal vise alle risiko- og sårbarhetsforhold som har betydning eller mulige endringer som følge av utbyggingen. Områder med fare, risiko eller sårbarhet skal avmerkes som hensynssone.

Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB) har som fagmyndighet utarbeidet veileder for kartlegging av risiko og sårbarhet i planlegging. I veilederen vises det til at en slik analyse ikke nødvendigvis skal gjennomføres for alle faser og for alle tema, men at den skal tilpasses og vurderes ut fra forhold som må analyseres.

Risiko og sårbarhetsanalyse (ROS) skal kartlegges hendelser eller potensielle fare, samt sannsynlighet og konsekvenser av uønskede hendelser. Formålet er å kunne prioritere risikoområder, og planlegge tiltak for å forhindre eller redusere konsekvensen av dem, dersom de skulle oppstå. Analysen er i hovedsak en kvalitativ risikovurdering, bygget på faglig skjønn og erfaring.

Til grunn for analysen ligger «Veileder for kommunale risiko- og sårbarhetsanalyse» fra direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskaps (DSB). I prosjektsammenheng tar ROS-analysen utgangspunkt i hendelser som kan oppstå i fredstid i bygge- og driftsfasen.

Egen ROS analyse for tunnel

Det utarbeides separat ROS-analyse for tunnel, i et samarbeid mellom politi, brannvesen og Statens vegvesen.

Ros-analyse

Natur- og miljøforhold		
Forhold / uønsket hendelse	ja/nei	Vurdering
Jord-/leire-/løsmasseskred	Ja	ihht. kart.db.no. Se avsnitt vurdering ROS
Kvikkleire, ustadige grunnforhold	Nei	Ingen forekomster langs trase.
Steinskred, steinsprang	Ja	ihht. kart.db.no. Se avsnitt vurdering ROS
Is-/snøskred	Ja	ihht.kart.db.no. Se kap. Se avsnitt vurdering ROS
Kjente historiske skred, utbredelse	Ja	ihht. kart.db.no. Se avsnitt vurdering ROS
Flomfare	Nei	Ingen store elver.
Springflo	Nei	Ivaretatt i vegplanleggingen
Flomsonekart, historiske flomnivå	Nei	Flomberegninger er utarbeidet av NVE. Ingen store vassdrag
Sterkt vindutsatt, storm/orkan etc.	Nei	Ikke annet enn normalt for området
Mye nedbør	Nei	Område har ikke mye nedbør
Snødrift langs traseen.	Ja	Områder og punkter med fokksnø. Hensyntatt i vegplanlegging.
Radon	Nei	Moderat til lav.
Annet	Nei	Ingen

Drikkevann og biologiske ressurser		
Forhold / uønsket hendelse	ja/nei	Vurdering
Utbyggingsplaner (boliger, fritidsbebyggelse, næring/industri, infrastruktur etc.) i nærheten: - drikkevannskilde som kan kreve tiltak, båndlegging etc.	Ja	- Hammerfest kommune utarbeider områdeplan for Strømsnes/Akkarfjord. - Saragammenvannet er drikkevannskilde til Hammerfest. Tunnelbygging må vurdere behov for tiltak i prosjektering.

Virksomhetsbasert sårbarhet		
Forhold / uønsket hendelse	ja/nei	Vurdering
Brann/eksplosjon ved industrianlegg	Nei	Ingen infrastruktur i området.
Kjemikalieutslipp o.a. forurensning	Nei	Ingen infrastruktur i området
Olje- /gassanlegg	Nei	Ingen infrastruktur i området.
Lagringsplass for farlige stoffer som eks. industrianlegg, havner, bensinstasjoner, radioaktiv lagring	Nei	Ingen infrastruktur i området.
Høyspentledninger	Ja	Hammerfest energi. Hensynsoner i kart.
Anlegg for deponering og destruksjon av farlig avfall	Nei	Ingen i området.
Strålingsfare fra div. installasjoner	Nei	Ingen i området.
Gamle fyllplasser	Ja	Nedlagt kommunal fyllplass for metall, utenfor reguleringsplanområdet.
Forurenset grunn og sjøsedimenter, endret bruk av gamle industritomter	Nei	Ingen i området
Militære og sivile skytefelt	Nei	Ingen skytefelt i området
Dumpeområder i sjø	Nei	Ingen kjente dumpeområder i sjø

Infrastruktur		
Forhold / uønsket hendelse	ja/nei	Vurdering
Vil utilsiktede/ukontrollerte hendelser som kan inntreffe på nærliggende transportårer utgjøre en risiko for området? - hendelser på veg - hendelser på sjø/vann - hendelser i luften	Ja	Eneste innfartsveg til Hammerfest. Hendelser kan hindre trafikken i området, og det er ingen omkjøringsalternativer. Det utarbeides egen ROS-analyse for tunnel.
Veg med mye transport av farlig gods	Ja	ROS analysen for tunnel viser at i tillegg til drivstoff, LNG, kjemikalier mm. transporteres det farlig gods som bla. radioaktive isotoper til Polarbase 7–8 ganger i året (til oljerelatert virksomhet). Transport av LNG forventes å øke framover.
Ulykkesbelastede veger	Ja	1 drept på 10 år

Støysoner ved infrastruktur	Ja	Støysonekartlegging utarbeidet for hele parsellen.
-----------------------------	----	--

Strategiske / sårbare objekter		
Forhold / uønsket hendelse	ja/nei	Vurdering
Sykehus/helseinstitusjon – I Hammerfest	Ja	Transport til sykehus ivaretas gjennom reguleringsbestemmelser og krav til åpen veg.
Sykehjem/omsorgsinstitusjon	Nei	Ingen i området.
Skole/barnehage	Nei	Ingen i området.
Flyplass	Nei	Ingen i området.
Viktig vei/jernbane	Ja	Innfartsveg til Hammerfest. Krav til åpen veg under byggeperioden ivaretas i reguleringsbestemmelser og byggeplan
Jernbanestasjon/bussterminal	Nei	Ingen i området
Havn	Nei	Ingen i området.
Vannverk/kraftverk	Ja	Saragammenvannet er vannkilde til boligområdet Bekkeli.
Undervannsledninger/kabler	Nei	Ingen i området, utover kjente luftspenn.
Bru/Demning	Nei	Ingen i området.

Vurdering ROS med tiltak

I tillegg til denne legges det fram en omfattende ROS analyse for tunnelen, der mange av elementene inngår.

Tilpasset drenering, overvann og skredsikring

Vegens linjeføring og utforming skal ta hensyn til effekten av klima og velges slik at risiko begrenses eller håndterbar. Statens vegvesen legger 200-års flom til grunn for beregning av flomsikker høyde. Effekten av havnivåstigning medregnes.

Vegen anlegges utenfor områder med høy risiko for skred, flom, drivsnø m.m. Bruer og rør/kulverter dimensjoneres for 200 års flom. Langs sjø beregnes vegen anlagt på høyde ut fra middelnivå, med minimum 4,5 meter.

Det skal legges stor vekt på god overvannshåndtering i utbyggingsprosjekter og lages en plan for det. Helhetlige åpne drensløsninger planlegges for økt robusthet mot intense nedbørsepisoder.

Kulverter og grøfter: Økt dremskapasitet skal sikres ved innføring av klimafaktor i beregningen. Økt returperiode anbefales for dimensjonerende nedbør for grøfter og rør. Det er gjennomført flomberegninger av vassdragene i området.

Skredsikring skal opprettholdes og styrkes også i fremtidig klima. Klimahensyn skal tas ved prioritering av skredsikringstiltak.

Flomfare

Fare for flom, erosjon m.m. må vurderes i planlagte utbyggingsområde langs vassdrag. Det er derfor gjennomført flomberegninger for vassdrag på strekningen i regi av Norges Vassdrags- og energidirektorat. Flomberegningene er vurdert for inntil 200 års flom, og gjelder vassdragene i området.

NVEs flomberegninger danner grunnlag for dimensjonering av kulverter, stikkrenner og rør på strekningen. Tiltakene dimensjoneres ut fra 200 års flomsituasjon. Sannsynligheten for at flom i elvene eller ekstrem vannføring vil påvirke riksvegen i framtiden er derfor redusert.

Skredfare

Skredfare er vurdert med bakgrunn kart over rasfarlige områder langs vegtraseen. Kartene viser snø og steinskred, samt historiske steinsprang langs Lille Akkarfjord. Området er ikke vurdert videre fordi det bygges tunnel og det foretas ingen inngrep i det aktuelle området.

Langs Grøtneslandet viser aktsomhetskart til aktsomhetsområde knyttet til snø og steinskred. I disse områdene vil utbyggingen innebære de største inngrepene, med etablering av store grøfter og høye skjæringer. Dette innebære store endringer av terrenget på strekningen. Tilpasninger eller tiltak må derfor vurderes i forbindelse med prosjekteringen.

Skredfare også vurdert med bakgrunn i NVEs flomberegninger for området. Temaet utredes ikke videre.

Menneske- og virksomhetsbasert fare

Riksvegen er en sentral transportåre. Muligheten for ulykker på vegen er sannsynlig. Hendelser knyttet til ulykker som kan medføre utslipp og forurensing er tilstede. Ulykker med transportmidler vil typisk være ulykker med drepte eller skadde. Statistisk sett er sannsynligheten lav, men konsekvensen kan være alvorlig eller kritisk.

Hendelser eller ulykker knyttet til transport langs vegen er sannsynlig. Ulykker i forbindelse med transport av ulike produkter er tilstede. Sannsynligheten er lav, basert på tilgjengelig tallmateriale. Konsekvensen for vegen og området kan imidlertid være alvorlig eller kritisk avhengig av forurensning.

Fysisk ødeleggelse av kritisk infrastruktur er knyttet til høyspent i nærheten av traseen, samt de små bruene på strekningen. Sannsynligheten er liten og konsekvensene middels.

Terror og sabotasje

Risikoen for terroraksjoner, sabotasje eller hærverk som forstyrrer eller ødelegger rv. 94 vurderes som svært lav.

Beredskap

Utrykning fra brann/ambulanse/politi skjer fra Hammerfest. Nærmeste brannkorps er Hammerfest kommune, omkring 15 kilometer unna. Ambulanse og sykehuset i Hammerfest har omtrent samme avstand. Antatt utrykningstid til Strømsnes er 12–15 minutter.

Trafikksikkerhet

Trafikksikkerhet og trafikkavvikling står sentralt, både i planen for tiltak og i utbyggingen. I detaljreguleringen presiseres det at trafikken skal kunne passere i byggefasen, spesielt med hensyn på utrykningskjøretøy. Det må derfor utarbeides rutiner og avtaler med utrykningsetatene, og spesielt med ambulansetjenesten på grunn av ambulanseoppdrag til Hammerfest sykehus.

Forurensning i byggefasen

Forurensning under byggefasen ivaretas gjennom SHA-plan og HMS-plan i henhold til byggherreforskriften.

9 Gjennomføring av forslag til plan

9.1 Framdrift og finansiering

Planarbeidet for oppgradering av rv. 94 er som tidligere nevnt knyttet til vedtatt NTP 2014–2023, med prioritert utbedring i siste seksårs periode – som vil si 2018 – 2013.

I fagetatenes forslag til Nasjonal transportplan 2018 – 2029, som ble lagt fram i februar 2016 inngår ikke rv. 94. Det er derfor usikkerhet knyttet til gjennomføring av utbygging.

9.2 Trafikkavvikling i anleggsperioden

Rv. 94 er eneste innfartsveg til Hammerfest, og med et sykehus i Hammerfest må det stilles svært strenge krav til trafikkavvikling i byggefasen. Det forutsettes derfor avklaringer i en tidlig fase opp mot beredskapsstatene i Hammerfest forbindelse med byggeplan, og med etablering av tiltak for trafikkavvikling, eventuelt også muligheter for stenging av vegen.

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

SHA utarbeides ikke på reguleringsplannivå.

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 R 760 «*Styring av utbygging-, drifts- og vedlikeholdsprosjekt*» stiller krav til at det skal utarbeides en Ytre Miljøplan på alle prosjekt.

Som en del av HMS-arbeidet i Statens vegvesen skal det vurderes tiltak for å motvirke skader på ytre miljø, det vil si vegens tilstøtende natur og nærmiljø, både i anleggsfasen og i drifts- og vedlikeholdsfase.

Særskilte miljøutfordringer for parsell 9 er:

- Reindriftsområde, med vår/sommer/høst beite og trekkelei.
- Høye bergskjæringer.
- Omlegging av bekker skal gjøres slik at så langt mulig tilpasses øvrig terreng og vegetasjon.
- Berørt terreng/sideareal tilbakeføres ved naturlig revegetering.

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

Innspill til YM-plan:

Tema	Problemstillinger/vurderinger
Støy	Gjelder spesielt tiltak på bygg og overfor reindrifta
Forurensning av jord og vann	Spesielt knyttet til Saragammenvannet som drikkevannskilde
Landskap	Utbyggingen vil medføre en del høye skjæringer
Naturmiljø	
Vassdrag og strandsone	Gjelder spesielt Dikvannet
Kulturminne og kulturmiljø	Tiltak i områdene med kulturminner i
Naturressurser	Fordrer nær kontakt med reindrifta
Materialvalg og avfallshåndtering	

Temaer for ytre miljø er og aktuelle problemstillinger skal følges opp i det videre arbeidet med byggeplan/SHA-plan.

HMS i denne sammenhengen er knyttet til belastningen som påføres menneskene som skal bygge i anleggsfasen, de som har drifts- og vedlikeholdsansvar og videre over bygge- og ferdigfasen.

Sammendrag av innspill

Innspill til oppstart av planarbeidet for reguleringsplan

Innspill ved planoppstart

Finnmarkseiendommen, 30.03.15.

Fefo har i utgangspunktet ingen merknader. Legger til grunn at planen vurderes i forhold til Sametingets retningslinjer for endret bruk av utmark, jf. Finnmarksloven §4.

Statens vegvesens kommentar: Sametingets retningslinjer vurdert, med særlig vekt på tiltak for tilbakeføring av vegetasjon.

Reinbeitedistrikt 20 – Kvalsøya/Fálá, 10.04.15.

Ønsker drøftingsmøte med Statens vegvesen om planarbeid og detaljregulering av veistrekning på Kvaløya som er deres beiteland.

Statens vegvesens kommentar: Møte gjennomført DATO i Hammerfest, der parsell 6 og 9 ble presentert, sammen med generell informasjon om rv. 94 oppgraderingen.

Fylkesmannen i Finnmark, 15.04.15.

Viser til Miljøverndepartementets reguleringsplanveileder, tilbud om kvalitetssikring av arealplankart, ivaretagelse av Naturmangfoldloven og ROS analyse.

Statens vegvesens kommentar: naturmangfoldloven og ROS-analyser utarbeidet for parsellen.

Kystverket, 15.04.15

Viser til krav om tillatelse etter havne- og farvannsloven for tiltak, i tillegg til plan og bygningsloven.

Statens vegvesens kommentar: Ivaretas på generelt grunnlag.

Norsk lastebileierforbund, 12.4.15.

Viser til to problemområder i Saragammen/Lille Akkarfjord og Lille Akkarfjord/Mollstrand.

Statens vegvesens kommentar: Kurven ved Saragammen/Lille Akkarfjord oppgradert og Lille Akkarfjord/Mollstrand er tilpasset vinterdriftsproblem.

Finnmark fylkeskommune, 20.04.15.

Viser til krav knyttet til universell utforming, registrerte kulturminner i området og andre bevaringsverdige kulturminner.

Statens vegvesens kommentar: befaring gjennomført av kulturminnemyndighetene, både Kulturminneetaten og Sametinget.

Viggo Eriksen, 20.04.15.

Spørsmål knyttet til utvikling av et næringsområde i Akkarfjord.

Statens vegvesens kommentar: Vilkår for utvikling av næringsområde og avkjørsel endres fordi rv. 94 legges om til ny trase og passerer ikke området.

Solveig Johanne Kristoffersen, 11.03.15.

Forslag i tilknytning til Strømsnesveien, sykkel og gangsti i området.

Statens vegvesens kommentar: Strømsnesvegen inngår ikke reguleringsplan for parsell 9.

Det planlegges utbygging av gang og sykkelveger i parsell 9, fra Bekkeli til Saragammen.

Jan Nilsen, 12.03.15.

Parkeringsmuligheter for gnr/bnr: 15/1/4.

Statens vegvesens kommentar: Parkeringsmuligheter og tilgang til hytta er vurdert. En lang strekning nedenfor hytta langs rv. 94 får skjæringer med nærmere 25 meter, som umuliggjør tilgang opp. Hytta foreslås derfor innløst.

Merknader etter høring på reguleringsplan behandles i eget merknadshefte for rv. 94 Grøtnes – Saragammen.

Oppsummering og anbefaling

Planforslaget for detaljregulering legger grunnlaget for realisering av oppgradering av rv. 94 Grøtnes – Saragammen.

Statens vegvesen anbefaler at detaljreguleringen for parsellen vedtas.

Vedlegg

- Forslag til plankart
- Forslag til bestemmelser
- Illustrasjonshefte
- Adresseliste grunneiere
- Adresseliste høringsinstanser
- Merknadshefte

Andre dokumenter/kartlegginger/undersøkelser – ikke vedlegg

- Kulturminnerapporter.
- Flomsonekart.
- Støysonekartlegging.
- Geologiske rapporter.
- Sjøbunnkartlegging.
- Grunnundersøkelser for veg- og tunnelområdet
- Grunnundersøkelser i sjø.
- Formingsveileder for rv. 94 Skaidi – Hammerfest.

Grunneierliste

Navn	Adresse	Poststed
ALBRIGTSEN BJARNE	(Adresse mangler)	
ALEXANDERSEN MARY W	LEIL 302, KRØKEBÆRVEIEN 25	9610 RYPEFJORD
AMUNDSEN ANN-SISSEL	GJEKSTADVEIEN 65	3218 SANDEFJORD
ANDERSEN TRYGVE ELNAR	BEKKELI 8	9610 RYPEFJORD
ARCTIC STOCKFISH KVALSUND AS	Postboks 305	9615 HAMMERFEST
ASLAKSRUD ANNE KRISTIN M	PAULINES VEI 19 B	3244 SANDEFJORD
BIRGISSON TORE	BEKKELI 36	9610 RYPEFJORD
BREMANE LIGA	LANGBUKTVEIEN 7	9600 HAMMERFEST
BREMANIS IVARS	LANGBUKTVEIEN 7	9600 HAMMERFEST
CANTAS LEON	ELVEBAKKEN, GRØTNES	9620 KVALSUND
CHRISTENSEN HANS KRISTIAN	LYNGBAKKEN 15	9600 HAMMERFEST
CHRISTENSEN TERJE	LYNGBAKKEN 15	9600 HAMMERFEST
DANIELSEN VIVIAN ISAKSEN	BEKKELI 9	9610 RYPEFJORD
EIDISSEN SILJE	BEKKELI 40	9610 RYPEFJORD
EILERTSEN ASTRID	(Adresse mangler)	
ENOCHSEN IDA EIRIN	BEKKELI 28	9610 RYPEFJORD
ERIKSEN LEIF ARNE	NAKKENVEIEN 34	8310 KABELVÅG
ERIKSEN VIGGO	BEKKELI 5	9610 RYPEFJORD
FINNMARK RESSURSSLESKAP AS	Postboks 6	9610 RYPEFJORD
FLUGSRUD IRENE MARIE	RAGNFRIDS VEI 88	0669 OSLO
GABRIELSEN TORIL	IDRETTSVEIEN 9	9600 HAMMERFEST
HANSEN BJØRN	STRØMSNESVEIEN 40	9610 RYPEFJORD
HANSEN KRISTINE	BEKKELI 44	9610 RYPEFJORD
HARTVIGSEN AASE BJØRG	FRIDTJOF NANSENS VEI 24 C	0369 OSLO
HEITMANN STIG	AKKARFJORD	9610 RYPEFJORD
HENRIKSEN VIDAR	BEKKELI 33	9610 RYPEFJORD
HERMANSEN OLE KRISTIAN	BEKKELI 31	9610 RYPEFJORD
HOLM FRANK	JORDSTJERNEVEIEN 52 C	1283 OSLO
HOLM UNN WENCHE	JORDSTJERNEVEIEN 52 C	1283 OSLO
HOLMGREN JØRGEN	ROSSMOLLGATA 6	9600 HAMMERFEST
HOLMGREN KNUT REIDAR	SANDMOVEGEN 6	9620 KVALSUND
HUSTAD ULF-ARTHUR	POSTBOKS 206	9615 HAMMERFEST
ISAKSEN KAI RUNE	BEKKELI 9	9610 RYPEFJORD
ISAKSEN MADIS	BEKKELI 34	9610 RYPEFJORD
JAKOBSEN TOMMY	STRØMSNESKRYSSSET 1	9610 RYPEFJORD
JENSEN KNUT TORE ODLAND	BOGANESRINGEN 35	4032 STAVANGER
JENSEN RUNE HOFGAARD	BERGANVEIEN 224	3138 SKALLESTAD
JENSEN STIG HOFGAARD	NESBRYGGVEIEN 28	3133 DUKEN
JOHANNESSEN ERIK	FJORDAVEIEN 33 B	9610 RYPEFJORD
JOHANNESSEN HILDE B	FJORDAVEIEN 33 B	9610 RYPEFJORD
JOHANNESSEN KAY MIKAEL	SARAGAMMEN 4	9610 RYPEFJORD
JOHANNESSEN MARIANNE	SARAGAMMEN 4	9610 RYPEFJORD

Detaljregulering – rv. 94 Grøtnes – Saragammen

JOHANSEN ELISABETH	ELVEBAKKEN, GRØTNES	9620 KVALSUND
JOHANSEN LASSE	BEKKELI 40	9610 RYPEFJORD
JOHANSEN SIV BENTE	STORFJELLVEIEN 126	9600 HAMMERFEST
JOHANSEN STIG RUNE EKHORN	ERIK ERIKSENS VEI 9	9600 HAMMERFEST
JOHANSEN SYLVA	SOLKOLLEN 4	4790 LILLESAND
JOHNSEN JØRGEN	RØRVIKVEIEN 29	9610 RYPEFJORD
JOHNSEN LARS-ANDRE	BEKKELI 44	9610 RYPEFJORD
JOHNSEN MARIANNE N	RØRVIKVEIEN 29	9610 RYPEFJORD
JØRGENSEN MONICA	ERIK ERIKSENS VEI 9	9600 HAMMERFEST
KADYSJEV MARAT S	BREILIA 70	9600 HAMMERFEST
KLAUSSEN TRUDE	BEKKELI 15	9610 RYPEFJORD
KORBI INGER HELENE	SYKEHUSVEIEN 24	9600 HAMMERFEST
KRISTENSEN EIRIK	BEKKELI 28	9610 RYPEFJORD
KRISTENSEN RAYMOND ERLING	STRØMSNESKRYSET 5	9610 RYPEFJORD
KRISTENSEN RONALD BØRGE	STRØMSNESKRYSET 3	9610 RYPEFJORD
KRISTOFFERSEN BJØRN-TORE	BEKKELI 24	9610 RYPEFJORD
KRISTOFFERSEN CHRISTINE	BEKKELI 24	9610 RYPEFJORD
KRISTOFFERSEN ERNST	(Adresse mangler)	
KRISTOFFERSEN HARRY	POSTBOKS 322	9615 HAMMERFEST
KRISTOFFERSEN HELMER	(Adresse mangler)	
KRISTOFFERSEN SOLVEIG J	STRØMSNESVEIEN 29	9610 RYPEFJORD
KVALVIK SIGFRIDA	HØYDEN 29	9600 HAMMERFEST
LANGÅS FRANK ÅGE	STRØMSNESVEIEN 29	9610 RYPEFJORD
LARSEN AUD BANG	CO/ TORILD SVALER, IDRETTSV 43	9600 HAMMERFEST
LARSEN MARIT ANDREA	BREIDABLIKK 17	9610 RYPEFJORD
LARSEN TOR EGIL	LAMHAGANVEGEN 9	9475 BORKENES
LETZING TURID JOHANNE	FÆGFJORD	9620 KVALSUND
LIND ADA SYNNØVE	STORGATA 47	9600 HAMMERFEST
LIND SVEIN EVALD	STORGATA 47	9600 HAMMERFEST
LORENTZEN KAREN BERGLJOT	ØVRE MOLLA 27	9600 HAMMERFEST
LUND PER IVAN BRENDEN	KLOKKARØYA 1	9610 RYPEFJORD
MACK LUDWIG AS	POSTBOKS 6142	9291 TROMSØ
MAGNUSSEN LENA CHARLOTTE	BEKKELI 25	9610 RYPEFJORD
MAGNUSSEN ROAR	BEKKELI 25	9610 RYPEFJORD
MANSIKA GRO ELISE	BEKKELI 13	9610 RYPEFJORD
MARTIN LILL TOVE KALLAND	VÅRVEIEN 14	3024 DRAMMEN
MATHISEN ELLY TORDINE	C/O KARIN ENGSTAD, FUGLENESVEIEN 43	9600 HAMMERFEST
MATHISEN LINDA	JOSEFVATN	9050 STORSTEINNES
MATHISEN TOR EVEN	BEKKELI 26	9610 RYPEFJORD
MJELDE JAN OTTAR	RØRVIKSLETTA 4 A	9610 RYPEFJORD
MJELDE SOLBJØRG V TYSSE	RØRVIKSLETTA 4 A	9610 RYPEFJORD
MOE ERNST KRISTIAN	FREIDIGVEIEN 10 A	9600 HAMMERFEST
MOE KNUT OLAF	IDRETTSVEIEN 27	9600 HAMMERFEST
MOENG NANNE ALICE	BEKKELI 11	9610 RYPEFJORD
MØLMANN ØYSTEIN	SJØGATA 19	9600 HAMMERFEST

Detaljregulering – rv. 94 Grøtnes – Saragammen

NILSEN JAN HARALD	ØVRE MOLLA 27	9600 HAMMERFEST
NILSEN JØRN OSKAR	BEKKELI 19	9610 RYPEFJORD
NILSEN TOM IDAR	SARAGAMMEN 5	9610 RYPEFJORD
NORDTØMME TORBJØRN A	RØRVIKVEIEN 29	9610 RYPEFJORD
OLSEN ERLUF MAGNAR	STRØMSNESVEIEN	9610 RYPEFJORD
OLSEN JOHANNES	(Adresse mangler)	
OLSEN SIGURD ANDREAS	BEKKELI 1	9610 RYPEFJORD
OLUFSEN-MEHUS LINE	BEKKELI 17	9610 RYPEFJORD
OLUFSEN-MEHUS TRULS	BEKKELI 17	9610 RYPEFJORD
PEDERSEN ALBERT HENRIK	SARAGAMMEN 2	9610 RYPEFJORD
PEDERSEN BENGT HÅVARD	BEKKELI 6	9610 RYPEFJORD
PEDERSEN FRANK ARNE	SARAGAMMEN 6	9610 RYPEFJORD
PEDERSEN KJELL EVALD	SARAGAMMEN 1	9610 RYPEFJORD
PEDERSEN VERONICA	BEKKELI 34	9610 RYPEFJORD
PETTERSEN RANDI KONSTANSE	KLOKKARØYA 2	9610 RYPEFJORD
PETTERSEN TORALF EMIL J	KLOKKARØYA 2	9610 RYPEFJORD
PETTERSEN TORE ROGER	KLOKKARØYA 4	9610 RYPEFJORD
PLANTING BJØRG MARGARETH	BARDEHVALVEGEN 23	9101 KVALØYSLETTA
RANDE BJØRN	UPPSALAVÄGEN 18	19330 SIGTUNA, SVERIGE
RANDE FINN GALDMANN	OLOFSG 25	19330 SIGTUNA, SVERIGE
RANDE GUDRUN MARIANNE	UPPSALAVÄGEN 18	19330 SIGTUNA, SVERIGE
RANDE RANVEIG S	NEIDAMARINGEN 13 A	9700 LAKSELV
RASMUSSEN GUNNAR JAHN T	DYRLØKKE TERRASSE 9 A	1448 DRØBAK
RASMUSSEN HARALD-THORE	V/VIVIAN RASMUSSEN, POSTBOKS 157	9615 HAMMERFEST
RASMUSSEN VIVIAN	POSTBOKS 157	9615 HAMMERFEST
RYDNINGEN BERNY JOHANNE	STRØMSNESKRYSSSET 7	9610 RYPEFJORD
SAND ROAR LØSETH	BEKKELI 29	9610 RYPEFJORD
SARA MIKKEL MATHISEN	BEKKELI 23	9610 RYPEFJORD
SELJELUND GERD ELISABETH	LYNGVEIEN 16	3300 HOKKSUND
SKJELSTAD RUTH PAULINE	FARET 2	1450 NESODDTANGEN
SKOGSTAD VIBEKE SANDØ	BEKKELI 29	9610 RYPEFJORD
SOLBERG JOAKIM TOLK	JENNY KUMMENEJES VEI 15	9600 HAMMERFEST
STOCKFISH HOLDING AS	GRØTNES	9620 KVALSUND
STRØMSNES EIENDOMSUTVIKLING AS	Postboks 324 Sentrum	9615 HAMMERFEST
SUNDT EILERT	NEPTUNVEIEN 11	9600 HAMMERFEST
SÆTERMO MORTEN JOHAN	SARAGAMMEN 3	9610 RYPEFJORD
SØVIK EVY	BØNSDALVEGEN 11	2073 BØN
SØVIK HELGE	BØNSDALVEGEN 11	2073 BØN
SØVIK THOMAS	BØNSDALVEGEN 11	2073 BØN
WEILE ANNIKEN	SARAGAMMEN 3	9610 RYPEFJORD
WINTHER REMI CATO	BJØRNØYGATA 5	9600 HAMMERFEST
ZAHL FRODE	BREIDABLIKK 17	9610 RYPEFJORD
ØSTVIG KIRSTEN MARIE	ULVILLBERGA 1	7660 VUKU

Offentlige høringsinstanser

Offentlige instanser	Adresse	Poststed
FEFO	Postboks 133	9811 VADSØ
Hammerfest kommune	Postboks 1224	9616 HAMMERFEST
Fylkesmannen i Finnmark	Statens hus	9815 VADSØ
Finnmark fylkeskommune	Fylkeshuset	9815 VADSØ
Sametinget	Varangerbotn	9840 VARANGERBOTN
NVE	Postboks 5091, Majorstua	0301 OSLO
Kystverket	Postboks 1502	6025 ÅLESUND
Hammerfest havnevesen	Hamnegata 1	9600 HAMMERFEST
Statnett	Postboks 5192 Majorstua	0302 OSLO
FFO Finnmark	Løkkeveien 19	9510 ALTA
Rådet for funksjonshemmede	Vertshushagen 1	9513 ALTA
Forsvarsbygg	Postboks 405 Sentrum	1030 OSLO
NHF Hammerfest	Postboks 312	9615 HAMMERFEST
Distrikt 20 – Fálá/Kvaløy v/Aslak Ante M. J. Sara	Avzziluodda 20	9520 KAUTOKEINO

ANDRE

Hammerfest energi	Postboks 3	9615 HAMMERFEST
Norges lastebil-eierforbund, v/Odd Hugo Pedersen	Postboks 194	9156 STORSLETT
ELTELE	Postboks 1183	9504 ALTA
Naturvernforbundet Finnmark	Postboks 1176	9504 ALTA

KUN VIA NETT

Telenor Nett	sfn@telenor.com	
Telenor, Senter for nettutbygging	www.telenor.no/nettutbygging	



Statens vegvesen
Region nord
Vegavdeling Finnmark
Postboks 1403 8002 BODØ
Tlf: (+47) 22073000
firmapost-nord@vegvesen.no

vegvesen.no

Trygt fram sammen