



Statens vegvesen

Planprogram

Høring/off.ettersyn



## Prosjekt:E69 Ny Skarvberg tunnel

Parsell: E69

Kommune: Porsanger kommune

## Innhold

1. INNLEDNING.....	1
2. PLANPROGRAM.....	4
2.1 Hva er et planprogram.....	4
2.2 Formålet med planprogrammet.....	4
3. FORHOLDET TIL ANNEN PLANLEGGING.....	5
3.1 Generelt.....	5
3.2 Kommuneplanens arealdel.....	7
4. PROSJEKTORGANISERING.....	8
4.1 Organisering.....	8
5. BESKRIVELSE AV TILTAKET.....	9
5.1 Trafikkforhold / trafikk tall.....	10
5.2 Gang- og sykkeltrafikk.....	10
5.3 Standardvalg og vurderinger.....	10
5.4 Registrerte eiendommer.....	11
6. AKTUELLE ALTERNATIVER.....	11
6.1 Beskrivelse av aktuelle alternativer.....	11
6.2 Forkastede alternativer/anbefalt løsning.....	18
Forkastede alternativer.....	18
Anbefalt løsning.....	19
6.3 Bruk av masser/ deponering av overskuddsmasser.....	20
6.4 Geofaglige vurderinger.....	20
6.5 Anleggstekniske vurderinger.....	25
7. <b>UTREDNINGSTEMA OG ANTATTE PROBLEMSTILLINGER</b> .....	26
7.1 Naturmiljø.....	27
7.2 Friluftsliv.....	27
7.3 Risiko- og sårbarhetsanalyse.....	28
7.4 Landskap.....	28
7.5 Naturressurser.....	28
8. <b>PLANPROSESS OG MEDVIRKNING</b> .....	28
8.1 Planprosess.....	28
8.2 Generell medvirkning.....	29

## 1. INNLEDNING

Statens vegvesen har i samarbeid med Porsanger kommune startet detaljregulering av E69 Ny Skarvberg tunnel.

Hovedmålsettingen med ombygging av E69 Skarvberg tunnelen er å få en ny tunnel som tilfredsstillter dagens krav samt å få vekk rasfarlig strekning. Tunnelen er i dag i en slik forfatning at den på ingen måte oppfyller de standardkrav som gjelder. Utover dette er rasfare i dagen nord for dagens tunnel et stort problem, som også forsterker behovet for en bedre og mer trafikksikker løsning. Med utgangspunkt i dette er det enighet om at ny tunnel-løsning i området er påkrevet.

Prosjektet er omtalt i Stortingsmelding nr. 26, Nasjonal transportplan 2014-2023. Prosjektet skal gjennomføres under post 31 Skredsikring, og det er i Handlingsprogrammet foreløpig satt av 600 mill. kr (2014-kr) til E69 Skarvberg tunnelen. 2018-2023.

Statens vegvesen har i løpet av sommeren / høsten 2014 gjennomført befaringer og innledende registreringer, samt geologiske og geotekniske undersøkelser som grunnlag for å vurdere mulige veg- og tunnelloesninger.

Dette arbeidet har resultert i 5 forskjellige alternativer for ny tunneltrasé mellom Hønsa og Skarvbergvika.

Med bakgrunn i de 5 alternativene har vi ut i fra en helhetlig vurdering kommet frem til at Alt. 1 vil være det desidert beste alternativet. Vi foreslår derfor at kun dette alternativet legges til grunn i den videre reguleringsplanprosessen.

Veg og tunnelprosjektet vil ha en investeringskostnad som overstiger 500 mill.kr, og på bakgrunn av det kommer vegprosjektet inn under §2 i forskrift om konsekvensutredninger, dvs. planer og tiltak som alltid skal behandles etter forskriften.

Kommunen har derfor avgjort at detaljreguleringsplanen skal behandles etter forskrift om konsekvensutredning. Som et ledd i varsling av planoppstart er det derfor utarbeidet et forslag til planprogram som grunnlag for planarbeidet.

Planprogrammet blir lagt ut til offentlig ettersyn i tiden 27.01.2015 – 11.03.2015 på følgende steder:

- ✓ Porsanger kommune, Rådhuset
- ✓ [www.porsanger.kommune.no](http://www.porsanger.kommune.no)
- ✓ Statens vegvesen, Lakselv
- ✓ Internett: [www.vegvesen.no/vegprosjekter](http://www.vegvesen.no/vegprosjekter)

Merknader til planprogrammet måtte være skriftlige og sendes innen 11.03.2015 til:

Statens vegvesen, Region nord, Postboks 1403, 8002 Bodø

eller [firmapost-nord@vegvesen.no](mailto:firmapost-nord@vegvesen.no)

Spørsmål knyttet til planprogrammet og prosjektet kan rettes til:

Statens vegvesen Region nord, v/ Kåre Furstrand

E-post: [kare.furstrand@vegvesen.no](mailto:kare.furstrand@vegvesen.no)

Tlf: 78 94 16 82 / 99 21 18 17

Statens vegvesen Region nord, v/ Svein Bjørge Larsen

E-post: [svein.larsen@vegvesen.no](mailto:svein.larsen@vegvesen.no)

Tlf.: 75 55 29 41/ 90 94 21 36

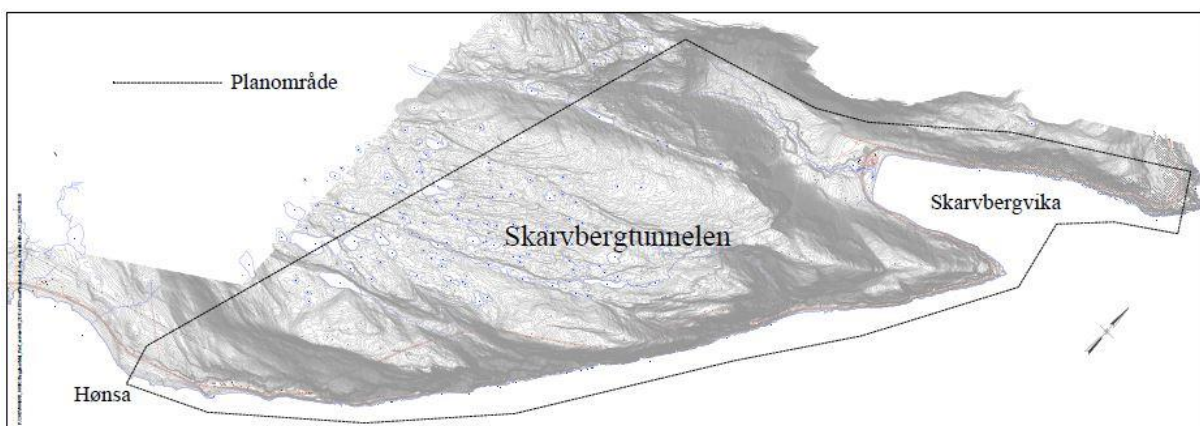
Porsanger kommune, Teknisk avdeling v/ Arealplanlegger Trond Paulsen

E-post: [trond.paulsen@porsanger.kommune.no](mailto:trond.paulsen@porsanger.kommune.no)

Tlf: 78460476



*Kartutsnitt som viser hvilke områder som inngår i planarbeidet*



*Kartutsnitt med planavgrensning*

## 2. PLANPROGRAM

### 2.1 Hva er et planprogram

For alle regionale planer og kommunedelplaner, og for reguleringsplaner som kan ha vesentlige virkninger for miljø og samfunn, skal det som ledd i varsling av planoppstart utarbeides et planprogram som grunnlag for planarbeidet.

Planprogrammet skal gjøre rede for formålet med planarbeidet, planprosessen, med frister og deltakere, opplegget for medvirkning, spesielt i forhold til grupper som antas å bli særlig berørt, hvilke alternativer som vil bli vurdert og behovet for utredninger. Forslag til planprogram sendes på høring og legges ut til offentlig ettersyn samtidig med varsling av planoppstart.

Forslag til planprogram legges ut til offentlig ettersyn i minst 6 uker, og sendes samtidig på høring til berørte myndigheter, høringsinstanser og interesseorganisasjoner. Innkomne uttalelser som har betydning for det videre planarbeidet vil bli vurdert og innarbeidet i det endelige planprogrammet.

Planprogrammet fastsettes ordinært av planmyndigheten, i dette tilfellet kommunen.

Dersom berørte regionale og statlige myndigheter på grunnlag av forslag til planprogram vurderer at planen kan komme i konflikt med nasjonale eller viktige regionale hensyn, skal dette framgå av uttalelsen til forslaget til planprogram.

### 2.2 Formålet med planprogrammet

Formålet med planprogrammet er å:

- Klargjøre formålet med planleggingen og prosjektet
- Fastsette hvilke løsninger som skal utredes
- Fastsette hvilke konsekvenser som skal utredes i den kommende konsekvensutredningen
- Redegjøre for planprosessen og beskrive opplegg for medvirkning

Planprogrammet skal ikke omfatte alle mulige effekter av aktuelle tiltak, men begrenses til tema der man forventer vesentlige virkninger. Detaljeringen skal legges på et nivå som er tilstrekkelig for å fatte en beslutning.

Formålet med konsekvensutredningen er å få fram de vesentligste konsekvenser prosjektet vil medføre med hensyn til miljø, naturressurser og samfunn, slik at disse legges til grunn for vedtaket av reguleringsplanen.

Planprogrammet skal i tillegg liste opp hvilke tema vedrørende natur, miljø og samfunn som skal utredes.

Arbeidet bygger på forskrift for konsekvensutredninger. Hensikten med forskriften er ajourføring i henhold til plan- og bygningsloven, samt å sikre at hensynet til miljø, naturressurser og samfunn blir tatt i betraktning under planleggingen.

### 3. FORHOLDET TIL ANNEN PLANLEGGING

#### 3.1 Generelt

Konsekvensutredningen skal kort oppsummere forholdet til de overordnede planene og statlige føringene angitt ovenfor. Det skal også redegjøres for forholdet til andre planer i området som kommuneplaner, kommunedelplaner og reguleringsplaner.

Redegjørelsen skal ta for seg om tiltaket er i samsvar med eller i strid med gjeldende planer, mål og retningslinjer.

Her er vist en oversikt over planer og retningslinjer som har betydning for tiltaket.

Prosjektet er omtalt i Stortingsmelding nr. 26, Nasjonal transportplan 2014-2023, som ble behandlet i Stortinget 18. juni 2013.

Slik situasjonen er i dag har ikke prosjektet finansiering før tidligst i 2018. Vegstrekningen E69 fra Olderfjord og til Honningsvåg, samt videre til Nordkapp er viktig i turistsammenheng, men kan også bli meget viktig som følge av gass og oljevirkosomheten i nord.

Prosjektet skal gjennomføres under post 31 Skredsikring, og det er i Handlingsprogrammet foreløpig satt av 600 mill. kr (2014-kr) til E69 Skarvberg tunnelen. 2018-2023.

#### Forslag til handlingsprogram 2014 – 2017 (2023)

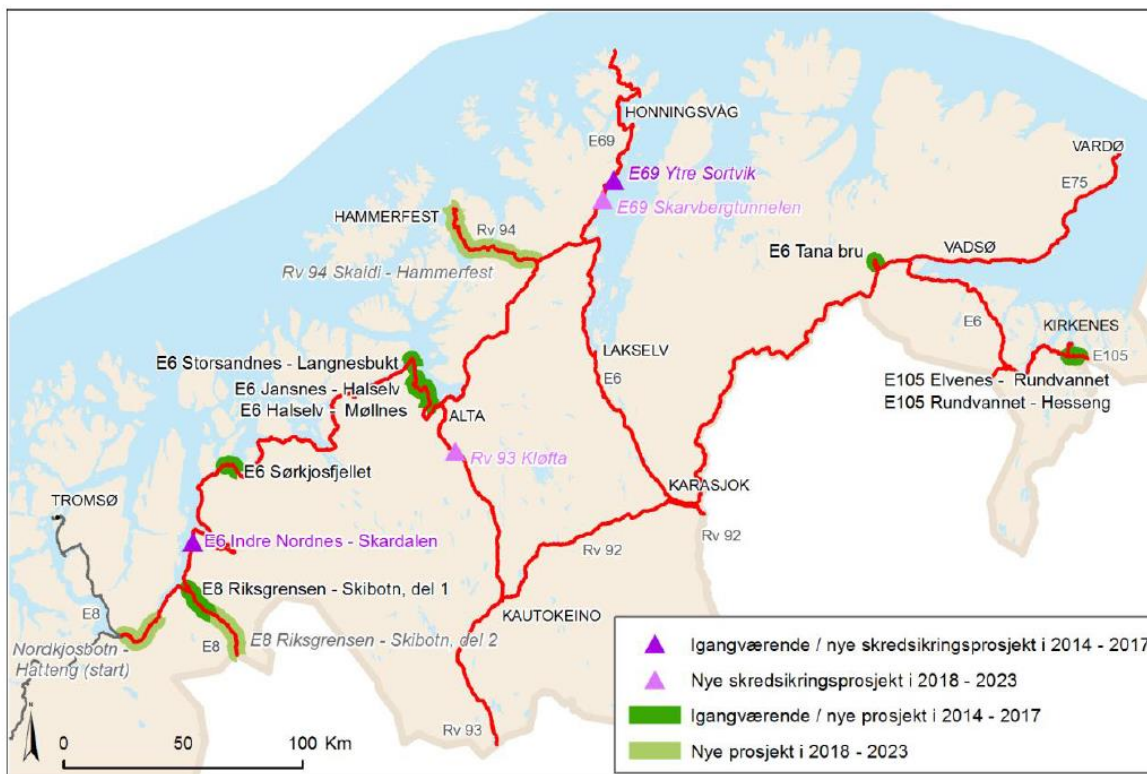
##### Rute 8b E6 Nordkjosbotn – Kirkenes med tilknytninger

Post 31 Skredsikring	Bundline	NTP 2014-2023				Kostnads-overslag/rest pr 1.1.2014		2014		2015		2016		2017		2014-2017		2018-2023		2014-2023	
		stat		anna		stat	anna	stat	anna	stat	anna	stat	anna	stat	anna	stat	anna	stat	anna	stat	anna
		4	6	10	10	stat	anna	stat	anna	stat	anna	stat	anna	stat	anna	stat	anna	stat	anna	stat	anna
E69 Ytre Sortvik	x					47		33		14					47						47
E6 Indre Nordnes - Skardalen		1 014		1 014		1 075		50		330		350		325		1 055		20		1 075	
E69 Skarvberg tunnelen			604	604		600												600		600	
Rv 93 Kløfta			543	543		550												550		550	
<b>Sum</b>		<b>1 014</b>	<b>1 147</b>	<b>2 161</b>		<b>2 272</b>		<b>83</b>		<b>344</b>		<b>350</b>		<b>325</b>		<b>1 102</b>		<b>1 170</b>		<b>2 272</b>	

#### Perioden 2018-2023

I siste seksårsperiode fullføres prosjektet E6 Tana bru.

I siste seksårsperiode legges det også opp til å utbedre rv 94 mellom Skaidi og Hammerfest i Finnmark og starte opp utbedringen av E6 mellom Nordkjosbotn og Hatteng i Troms. I tillegg videreføres utbedringen av E8 mellom Riksgrensen og Skibotn. Skredsikringsprosjektene E69 Skarvberg tunnelen ut mot Honningsvåg og rv 93 Kløfta like sør for Alta i Finnmark prioriteres også.



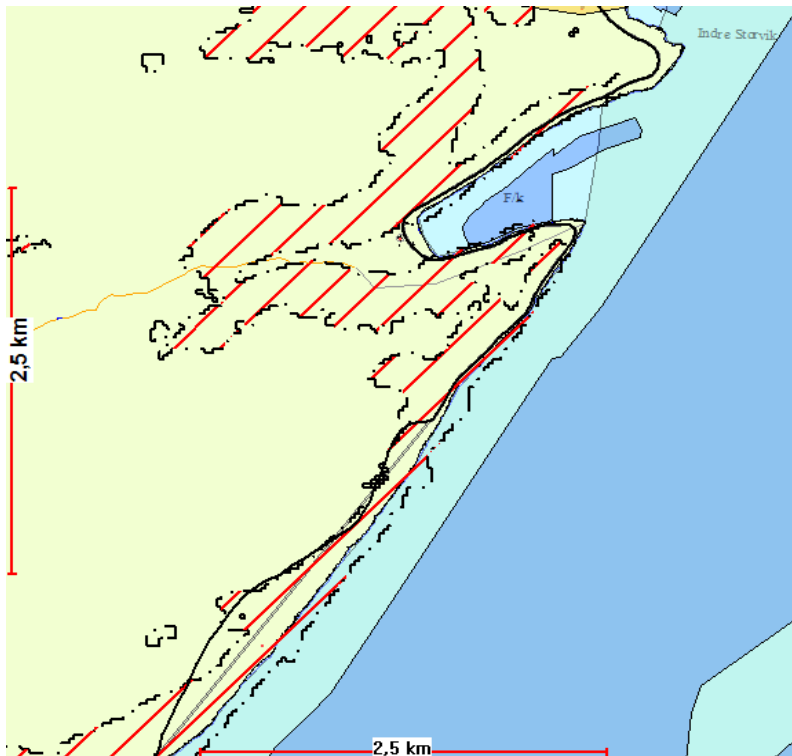
Prosjektet er omtalt i Stortingsmelding nr. 26, Nasjonal transportplan 2014-2023, som ble behandlet i Stortinget 18. juni 2013.

Slik situasjonen er i dag har ikke prosjektet finansiering før tidligst i 2018. Vegstrekingen E69 fra Olderfjord og til Honningsvåg, samt videre til Nordkapp er viktig i turistsammenheng, men kan også bli meget viktig som følge av gass og oljevirkksomheten i nord.

Prosjektet skal gjennomføres under post 31 Skredsikring, og det er i Handlingsprogrammet foreløpig satt av 600 mill. kr (2014-kr) til E69 Skarvberg tunnelen. 2018-2023.



### 3.2 Kommuneplanens arealdel



*Utsnitt av kommuneplanens arealdel for Porsanger kommune*

Området er i kommuneplanens arealdel satt av til LNF område. Den røde skravuren viser rasområder. Rasområdene er i samsvar med NGI sine raskart.

Porsanger kommune holder på med revisjon av kommuneplanens arealdel, og har antydnet endringer for området. Omtalt område vil avsatt til LNFR i framtiden. R for reindrift vil komme i tillegg til landbruk, natur og friluftsområder.

Det er ingen reguleringsplaner i området.

## 4. PROSJEKTORGANISERING

### 4.1 Organisering

Ansvar for planlegging og gjennomføring av prosjektet «E69 Ny Skarvberg tunnel» er underlagt Prosjektavdelingen i Statens vegvesen Region nord. Prosjektet vil inngå som del av Prosjekt E6 Alta vest og Nord Troms.

Prosjekteier: Prosjektavdelingen v/prosjektleder Stein Johnny Johansen  
 Prosjektleder: Gudmund Løvli  
 Planleggingsleder: Kåre Furstrand

Planleggingen vil i stor grad bli utført i vegvesenets egenregi, og det er opprettet eget prosjektteam for utarbeidelse av reguleringsplan m/ konsekvensanalyse (KU). For noen av fagtemaene kan det bli aktuelt å kjøpe tjenester fra eksterne konsulenter.

Oversikten nedenfor viser prosjektteamets sammensetning:

Navn	Firma	Fagansvar
Kåre Furstrand	SVV RN Prosjektavdelingen	Planleggingsleder
Svein Bjørgo Larsen	SVV RN Ressursenheten	Planprosessleder
Bjørn Eriksen	SVV RN Ressursenheten	Planlegger
Greger Wian	SVV RN Ressursenheten	Geotekniker
Ole-André Helgaas	SVV RN Ressursenheten	Skredeksper
Elisabeth Rasmussen	SVV RN Ressursenheten	Ingeniørgeolog
Erik Axel Haagensen	SVV RN Ressursenheten	Landskapsarkitekt
Tom Erik Malin	SVV RN Ressursenheten	Grunnerverver
Jørn Uno Mikkelsen	SVV RN Ressursenheten	Bruplanlegger
Lars Aage Gade-Sørensen	SVV RN Ressursenheten	Naturmiljø
Trond Albrigtsen	SVV RN Ressursenheten	Elektro

Fylkesavdelingen er foreløpig ikke representert i prosjektgruppen, men vil bli holdt orientert underveis, eventuelt at representant herfra deltar på utvalgte møter. Saker som berører Fylkesavdelingen vil bli tatt opp fortløpende.

Porsanger kommune er planmyndighet, og vil bli trukket inn når intern prosess og grunnlag for videre planlegging er bestemt. Vi vil også involvere Nordkapp kommune, som følge av at prosjektet er meget viktig for å bedre framkommeligheten til Magerøya og Honningsvåg.

## 5. BESKRIVELSE AV TILTAKET

### Vegstandard

Statens vegvesen har tatt i bruk ny håndbokbetegnelse, og håndbok N100 Veg- og gateutforming, N200 Vegbygging, N500 Vegtunneler og andre relevante vegnormaler skal legges til grunn for vegutformingene. Gammel betegnelse på nevnte håndbøker var henholdsvis 017, 018 og 021.

Ny veg skal bygges etter dimensjoneringsklasse H2 som gjelder for nasjonale hovedveger med ÅDT 0 - 4000. H2 innebærer vegbredde på 8,5 m. Vegen dimensjoneres for fartsgrense 80 km/t. Dimensjoneringsparametre og normalprofil for H2 veger er vist i tabell nedenfor.

### **Nasjonal hovedveg. Dimensjoneringsklasse: H2, ÅDT 0-4000.**

<b>Parameter</b>	<b>Håndbok N100, H2</b>
Dimensjonerende hastighet ny veg	80 km/t
Vegbredde	8,50 m

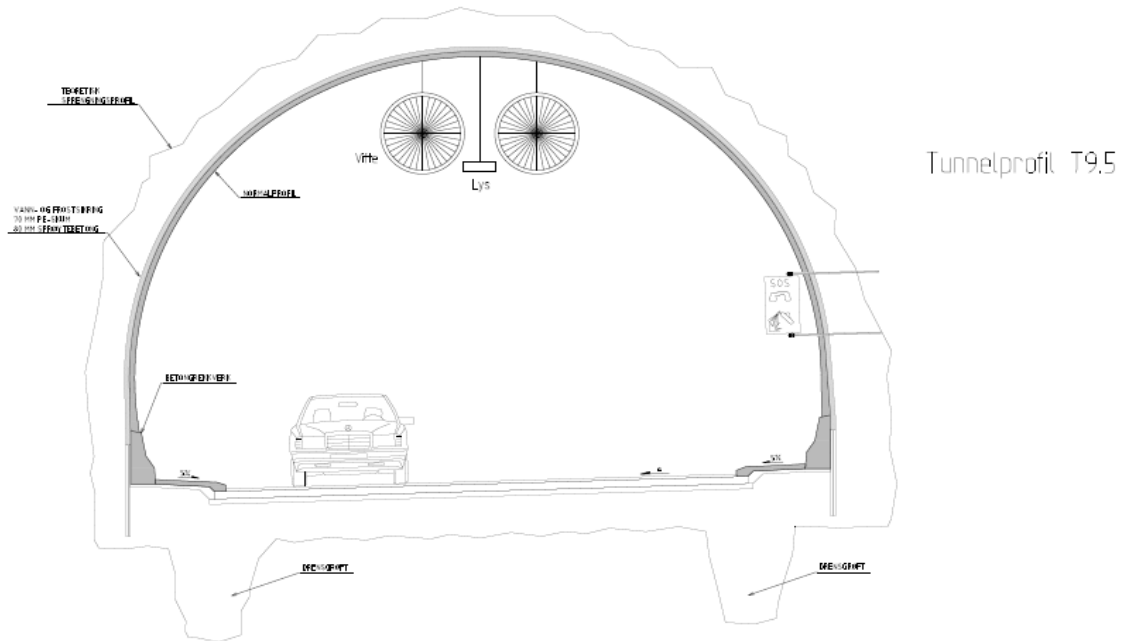
Min. horisontalkurveradius	R=250
Stopsikt lengde for R=250	115 m

### Tunnel

Tunnelen foreslås bygget etter tunnelklasse B, med tunnelprofil T9,5. Tunnelen vil få noe forskjellig fall avhengig av alternativ og høydeforskjellen mellom tunnelpåhuggene på begge sider. Dimensjoneringsparametre framgår av tabell.

### **Tunnelklasse B – Tunnelprofil T9,5**

<b>Parameter</b>	<b>HB N100, H2</b>
Dimensjonerende hastighet ny veg	80 km/t
Vegbredde	8,50 m
Feltbredde/kjørefelt	3,5 m
Skulder	0,25 m
Bankett	1,0 m
Min. horisontalkurveradius	R=250
Stopsikt lengde	127
Kryssavstand utenfor portal: 2 x stopsikt	230 m



**Snitt av tunnelprofil T9,5**

Det er ingen alternative ruter for gående og syklende, de må ta seg gjennom tunnelen. Det er minst tre nasjonale og internasjonale sykkelruter som følger E69 til Nordkapp.

## 5.1 Trafikkforhold / trafikk tall

I dag har E69 forbi området en ÅDT som varierer mellom 350 om vinteren, og 900 om sommeren. Fordi E69 er eneste veg til turistmålet Nordkapp øker antall bilister og syklister betydelig om sommeren. Tungebilandelen er anslått å være ca. 20 %.

Ut fra disse trafikk tallene er det aktuelt å bygge etter standardklasse H2, med dimensjonerende hastighet på 80 km/t.

## 5.2 Gang- og sykkeltrafikk

Planforslaget legger opp til at gang- og sykkeltrafikk skal gå gjennom tunnelen. Det vil bli søkt om fravik fra vegnormalene for dette. Trafikkgrunnlaget er lavt i området, og dermed bør en slik løsning kunne fungere tilfredsstillende. Tilsvarende løsning er vedtatt gjennomført for flere av tunnelene som inngår i prosjekt E6 Alta vest, hvor trafikkmengden er noe høyere.

## 5.3 Standardvalg og vurderinger

Statens vegvesen er i gang med rullering av NTP arbeidet, og for diverse vegstrekninger skal det som utgangspunkt planlegges/dimensjoneres ut i fra standardklasse H3. Blant de aktuelle vegstrekningene inngår E69 Olderfjord - Kåfjord. Det vil være rom for å avvike fra H3 dersom forholdene tilsier dette, og dette skal begrunnes.

H3 tilsier strengere krav til horisontal- og vertikalkurvatur, og bl.a. skal det legges til grunn minimum horisontalradius  $R=450$  m. H3 åpner for hastighet 90 km/t.

H2 standard har betydelig mindre krav til horisontal og vertikalkurvatur, med minste horisontalradius  $R=250$  m. Hastighet 80 km/t.

For de alternativene som er presentert under punkt 5, er det kun alt. 1 og 2 som tilfredsstiller kravene til H3 standard. Alternativ 4 har horisontalradius  $R=225$  i Skarvbergvika, og dette ligger under kravet som gjelder for H2 standard.

## 5.4 Registrerte eiendommer

Underveis i arbeidet med planprogrammet har vi mottatt dokumenter på eiendom Gnr/bnr. 5/1, som omfatter hele området fra sjøen og opp til øverenden av dalen i Skarvbergvika. Dokumentene viser at eiendommen ikke tilhører Finnmarkseiendommen.

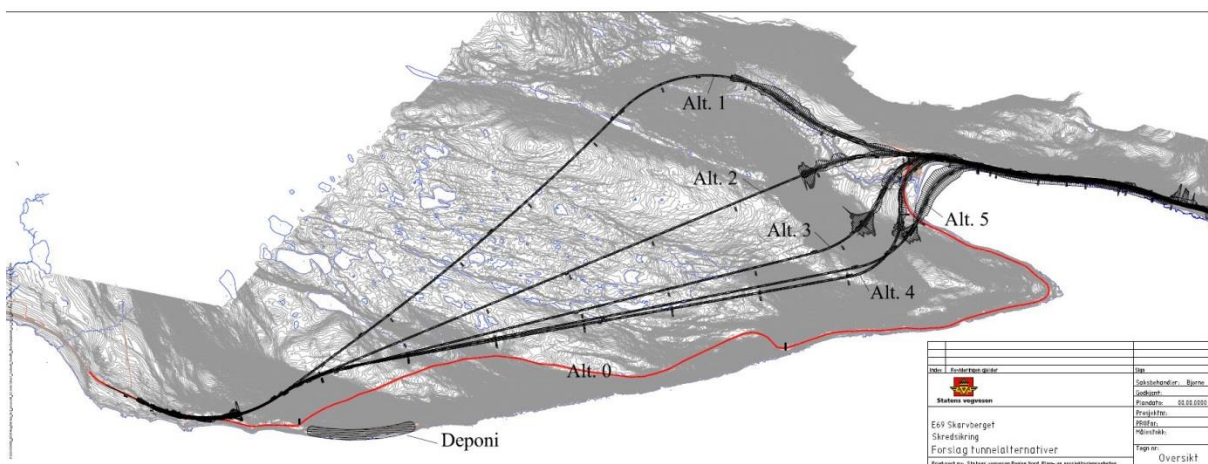
## 6. AKTUELLE ALTERNATIVER

### 6.1 Beskrivelse av aktuelle alternativer

Statens vegvesen har i løpet av sommeren / høsten 2014 gjennomført befaringer og innledende registreringer, samt geologiske og geotekniske undersøkelser som grunnlag for å vurdere mulige veg- og tunnelløsninger.

Dette arbeidet har resultert i 5 forskjellige alternativer for ny tunneltrasé mellom Hønsa og Skarvbergvika.

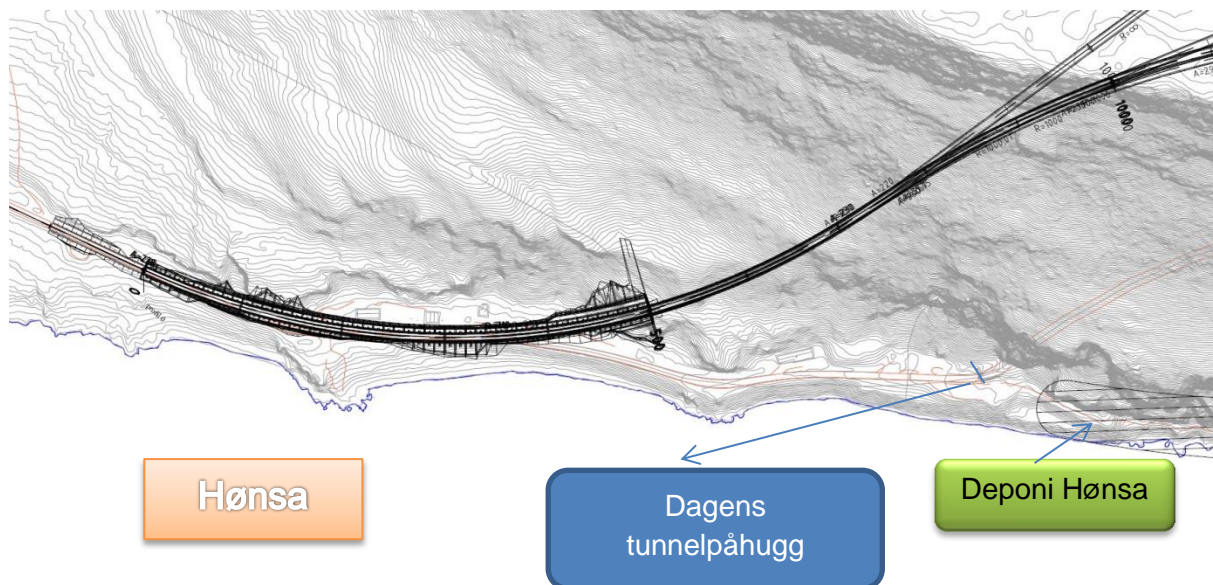
Kartskissen nedenfor viser de aktuelle alternativene:



**Oversiktskart med aktuelle veg- og tunnelalternativer. Dagens veg inkl. tunnel er markert med rød linje**

Tabell som viser lengder for veg i dagen / tunnel: (alle mål i meter (m))

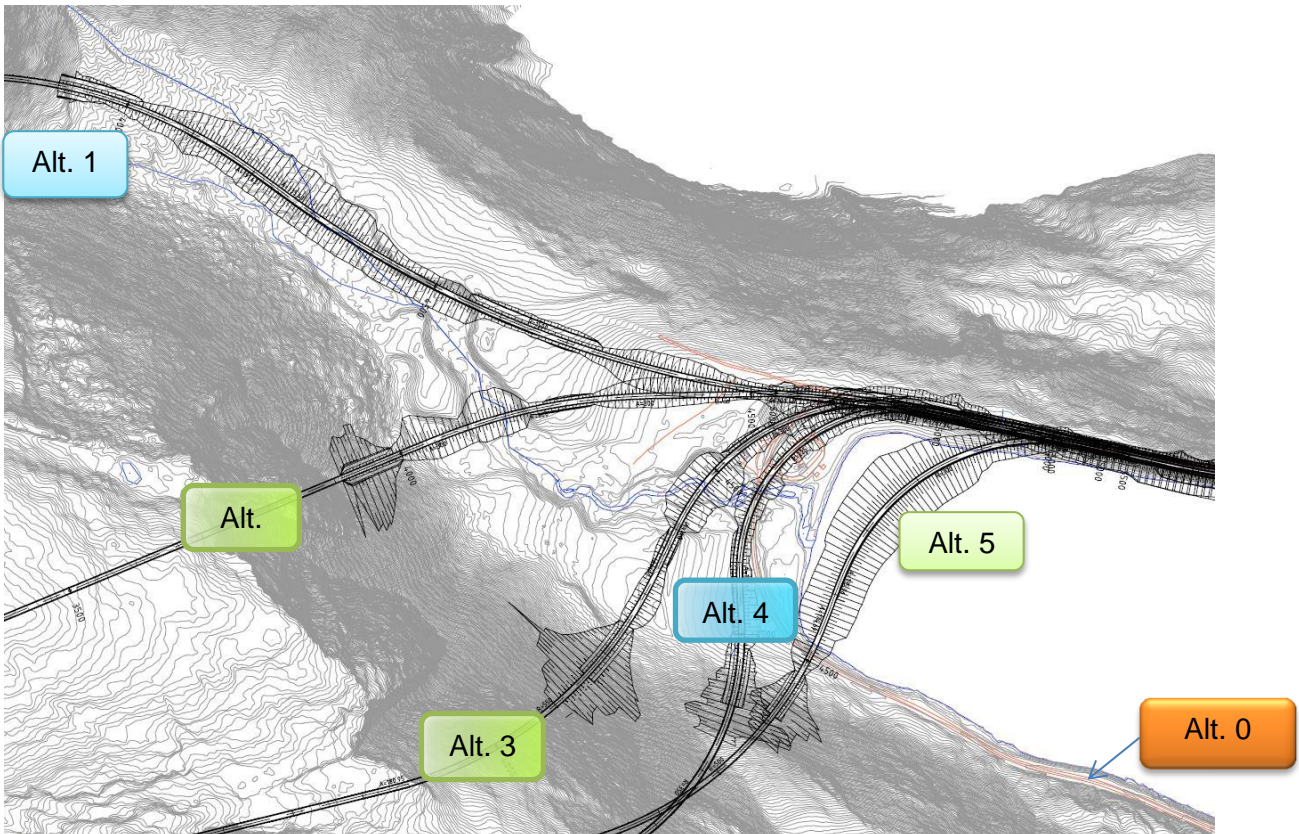
Alt	Linjenr.	Beskrivelse	Tunnel lengde	Veg i dagen		Total lengde veg / tunnel
				Sør	Nord	
Alt. 0		Dagens veg og tunnel	2980	800	3720	7500
Alt. 1	20310	Påhugg innerst i dalen i Skarvbergvika	3400	500	2670	6570
Alt. 2	20200	Påhugg i urområde - Skarvbergvika	3420	500	2190	6110
Alt. 3	20510	Påhugg i urområde Skarvbergvika	3660	500	2020	6180
Alt. 4	20032	Vegtrasé nær dagens veg - påhugg i Skarvbergvika	3910	500	1930	6340
Alt. 5	20040	Vegtrasé over bukta - påhugg i urområde S.bergvika	3910	500	1770	6180



#### **Felles tunnelpåhugg for alle alternativene på Hønsa-siden**

Som vi ser av oversiktskartet samt kartet ovenfor, så har alle alternativene felles løsning for veg i dagen / tunnelpåhugg i Hønsa. Veg i dagen fram til tunnelpåhugg utgjør her ca 500 m. Vegen tar utgangspunkt i eksisterende veg og dreier inn i fjellet et kort stykke før dagens tunnelpåhugg. Flyttingen av påhugget på denne siden bidrar til at vi også kommer inn i et område med mindre rasfare.

På denne siden av tunnelen er det satt av et deponiområde langs sjøen på yttersiden av dagens tunnel. Her ble det i sin tid anlagt en anleggsveg, og området har også tidligere vært benyttet til deponering av masser.



*Utsnitt som viser de aktuelle alternativene for tunnelpåhugg i Skarvbergvika*

### **Alternativ 0**

På oversiktskartet er dagens vegtrasé inklusive tunnelen markert med heltrukken rød linje.

Lengden på veg i dagen utgjør ca 4,5 km, mens tunnelen utgjør 2,98 km.

Tunnelen er ikke frostsikret (isolert) slik nye tunneler er, men har installert kuldeporter i hver ende. Kuldeportene representerer et stort problem vinterstid, både i form av påkjørsler, og driftsproblemer med store vedlikeholdskostnader. Tunnelen tilfredstiller på ingen måte kravene som stilles til moderne tunneler, bl.a. er det høydebegrensning, redusert bredde i forhold til dagens krav og vann/dreneringsproblemer.

Veg i dagen nord for dagens tunnel representerer stor rasfare (snø / steinsprang). Veggen er lagt langs sjøen, og spesielt er horisontalgeometrien dårlig.

## **Alternativ 1**

Dette alternativet har den korteste tunnallengden ( $L = 3400$  m), men noe lengre veg i dagen. Påhugget øverst i dalen i Skarvbergvika er gunstig ved at en går direkte inn i blottlagt fast fjell uten noen rasfare. Tunnelen vil få høybrekket ganske nært Skarvbergvika, og stigningsforholdene i tunnelen blir tilfredsstillende.

Fra tunnelpåhugget er veglinja lagt midt i dalen et stykke, på grunn av rasfare fra de bratte fjellskråningene på begge sider av dalen. Lenger ned er veglinja lagt mer og mer over på nordsiden av dalen og videre langs sjøen på nordsiden av vika. Veglinja ligger på fylling hele vegen, og alt av tunnelmasser utnyttes til vegbyggingen.

Bekkeløp i dalen må enkelte steder legges noe om, men utløpet i sjøen forblir uendret.

Nede i vika kommer dette alternativet sannsynligvis i konflikt med kulturminne ID 111282.



*Alt. 1: Område øverst i dalen. Vegtrasén legges på fylling midt i dalen, med tunnelpåhugg innringet*

## **Alternativ 2**

Tunnallengden for **Alt. 2** er omtrent likeverdig med **Alt. 1**,  $L = 3420$  m, kun 20 m lengre.



Tunnelpåhugget midt oppe i dalen i Skarvbergvika ligger i et urområde med stor rasfare. Utover de massene en får fra tunnelen, vil uttak av forskjæringen inn mot tunnelpåhugget generere betydelige tilleggsmasser, som samlet vil gi et betydelig masseoverskudd i prosjektet.

Veg i dagen krysser på skrå over dalen, og knyttes inn på veglinja på nordsiden av vika.

Dette alternativet representerer svært stor usikkerhet i anleggsfasen.

For øvrig kan bemerkes at tunnelen vil få tilfredsstillende geometri og gunstige stigningsforhold.

Alternativet kommer ellers i konflikt med kulturminne ID 111282.



*Skarvbergvika - rasutsatt urområde – Alt. 2 m/ tunnelpåhugg innringet.*

### **Alternativ 3**

**Alt. 3** er også lagt med tunnelpåhugg oppe i dalen, men nærmere sjøen enn **Alt. 2**.  
Tunnellengden i dette alternativet blir 3660 m.

I likhet med Alt. 2 er tunnelpåhugget plassert i et i urområde, som representerer store utfordringer, ikke minst relatert til sikkerhet i anleggsfasen. Fjellformasjonen ovenfor påhugget er fortsatt ustabil og det vil være stor fare for nedfall i form av steinras / steinsprang

Veg i dagen krysser på skrå over dalen, og knyttes inn på veglinja på nordsiden av vika.

Alternativet ser ut til å komme i konflikt med to av de automatisk fredede kulturminnene som er registrert i Skarvbergvika.

Gjeterhytta / salgsbod som reindriften har på oversiden av vegen i vika vil også bli berørt av dette alternativet.



*Skarvbergvika - rasutsatt urområde – Alt. 3 m/ tunnelpåhugg innringet*

#### **Alternativ 4**

**Alt. 4** er lagt i tilnærmet samme vegkorridor som eksisterende veg i Skarvbergvika. Løsningen tilfredsstillende ikke geometrikravene / standardkravene som er fastsatt i våre håndbøker for vegstandard H2. Gjennomføring av dette alternativet betinger derfor at avvikssøknad må inn til Vegdirektoratet for behandling / godkjenning.

Alternativet vil dessuten komme i konflikt med dagens rasteplass i strandsonen, samt automatisk fredet kulturminne med ID 173433.



*Skarvbergvika – område for tunnelpåhugg Alt. 4*

Tunnellengden vil i dette alternativet bli 3910 m. Urmektigheten avtar i dette området, og rasfaren er vesentlig mindre. Likevel vil tunnelen og forskjæringen til tunnelen generere betydelige mengder med overskuddsmasser.

### **Alternativ 5**

Veg i dagen forutsettes lagt på sjøfylling over vika. Det er foretatt grunnundersøkelser langs sjøen innerst i Skarvbergvika, og resultatene fra disse undersøkelsene medfører kompliserte tiltak for å kunne etablere en slik vegfylling.

Tunnelen vil få samme lengde som i Alt. 4, 3910 m, og med forskjæring mye likt Alt. 4 vil vi få betydelige steinmasser til rådighet. Sjøfyllingen vil kunne ta unna disse massene, men med den sjødybden vi har, kan de geotekniske utfordringene bli meget utfordrende. I dette ligger bl.a. fyllingens stabilitet, samt sikring av fyllingen mot bølgeskader i uværperioder.



*Skarvbergvika – område for sjøfylling, alt. 5. Dagens rasteplass i strandsonen skimtes i bakgrunnen*

## 6.2 Forkastede alternativer/anbefalt løsning

### Forkastede alternativer

Tunnelalternativene som er presentert og beskrevet under pkt 5.2 gir en spennvidde på hvilke mulige løsninger som det er jobbet med under idéfasen.

Etter en bred faglig gjennomgang hvor bl.a. gjennomførbarhet, HMS i anleggsfasen, geofaglige forhold er lagt til grunn, samt også en teknisk / økonomisk vurdering, har vi valgt å forkaste følgende alternativer:

- **Alt. 2**  
**Alternativet er forkastet ut i fra at tunnelpåhugget ligger i et svært vanskelig urområde, med stor rasfare. Påhuggsløsning i dette området er vurdert som meget risikofyllt, spesielt basert på ivaretagelse av HMS i anleggsfasen.**
- **Alt. 3**  
**I likhet med Alt 2 er alternativet forkastet ut i fra at tunnelpåhugget ligger i et svært vanskelig urområde, med stor rasfare. Påhuggsløsning i dette området er vurdert som meget risikofyllt, spesielt basert på ivaretagelse av HMS i anleggsfasen.**

- **Alt. 5**  
**Alternativet med sjøfylling representerer store utfordringer på grunn av dybdeforhold, sensitive leirelag med fare for ustabilitet, store sikringstiltak på grunn av vær og vind. I tillegg må bekken / elva som kommer ned dalen føres gjennom fyllingen.**  
**Med bakgrunn i ovennevnte forhold har vi valgt å forkaste denne løsningen.**

Vi står igjen med to alternativer, henholdsvis **Alt 1** og **Alt. 4**.

### **Alt. 1**

Alternativet har den korteste tunnallengden. I forhold til **Alt. 4** er forskjellen på over 500 m, som i kostnadssammenheng utgjør ca. 60 mill.kr.

- Enkelt påhugg oppe i dalen m/ minimalt behov for sikring.
- Gir den beste geometrien, og åpner opp for å bygge H3 standard videre fra Hønsa og et stykke innover mot Smørfjord.
- Overskuddsmasser benyttes til vegbygging i sin helhet, nedover dalen og utover på nordsiden av vika. Dermed unngår vi problemet med ekstra deponi i området Skarvbergvika, og unngår store kostnader med håndtering av overskuddsmasser. Noe overskuddsmasser blir det på Hønsa- siden, som må deponeres i deponi langs sjøen på utsiden av dagens tunnel.
- Ikke behov for lange portaler
- Kan opprettholde rasteplass og utsalgssted for reindrifta slik det ligger i dag, evt. legge inn oppgraderinger av dette området dersom dette er relevant.
- Evt. rasvoller oppe i dalen bygges ved å bruke steinmasser som vi har til rådighet.

### **Alt. 4**

Dette alternativet er gjennomførbart, men har en del ulemper ved seg i forhold til **Alt. 1**.

- Tilfredstiller ikke geometrikravene i våre håndbøker for H2-standard, og krever avvikssøknad til Vegdirektoratet.
- Tunnelen inkl. forskjæring i Skarvbergvika generer store mengder overskuddsmasser som vi så langt ikke har funnet deponiløsninger for. Mulige løsninger kan være sjødeponi evt. å plassere massene på land for senere bruk. Landdeponering krever store arealer.
- Forskjæring i Skarvbergvika, og behov for lang portal er fordyrende
- Konflikt med dagens rasteplass i vika.

### **Anbefalt løsning**

**Ut i fra nevnte forhold og en helhetlig vurdering anser Statens vegvesen Alt. 1 å være det desidert beste alternativet. Vi foreslår derfor at kun dette alternativet legges til grunn i den videre reguleringsplanprosess**

### 6.3 Bruk av masser/ deponering av overskuddsmasser

Beregninger og vurderinger av tilgjengelige masser i forhold til behovet for masser til vegbygging gir følgende resultat:

For **Alt. 1** har vi et overskudd på rundt 40 000 m<sup>3</sup>, som vi har planlagt plassert i deponi på Hønsa-siden, langs sjøen på utsiden av dagens tunnel.

Bygging av veg på fylling nedover dalen i Skarvbergvika og videre på nordsiden av vika tar unna hele overskuddet fra tunnelen, noe som gir store fordeler rent anleggsmessig. Dette slår også svært positivt ut for økonomien i prosjektet

Det andre alternativet, **Alt.4**, kommer ut med et helt annet resultat. Overskuddsmasser fra forskjæringsområdet og tunnelen vil i dette tilfelle gi et masseoverskudd på 320000 – 350000 m<sup>3</sup>.

Med disse betydelige overskuddsmengdene er det vanskelig å finne deponi på land, og mest sannsynlig må massene deponeres i sjødeponi.

**Med bakgrunn i ovennevnte forhold er Statens vegvesen av den oppfatning at valg av Alt. 1 gir åpenbare fordeler i anleggsfasen.**

### 6.4 Geofaglige vurderinger

Sommeren/høsten 2014 ble det gjennomført innledende geologisk kartlegging, samt geotekniske undersøkelser for prosjektet. Når det gjelder geologisk kartlegging, så er det spesielt refraksjonsseismiske undersøkelser i påhuggsområder (ur-partier), samt registreringer av rasutsatte områder som har vært prioritert.

De geotekniske undersøkelsene er i hovedsak konsentrert om området innerst i Skarvbergvika, samt området langs eksisterende veg på nordsiden av vika. Boringene er gjort på land og i fjæresonen.

Som et ledd i dette arbeidet ble det også bestilt sjøkartlegging av Skarvbergvika, for å ha grunnlag for å vurdere fyllingshøyder for en eventuell vegfylling ute i sjøen.

Det er utarbeidet egne fagnotat for henholdsvis fagtema geologi og fagtema geoteknikk.

## **Geoteknikk**

På bakgrunn av resultatene fra de geotekniske undersøkelsene, har vi så langt trukket følgende konklusjoner:

### **Alternativ 1**

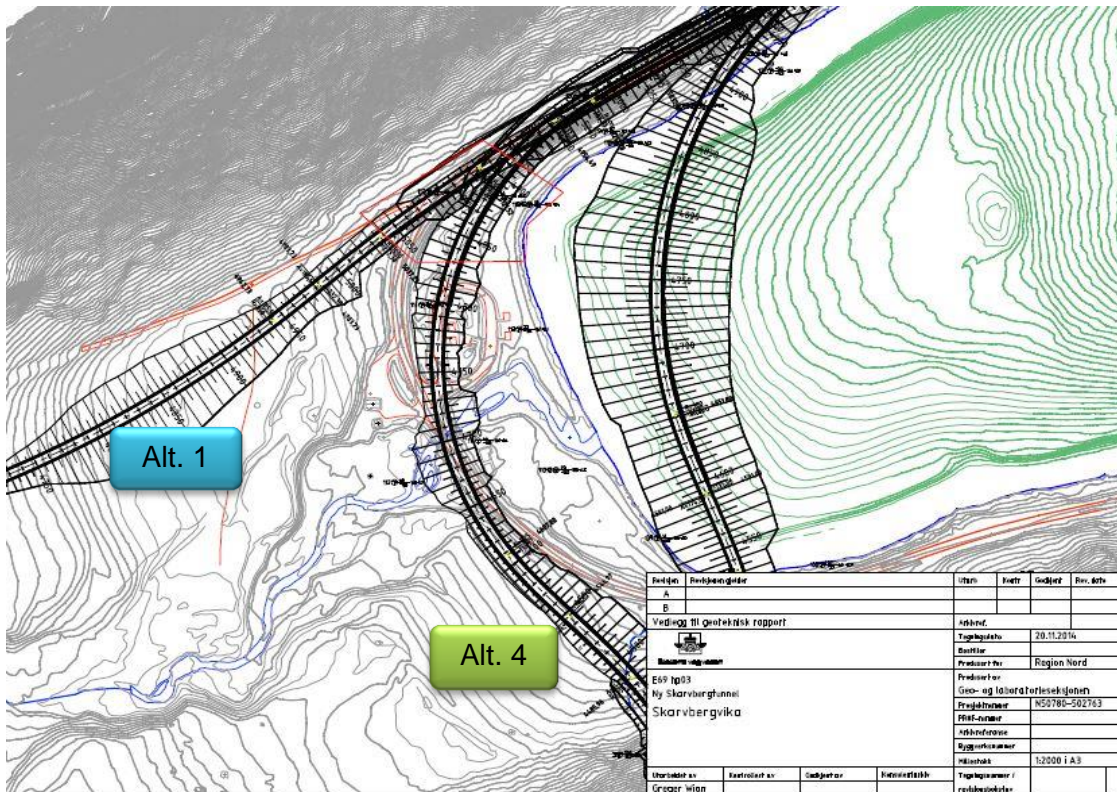
For **Alt. 1** innover dalen antas at grunnforholdene er gode. Eventuelle utfordringer vil være i området markert på vedlagte kartskisse. Mest sannsynlig er at dette alternativet for det meste unngår de svakere lagene.

Ombygging av eksisterende veg på nordsiden av vika betinger noe utflytting av vegen mot sjøen, dels for å oppnå bedre kurvatur, dels for å oppnå større grøftebredde mot fjellet i skredsoner, samt for å oppnå bedre trafikkavvikling i anleggsfasen. Uavhengig av trasévalg vil alle alternative linjer ha felles løsning i dette området. Grunnforholdene her virker stort sett å være gode, men det vil være behov for supplerende undersøkelser på sjøbunnen der hvor fyllingsutslaget nærmer seg marebaken.

Supplerende undersøkelser vil bli gjennomført i reguleringsplanfasen.

### **Alternativ 4**

For **Alt. 4** viser grunnundersøkelsene så langt at stabiliteten trolig vil være tilfredsstillende inne i Skarvbergvika. På lik linje med **Alt. 1** vil det innenfor det avmerkede området (markert med heltrukken rød linje) kunne bli konflikt med leiravsetninger. Eventuelle tiltak og omfang må klarlegges senere gjennom supplerende geotekniske undersøkelser.



*Geoteknisk område hvor tiltak kan bli aktuelt – innringet med heltrukken rød linje*

## Geologi

I det geologiske notatet som er utarbeid, belyses forhold innenfor geologi og skred når det gjelder de to alternative tunneltraséene som vi står igjen med, Alt. 1 og Alt. 4. I tillegg er utfordringer knyttet til drivsnø også omtalt.

Begge alternativene har samme påhugg på sørsiden (Hønsa), og ulike påhuggsområder på nordsiden i Skarvbergvika (påhuggsområde 1 og 4). Dette gir ulik vegtrasé i dagen.

Geologiske forhold omhandler bergkvalitet langs tunneltraséene, bergoverdekning, vannforhold, og eventuelle andre forhold i påhuggsområdet.

## *Berggrunnskvalitet*

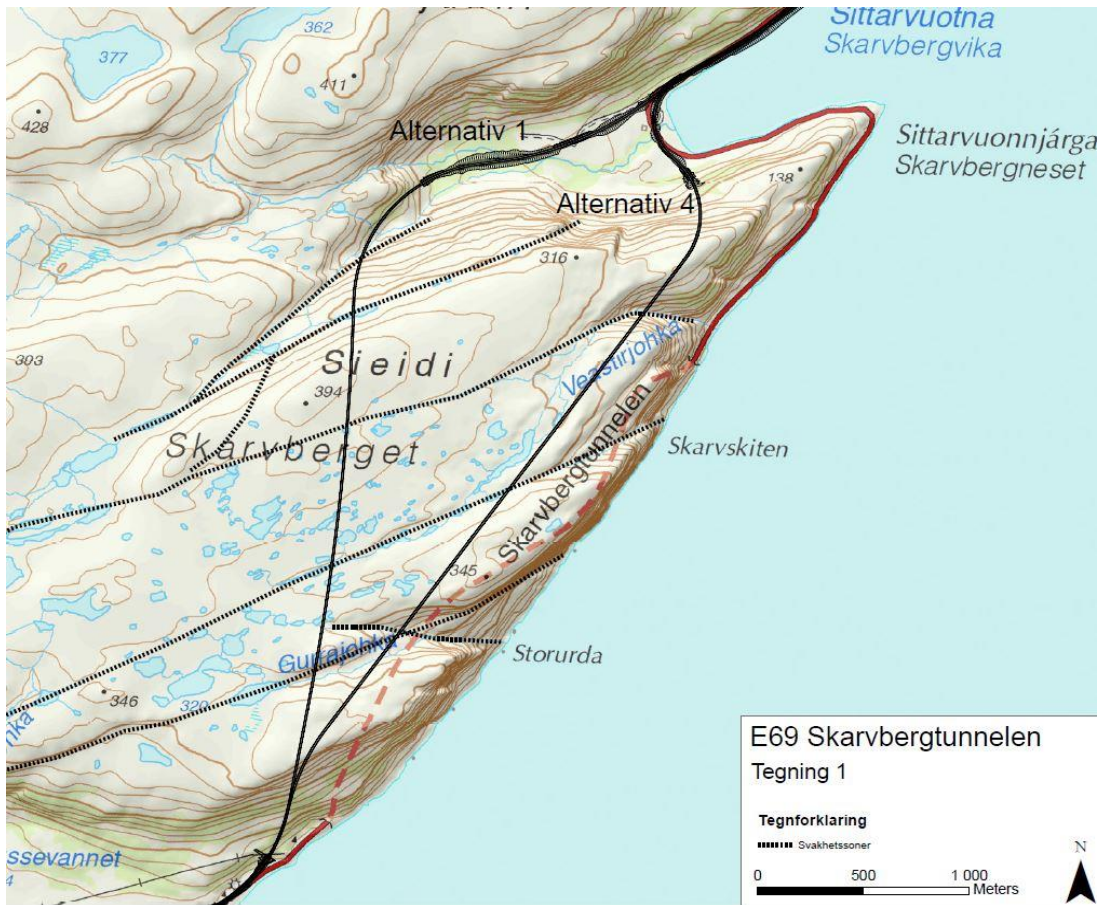
I følge berggrunnskart fra NGU og foreløpig geologisk kartlegging er bergarten langs begge tunneltraséene hovedsakelig metasandstein (omdannet sandstein). Bergarten er generelt sterkt oppsprukket.

## *Svakhetssoner*

Under driving av eksisterende Skarvberg tunnel ble det påtruffet flere svakhetssoner med leirmateriale. Det antas at disse sonene vil påtreffes også i den nye tunnelen. Eventuelle



svakhetssoner er kartlagt ut fra flyfoto og i felt. På skissen nedenfor framgår hvilke svakhetssoner som tunneltraséene vil berøre.



Kartskisse som viser geologiske trekk i området, bl.a. svakhetssoner – tunnelalternativ 1 og 4. Dagens tunnel er markert med rødstiplet linje.

### Vannforhold

Under driving av eksisterende Skarvberg tunnel var det en del innlekkasje i tunnelen.

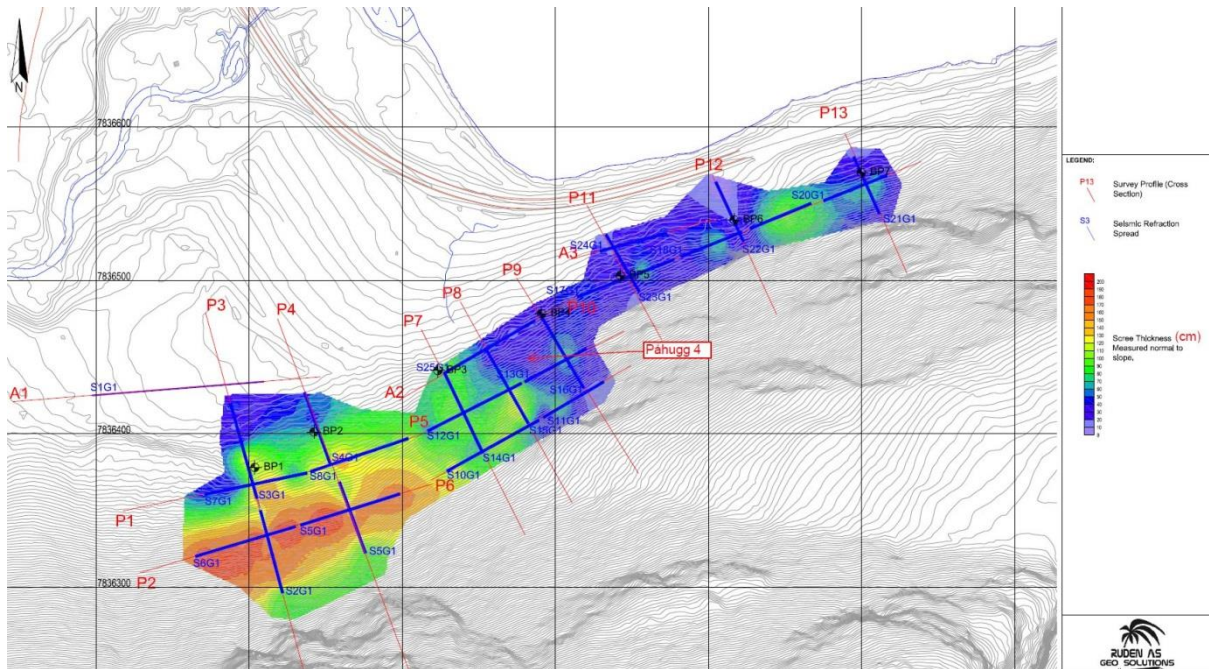
I dag er det også en del driftsproblemer tilknyttet dette.

Langs store deler **alternativ 1** er det et lag med fyllitt over metasandsteinen. Erfaringsmessig er denne ansett som en tettere bergart enn metasandstein, som kan være med å redusere lekkasje av overflatevann. **Alternativ 4** ligger nærmere eksisterende tunnel og grensen mellom sandsteinen og fyllitten ligger over tunnelen. Dette kan gi mer innlekkasje av overflatevann i 4 enn i alternativ 1.

## Steinsprang/skred

Oppsprukket berg i fjellsiden utgjør en fare for steinnedfall ved begge påhuggsområdene. Lengde på portalene må dimensjoneres ut i fra dette. I anleggsfasen er det mulig å sette opp fanggjerder.

Område med oppsprukket berg ovenfor påhugg Alt. 4 er større enn ovenfor påhugg Alt.1. Sannsynligheten for nedfall av stein i påhugget ansees som størst for påhugg 4.



Oversikt som viser urmassenes mektighet, Alt. 4. Stigende mektighet fra blå mot rød sone

For felles påhuggsområde i sør i Hønsa er det antatt å være lav sannsynlighet for nedfall av stein fra fjellsiden. Fanggjerde her vil derfor trolig ikke bli nødvendig i anleggsfasen, og portal dimensjoneres med tanke på nedfall fra forskjæring.

## Snøskred/drivsnø

Flere snøskredløp er kartlagt på nordsiden av dalen inn til nordre **påhuggsområde Alt. 1**. Det er i fjellsiden på denne siden av dalen hvor det i dag akkumuleres mest snø. Foreløpige skredsimuleringer av 20-50års skred viser at enkelte av skredløpene kan nå vegen. Dette må vurderes nærmere, med tanke på aksept for 50-100 års skred. Det kan bli aktuelt med sikringstiltak i form av fangvoll eller snøskjermer oppå fjellet.

Langs dagens Ev69 på nordsiden av Skarvbergvika, er det flere snøskredløp hvor skred går på veg. Skredene har lave løsneområder og har et relativt lite volum. Det er planlagt utvidede grøfter (fangmagasin) som sikringstiltak.

Dominerende vindretning i nordre påhuggsområde er ned dalen, fra vest. I dag fyker vegen ofte igjen i Skarvbergbukta. Det er derfor viktig å utforme fyllinger og skjæringer med tanke på drivsnø. Ny veg inn dalen og rundt i bukta for begge alternativene bør legges på fylling med helning 1:4 for å redusere snøfokk og fonndannelse på vegbanen.

## 6.5 Anleggstekniske vurderinger

### Gjennomføringsstrategi

For gjennomføringen av prosjektet forutsetter Statens vegvesen at det legges opp til en optimal anleggsstrategi. For å få til dette ser vi for oss at tunneldrivingen skjer fra begge sider samtidig. Hvor stor del av tunnelen som skal drives fra hver side, avhenger av hvor det er optimalt å plassere tunnelmassene.

Massebehovet er desidert størst i forbindelse med etablering av ny veg i Skarvbergvika, og dette tilsier at drivingen tilpasses i forhold til massebehovet på denne siden.

På Hønsasiden er det marginalt behov for masser til vegbygging, og eventuelle overskuddsmasser på denne siden forutsettes lagt i deponi på yttersiden av dagens tunnel, hvor det også tidligere har vært plassert masser.

Dersom prosjektet gjennomføres etter alternativ 1, vil vi få plassert noe av massene i deponi på Hønsa-siden, mens resterende masser benyttes for bygging av veg i dagen nedover dalen i Skarvbergvika, samt langs sjøen fram til påkopling til neste vegparsell.

### Strømforsyning (høyspent)

Statens vegvesen har allerede etablert god dialog med Repvåg kraftlag for å sikre permanent strømforsyning både for anleggsperioden og etterfølgende driftsfase. De nødvendige forberedelser er allerede i gang, og Repvåg kraftlag arbeider med konsesjonssøknad for oppgradering av høyspentnettet i området.

Utover strømforsyning til dette prosjektet vil vi samtidig legge til rette for å forsyne dagens Sortviktunnel, samt nytt rasoverbygg i Ytre sortvik.

## 7. UTREDNINGSTEMA OG ANTATTE PROBLEMSTILLINGER

En konsekvensutredning skal i følge forskrift om konsekvensutredninger inneholde en vurdering av behovet for, og eventuelle forslag til:

- ✓ Nærmere undersøkelser før gjennomføring av planene
- ✓ Undersøkelser og tiltak med sikte på å klargjøre de faktiske virkninger av gjennomføringen

Utredningen utføres med utgangspunkt i Forskrift for konsekvensutredning og Statens vegvesen håndbok 140 "Konsekvensanalyser". Metodikken finnes beskrevet i kapittel 6.2, mens kapittel 6.5 omhandler tema naturmiljø.

Som utgangspunkt benyttes standard metode for konsekvensanalyse definert i Statens vegvesens håndbok 140. Hvert enkelt KU-tema utredes etter følgende struktur:

1. **Områdets verdi:** Vurderes på en tredelt skala; liten-middels-stor
2. **Tiltakets omfang:** Vurderes på en femdelt skala fra «Meget stort negativt» til «Meget stort positivt»
3. **Tiltakets konsekvens:** For hvert utredningstema sammenholdes områdets verdi og tiltakets omfang, jf «Konsekvensvifta» i handbok 140.

Verdi Ingen verdi	Omfang		
	Liten	Middels	Stor
Stort positivt		Meget stor positiv konsekvens (++++)	
Middels positivt		Stor positiv konsekvens (++++)	
Lite positivt		Middels positiv konsekvens (++)	
Intet omfang		Lite positiv konsekvens (+)	
Lite negativt		Ubetydelig (0)	
Middels negativt		Lite negativ konsekvens (-)	
Stort negativt	Middels negativ konsekvens (- -)		
		Stor negativ konsekvens (- - -)	
		Meget stor negativ konsekvens (- - - -)	

Figuren viser konsekvensvifta (kilde: Statens Vegvesen. Håndbok 140)

### Samlet vurdering:

Sammenstilling. Til slutt sammenstilles alle konsekvenser i en samlet vurdering. Her vil også tema som bearbejdes i «Virkninger av planforslaget» inngå i helhetsvurderingen.

Eventuelle avbøtende tiltak vurderes og foreslås.

Tiltaket skal vurderes opp mot 0-alternativet (eksisterende situasjon).

## Hva skal konsekvensutredes i denne planprosessen?

Planprogram blir utarbeidet for å få oversikt over hvilke tema som skal konsekvensutredes for tiltaket. Alle andre tema blir omtalt i reguleringsplanen.

De tema vi foreslår som utredningstema er:

- Naturmiljø
- Landskap
- Utover de to nevnte fagtema vil det bli vurdert om reindrift skal konsekvensutredes, se eget punkt 7.5 om reindrift.

### 7.1 Naturmiljø

Temaet naturmiljø omhandler bl.a. naturtyper og artsforekomster som har betydning for dyrs og planters levede grunnlag.

Begrepet naturmiljø omfatter alle terrestriske (landjorda), limnologiske (ferskvann) og marine forekomster (brakkvann og saltvann), og biologisk mangfold knyttet til disse.

Det skal redegjøres for hvordan de miljørettslige prinsippene for offentlig beslutningstaking i §§ 8-12 i naturmangfoldloven er vurdert og fulgt opp.

Anleggsperioden skal omtales.

Mulige avbøtende eller kompenserende tiltak, samt eventuelt behov for oppfølgende undersøkelser skal foreslås.

### 7.2 Friluftsliv

Friluftsliv defineres som opphold og fysisk aktivitet i friluft i fritiden med sikte på miljøforandring og naturopplevelse.

Skarvbergvika er et viktig rekreasjonsområde for bilister som benytter rasteplassen i området.. Hvilke konsekvenser vil tiltaket ha for friluftslivet.

Det vurderes som usikkert om det er behov for en konsekvensutredning av tema friluftsliv. Anleggsperioden skal i tilfelle omtales, og mulige avbøtende eller kompenserende tiltak, samt eventuelt behov for oppfølgende undersøkelser skal foreslås.

Uansett skal det redegjøres for temaet i planbeskrivelsen.

### 7.3 Risiko- og sårbarhetsanalyse

Risiko- og sårbarhetsanalyse gjøres som en del av reguleringsplanarbeidet.

### 7.4 Landskap

Temaet landskapsbilde omhandler estetiske verdier i landskapet og menneskers visuelle opplevelse av omgivelsene, og hvordan de visuelle aspektene ved omgivelsenes endres som følge av et vegtiltak. Temaet tar for seg både hvordan landskapet sett fra omgivelsene og hvordan landskapet oppleves sett fra vegen. I analysen skal det legges spesiell vekt på landskapets tåleevne mot inngrep, oppsplitting og vegens barrierevirkninger, terrengsår i form av store fyllinger og skjæringer, massedeponier og evt. inngrep i strandsonen.

For å unngå dobbeltvektning ved at de samme aspekter konsekvensvurderes innenfor flere tema, er landskapsbilde avgrenset til å omfatte de visuelle kvalitetene i omgivelsene. Dette betyr f. eks. at de visuelle forhold knyttet til kulturlandskapet, kulturminner og kulturmiljø som landskapselementer omtales og vektlegges under landskapsbilde. Landskapets historiske innhold, forståelsen av historien, vektlegges under tema kulturminner og kulturmiljø. Det skal gjøres rede for virkningen av eventuelle avbøtende tiltak.

### 7.5 Naturressurser

#### Reindrift

Ut i fra innledende møte med Fylkesmannen i Finnmark Reindriftsavdelingen var det enighet om å avholde et felles møte i løpet av høringsperioden for planprogrammet, og gjennom dette komme fram til utredningsinnhold og utredningsomfang . I samråd med Statens vegvesen vil Fylkesmannen innkalle reinbeitedistrikt 16 til et slikt møte

## 8. PLANPROSESS OG MEDVIRKNING

### 8.1 Planprosess

Planen fremmes som en reguleringsplan med tilhørende konsekvensutredning for tiltaket. Forslag til planprogram skal redegjøre for hvilke forhold som vil bli utredet og belyst i planforslaget. Forslag til planprogram skal sendes på høring til berørte myndigheter og interesseorganisasjoner og legges ut til offentlig ettersyn. Dette gjøres samtidig som det varsles planoppstart. Frist for uttalelse til planprogram skal være minst 6 uker.

Porsanger kommune fastsetter planprogrammet for planarbeidet. Dette skal gjøres innen rimelig tid, senest 10 uker etter frist for uttalelser. Kopi av fastsatt program skal sendes til dem som har avgitt høringsuttalelse til forslag til program.

Statens vegvesen får utarbeidet konsekvensutredning i tråd med fastsatt planprogram. Konsekvensutredningen skal være tilpasset plannivået og være relevant i forhold til de beslutninger som skal tas. Planforslaget med konsekvensutredning skal beskrive virkninger av tiltaket for miljøet og samfunnet. For reguleringsplaner skal virkninger av planen som helhet inngå i vurdering av konsekvensene.

Reguleringsplan med konsekvensutredning skal legges ut til offentlig ettersyn med frist for uttalelse minimum i 6 uker. Planforslaget vedtas endelig av kommunestyret i Porsanger kommune.

Det tas sikte på å legge forslag til reguleringsplan og konsekvensutredning ut til offentlig ettersyn vinteren 2016 og vedtak kan forventes innen mai 2016. Tidsplanen er med forbehold om at alt går som planlagt og at det ikke kommer innsigelser til planen.

Statens vegvesen er tiltakshaver og har ansvar for å utarbeide forslag til planprogram og forslag til kommunedelplan. Porsanger kommune er planmyndighet og skal fastsette planprogrammet og godkjenne detaljreguleringsplanen.

Det opprettes en prosjektgruppe, under ledelse av Statens vegvesens prosjektleder, som har ansvar for planutarbeidelsen. Prosjektgruppa skal forholde seg til planmyndigheten, som er det Faste utvalget for plansaker i kommunen. Prosjektgruppa består av prosjektmedarbeidere fra Statens vegvesen og konsulent. Porsanger kommune har utnevnt egen kontaktperson som vil bli representert enten i prosjektgruppa, eller på annen måte trukket inn i planprosessen.

For planarbeidet er følgende veiledende tidsplan lagt til grunn:

<u>Veiledende framdriftsplan:</u>	<u>Tidsfrist</u>
• Møte med impliserte kommuner (Porsanger / Nordkapp)	Januar 2015
• Planprogram (utsendelse, høring og vedtak i kommunen)	April/mai 2015
• Feltarbeid og registreringer	Sommer/høst 2015
• Utarbeidelse av reguleringsplan inkl. KU	Februar 2016
• Vedtak reguleringsplan	Mai 2016

## 8.2 Generell medvirkning

Planprogrammet og regelverket for konsekvensutredninger sikrer at man i plansaker får en bred medvirkning i hele planprosessen. Gjennom høring av planprogrammet gis det anledning til å påvirke både hvilke spørsmål som er viktige og som bør utredes, og den videre saksgang hvor det endelige planforslaget med tilhørende konsekvensutredning skal behandles.

Statens vegvesen og planmyndighetene har som målsetting å gi god informasjon om planarbeidet, slik at alle parter har god innsikt i planprosessen og i foreslåtte løsninger og konsekvenser av disse.

Statens vegvesen har som tiltakshaver hovedansvaret for utarbeidelsen av reguleringsplanen og vil sammen med kommunen stå som hovedansvarlig for informasjon om planarbeidet. Gjennom informasjonsarbeidet ønsker man å oppnå lokal medvirkning i planarbeidet.

Det vil være anledning til å komme med uttalelser når planprogrammet legges ut på høring og offentlig ettersyn. Vi er også åpne for egne møter med instanser/ aktører som har spesielle interesser i området.

Vedtatt planprogram danner grunnlag for utarbeidelsen av detaljreguleringsplan m/ konsekvensutredning. Detaljreguleringsplan m/ konsekvensutredning vil også bli lagt ut til høring og offentlig ettersyn før endelig behandling i kommunen. Under hele planprosessen kan enkeltpersoner og organisasjoner komme med innspill.





Statens vegvesen  
Region nord  
Ressursavdelingen  
Postboks 1403 8002 BODØ  
Tlf: (+47 915) 02030  
firmapost-nord@vegvesen.no

[vegvesen.no](http://vegvesen.no)

**Trygt fram sammen**