



SAKSPROTOKOLL

Arkivsak-dok. 24/01341
Arkivkode
Saksbehandler Kristian Øvernes

Behandlet av	Møtedato	Saknr
1 Hovedutvalg for samferdsel (HUS)	11.03.2026	2/26

Vurdering gang- og sykkelveiprosjekter

Hovedutvalg for samferdsel (HUS) har behandlet saken i møte 11.03.2026 sak 2/26

Møtebehandling

Votering

Innstilling – enstemmig vedtatt

Hovedutvalg for samferdsel (HUS)s vedtak/innstilling

1. Det etableres fortau eller gang- og sykkelvei på følgende fylkesveistrekninger i Finnmark:
 - Fv. 7984, Amtmannsnes, Alta kommune
 - Fv. 8122, Hans Væggers vei, Sør-Varanger kommune
 - Fv. 894, Kjøllefjord, Lebesby kommune
 - Fv. 7978, Hännoluohkká, Kautokeino kommune
2. Økt behov for realisering av gang og sykkelveiprosjektene på 1,6 millioner NOK innarbeides i budsjett og økonomiplan 2027-2030.



Arkivsak-dok. 24/01341-2
Saksbehandler Kristian Øvernes

Saksgang	Møtedato	Saksnr
Hovedutvalg for samferdsel (HUS)	12.03.2026	2/26

Vurdering gang- og sykkelveiprosjekter

Innstilling:

1. Det etableres fortau eller gang- og sykkelvei på følgende fylkesveistrekninger i Finnmark:
 - Fv. 7984, Amtmannsnes, Alta kommune
 - Fv. 8122, Hans Væggers vei, Sør-Varanger kommune
 - Fv. 894, Kjøllefjord, Lebesby kommune
 - Fv. 7978, Hánnoluohkká, Kautokeino kommune
2. Økt behov for realisering av gang og sykkelveiprosjektene på 1,6 millioner NOK innarbeides i budsjett og økonomiplan 2027-2030.

15.02.2026

Kjersti Vevstad
fylkeskommunedirektør

Jørgen Blix
samferdselssjef

Vedlegg

GS-vei vurdering Finnmark

Bakgrunn

Fylkestinget besluttet i [sak 74/24 - Økonomiplanprosess 2025-28 - Investeringsbeslutninger](#), at det skulle settes av 100 millioner NOK til etablering av gang- og sykkelveier i 2025 og 2026.

Fylkeskommunedirektøren har videre gjennomført en vurdering av planstatus, plan- og byggetid samt kostnader for seks gang- og sykkelvei- og fortausprosjekter langs fylkesvei i Finnmark.

Saken fremmes for at Hovedutvalg for samferdsel skal beslutte hvilke av disse prosjektene som skal realiseres innenfor vedtatt budsjетtramme på 100 millioner NOK.

Beskrivelse

Hovedutvalg for samferdsel har i [sak 58/24 Plan for bygging av gang- og sykkelveier i Finnmark](#) og [sak 9/25 Kvalitativ vurdering gang- og sykkelveier](#) behandlet og vedtatt en kvantitativ og en kvalitativ vurdering av over 50 strekninger hvor det kunne vært aktuelt med anlegg for myke trafikanter. På bakgrunn av vurderingene er det besluttet at seks mulige prosjekter skulle utredes videre.

Det er gjennomført en veifaglig vurdering av disse seks prosjektene. I vurderingen er det kartlagt planstatus, plan- og byggetid, samt kostnader for de ulike prosjektene. Kostnadsvurderingen gir en samlet kostnad for alle seks prosjektene på 181,1 millioner NOK, og at de enkelte prosjektene har kostnader mellom 20 til 44,3 millioner NOK. Etableringstid fra oppstart planlegging til åpning av anlegg varierer fra 21 til 36 måneder.

Prosjektvurderinger

De veifaglige vurderingene er gjennomført av Multiconsult, og er vedlagt saken som vedlegg 1, GS-vei vurdering Finnmark. Multiconsult har kartlagt følgende nøkkeldata for de enkelte prosjektene:

Fv. 8122, Hans Væggers vei

Sør-Varanger kommune	S1D1 m 803 – S1D1 1235
Lengde	432 meter
Plan- og byggetid	32 måneder
Kostnad inkludert mva	22 077 818 NOK
Kostnad per meter	51 106 NOK
Planbehov	Reguleringsplan, detaljprosjektering.

Fv. 7984, Amtmannsnes

Alta kommune	S1D1 1630 – S1D1 2263
Lengde	633 meter
Plan- og byggetid	32 måneder
Kostnad inkludert mva	20 978 196 NOK
Kostnad per meter	33 140 NOK
Planbehov	Detaljprosjektering.

Fv. 894, Kjøllefjord

Lebesby kommune	S2D10 42 – S2D10 651
Lengde	609 meter
Plan- og byggetid	36 måneder

Kostnad inkludert mva	35 832 199 NOK
Kostnad per meter	58 837 NOK
Planbehov	Reguleringsplan, detaljprosjektering.

Fv. 7978 Hánnoluohkká

Kautokeino kommune	S1D1 0 – S1D1 533
Lengde	533 meter
Plan- og byggetid	29 måneder
Kostnad inkludert mva	22 703 899 NOK
Kostnad per meter	42 596 NOK
Planbehov	Reguleringsplan, detaljprosjektering

Fv. 7992, Sønvismoen

Strekningen er todelt. Sønvismoen 1 er den opprinnelige strekningen som er behandlet av hovedutvalg for samferdsel i sak 58/24 og 9/25. I ettertid er det vurdert at en forlengelse av strekningen med 182 meter opp til idrettsanlegg, samfunnshus og barnehage kan være formålstjenlig. Forlengelsen er vurdert som et eget prosjekt kalt Sønvismoen 2.

Alta kommune	S1D1 24 - S1D1 718 (900)	
Lengde	694 (876) meter	
Plan- og byggetid	36 måneder	
	Sønvismoen 1, m 24 - 718	Sønvismoen 2, m718 – 900
Kostnad inkludert mva	44 341 253 NOK	8 658 033 NOK
Kostnad per meter	63 892 NOK	47 572 NOK
Planbehov	Reguleringsplan, detaljprosjektering	

Fv. 7982, Biedjovággeluodda

Kautokeino kommune	S1D1 50 – S1D1 522
Lengde	472 meter
Plan- og byggetid	25 måneder
Kostnad inkludert mva	26 547 979 NOK
Kostnad per meter	56 245 NOK
Planbehov	Reguleringsplan, detaljprosjektering

Med bakgrunn i vurderingene som er gjort, og utfordringene som er identifisert, foreslår fylkeskommunedirektøren at følgende fire prosjekter realiseres i perioden 2027-2029:

- Fv. 7984 Amtmannsnes, ferdigstilles i 2028.
- Fv. 8122 Hans Væggers vei, ferdigstilles 2028.
- Fv. 894 Kjøllefjord, ferdigstilles 2030.
- Fv. 7978 Hánnoluohkká, ferdigstilles 2029.

Dette medfører at prosjektene Fv. 7982, Biedjovággeluodda og Fv. 7992, Sønvismoen ikke blir realisert i denne omgangen.

Gjennomføringsplan

Fylkeskommunedirektøren har kun kapasitet til å følge opp reguleringsplanarbeidet på et av prosjektene i 2026, Hans Wæggers vei. Det har vært arbeidet med en fortausløsning på denne strekningen i flere år, og forholdene rundt veien er godt kjent for avdelingen. Prosjektet kan startes opp i 2026 og ferdigstilles i 2028.

Amtmannsnes

Det er ikke behov for å utarbeide reguleringsplan for prosjektet Amtmannsnes. Reguleringsplanen ble vedtatt av Alta kommune i 2025, og vi kan derfor gå rett over på detaljprosjektering av anlegget. Prosjektet kan startes opp i 2026 og ferdigstilles i 2028.

Kjøllefjord og Hánnoluohkká

Prosjektene i Kjøllefjord og Hánnoluohkká følger stort sett samme framdrift. Arbeid med reguleringsplan og detaljprosjektering starter i 2027. Grunnerverv og utlysning gjennomføres i 2028 og begynnelsen på 2029. Bygging av anleggene kan dermed starte tidlig i byggesesongen 2029. Hánnoluohkká ferdigstilles i 2029, mens Kjøllefjord ferdigstilles i 2030.

Vurdering

Fylkeskommunedirektøren har gjennomført en veifaglig vurdering av de seks gang og sykkelveiprojektene som skulle utredes videre. Følgende prosjekter på Fv. 7984 Amtmannsnes, Fv. 8122 Hans Wæggers vei, Fv. 894 Kjøllefjord og Fv. 7978 Hánnoluohkká foreslås realisert i perioden 2027-2029.

Kostnadene for de fire prosjektene er beregnet til 101,6 millioner NOK. Det er vurdert at disse prosjektene er den kombinasjonen som best treffer innenfor planstatus, plan- og byggetid og vedtatt budsjetttramme på 100 millioner NOK. Prosjektene gir en god geografisk spredning i fylket. Differansen på 1,6 millioner NOK mellom bevilgning og beregnet kostnad foreslås innarbeidet i budsjett og økonomiplan 2027-2030. Alternativ må et av de fire prosjektene tas ut av prioriteringen slik at det er tre prosjekter som jobbes videre med. Fylkeskommunedirektøren anbefales i så fall at prosjektet Hánnoluohkká tas ut.

Det er ikke tilrådelig å redusere kvaliteten på prosjektene for å redusere kostnader ut over det som er beskrevet fra konsulent, da dette vil gi økte driftskostnader og redusert trafiksikkerhet på ferdigbygde anlegg. Det forutsettes et samarbeid med Kautokeino kommune på strekningen Hánnoluohkká hvis kommunen vedtar etablering av ny barnehage og tilrettelagte boliger.

Spredning av prosjektene over flere år gjør at prosjektene kan gjennomføres innenfor avdelingens nåværende og planlagte bemanning, og at konsulent kan følges opp på en måte som ikke reduserer fylkeskommunens kontroll på framdrift, økonomi, risiko og kvalitet i prosjektene.



Notat

OPPDRAG	GS-vei vurdering	DOKUMENTKODE	10269405-01-TVF-NOT-002
EMNE	GS-vei vurderinger, Finnmark	TILGJENGELIGHET	
OPPDRAGSGIVER	Finnmark Fylkeskommune	OPPDRAGSLEDER	Jarle S. Nordås
KONTAKTPERSON	Kristian Øvernes	UTARBEIDET AV	Jarle S. Nordås m.fl.
KOPI		ANSVARLIG ENHET	Samferdsel

SAMMENDRAG

Av de 6 strekningene som er kun Amtmannsnes som ikke er foreslått regulert. Reguleringsprosessen er antatt at skal ta 12mnd. Byggetiden varierer mellom 7-16mnd. De enkleste i nedre sikt mens de mer kompliserte i øvre (Sønvismoen og Kjøllefjord).

Kostnadene er estimert som vist under.

	Prosjektkostnader	MVA	Total inkl. MVA
Fv. 8122 Hans Væggers vei, Sør-Varanger kommune	17 662 255	4 415 564	22 077 818
Fv. 7984 Amtmannsnes, Alta kommune	16 782 557	4 195 639	20 978 196
Fv. 894 Kjøllefjord, Lebesby kommune	28 665 759	7 166 440	35 832 199
Fv. 7978 Hannoluohkka, Kautokeino kommune	18 163 119	4 540 780	22 703 899
Fv. 7992 Sønvismoen 1, Alta kommune	35 473 002	8 868 251	44 341 253
Fv. 7992 Sønvismoen 2, Alta kommune	6 926 426	1 731 607	8 658 033
Fv. 7982 Biedjovaggeluodda, Kautokeino kommune	21 238 384	5 309 596	26 547 979
	144 911 502	36 227 875	181 139 377

For Sønvismoen kan det tilkomme ekstra kostnader for peling av bru. Ved bygging av ny vegbru med gang- og sykkelveg, er det antatt en ekstra kostnad på 20 mill. uten MVA.

REV.	DATO	BESKRIVELSE	UTARBEIDET AV	KONTROLLERT AV	GODKJENT AV



1 Innledning

Multiconsult AS har, på oppdrag fra Finnmark fylkeskommune, gjennomført faglige vurderinger og utarbeidet kostnadsestimater for seks strekninger der det skal planlegges tiltak for gående og syklende.

Strekningene er:

- Fv. 8122 Hans Væggers vei, Sør-Varanger kommune
- Fv. 7984 Amtmannsnes, Alta kommune
- Fv. 894 Kjøllefjord, Lebesby kommune
- Fv. 7978 Hánnoluohkká, Kautokeino kommune
- Fv. 7992 Sønvismoen, Alta kommune
- Fv. 7982 Biedjovágguodda, Kautokeino kommune

I samarbeid med Finnmark fylkeskommune er det gjennomført vegfaglige vurderinger for hver strekning. For hver lokasjon er det utarbeidet et løsningsforslag basert på vurderinger i forhold til geoteknikk, bru, planstatus, kostnad og forventet fremdrift knyttet til videre planlegging og realisering. De foreslåtte løsningene representerer et faglig grunnlag som bør vurderes nærmere i neste fase av planleggingen.

Kostnadsestimeringen har lagt til grunn 2025 priser. Derfor må det påberegnes generelle lønns- og prisvekst. Eventuell reguleringsprosess er kalkulert å utføres samtidig som detaljprosjekteringen for å spare tid og kostnader.

2 Fv. 8122 – Hans Væggers vei, Sør-Varanger kommune

Tiltaket omfatter etablering av fortau langs Presteveien og videre langs Hans Væggers vei frem til E6. Hensikten er å sikre en sammenhengende og trafikksikker løsning for gående, samtidig som inngrep mot eksisterende næringsarealer og bratt terreng begrenses så langt som mulig.

I arbeidet inngikk vurdering av grunnforhold på strekningen med hensyn til tidligere utførte grunnboringer, samt avklaringer om planbehov etter plan- og bygningsloven. Det er utarbeidet et

kostnadsestimat for tiltaket frem til ferdig bygget anlegg og tidslinje fordelt på planprosess, prosjektering og bygging.

I tillegg til tiltaket beskrevet under så er det tatt med kostnader til etablering av nytt belyningsanlegg for vegen med fortauet.

Det er lagt inn kostnader til å etablere nytt overvannsanlegg.



Figur 1: Oversikt over strekningen, Presteveien og Hans Væggers vei.

2.1 Beskrivelse av forslag

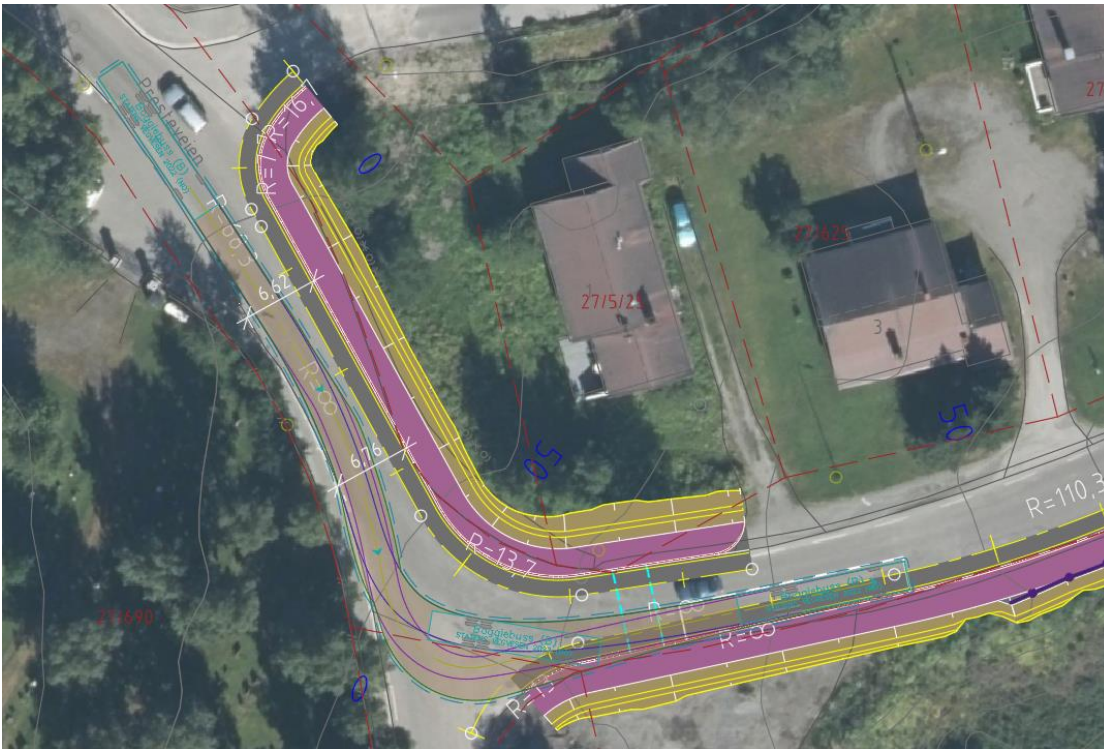
Det nye fortauet foreslås etablert på østsiden av Presteveien. Dagens vegbredde varierer, og det anbefales å redusere bredden på deler av strekningen for å oppnå et jevnere vegprofil.

På sørsiden av Hans Væggers vei, ved krysset med Presteveien, ligger det et eksisterende busstopp. Her foreslås det etablert et kantstopp. For at bussen skal kunne legge seg helt inn mot kantsteinen, må bussens overheng delvis føres inn over fortauet i kryssområdet.

Det planlegges en fotgjengerkryssing i bakkant av kantstoppet. Kryssingen er trukket et stykke inn i Hans Væggers vei for å redusere hvor langt bussens overheng strekker seg inn over fortauet i selve kryssingsområdet. Det kan vurderes å trekke kryssingen ytterligere én meter inn i Hans Væggers vei. Avstanden mellom kantstoppet og den foreslåtte kryssingen er 2 meter, minimumskrav iht. Statens vegvesens HB N100:2023 er 1 meter. Videre bør det vurderes hvilken kantsteinhøyde som er mest hensiktsmessig på strekningen der bussens overheng passerer over fortauet.

Det er ikke kartlagt hvem som primært benytter busstoppet. Dersom stoppet i hovedsak brukes av ansatte eller besøkende til næringsområdet lenger nord i Hans Væggers vei, kan det være aktuelt å flytte busstoppet til et sted hvor der er enklere for bussen å komme helt inntil kantsteinen. I så fall bør det også vurderes om fortauet bør legges på nordsiden av Hans Væggers vei på den første delen fra krysset med Presteveien. I en slik løsning kan man unngå fortau langs den bratte skråningen, og dermed også behovet for gs-rekkverk. Stigning på vegen må tas i betraktning ved en eventuell flytting

av busstoppet. Dersom stoppet derimot hovedsakelig benyttes av beboere i boligområdene nær dagens plassering, anses det som mindre hensiktsmessig å flytte stoppet.



Figur 2: Fortau på østsiden av Presteveien og kantstopp på sørsiden av Hans Væggers veg.

Det er foreslått fortau med bredde 2,5 meter. På sørøstsiden av Hans Væggers vei, fra krysset med Presteveien til avkjørselen ved Hans Væggers vei 12, foreslås det å øke bredden til 2,75 meter. Med denne løsningen stilles det kun krav om gs-rekkverk, og ikke kjøresterkt rekkverk. Det er lagt inn fylling med helning 1:1,5, tilsvarende dagens fylling. Helning på fyllingen må ses nærmere på av geotekniker i neste fase. Dagens vegbredde er redusert på deler av strekningen. Minste vegbredde er ca. 6,25 m.

På deler av strekningen har eksisterende veg en stigning på ca. 7,2 %. Når det gjelder universell utforming, fremgår det av V-129 at fortau nødvendigvis må følge vegens stigning, men for gode



tilgjengelighetsforhold for alle bør stigningen likevel være under 5 %. Stigning på 1:12 (8,3 %) tillates utenfor sentrumsområder.



Figur 3: Fortausbredde sørøst for Hans Væggers vei foreslås utvidet til 2,75 m på strekningen ned til avkjørselen ved Hans Væggers vei 12, for å unngå krav til kjøresterkt rekkverk.

Tverrfallet på fortauene er lagt inn mot kjøreveg. I avkjørslene er tverrfallet snudd for å redusere høydeforskjellen mellom fortau og tilstøtende areal. Andre steder der det er tilstøtende asfaltert areal bak fortauet, bør det være et fysisk skille mellom arealene, for å unngå kjøring/parkering på fortauet. I modell ligger det inne fylling i bakkant, men dette kan alternativt erstattes med kantstein dersom det vurderes som mer hensiktsmessig.



Figur 4: Fortau langs Hans Væggers vei, fra avkjørselen ved Hans Væggers vei 12 til krysset med Industriveien.



På den nordligste delen av strekningen er det svært lite lengdefall på eksisterende veg. Ved etablering av nytt fortau og kantstein vil det i neste fase være viktig å sikre at overvannshåndteringen blir ivarettatt.



Figur 5: Fortau langs Hans Væggers vei, fra krysset med Industriveien til eksisterende fortau i nordenden av Hans Væggers vei.

2.2 Vurdering plan-situasjon

Langs Hans Væggers vei er det gjeldende reguleringsplaner som har regulert fortau (planID 2003101, vedtatt i 2003 og planID 1994103, vedtatt i 1994). Disse reguleringsplanene er så gamle at man ikke har mulighet til ekspropriasjon, hvis det skulle gå til det. Det regulerede fortauet strekker seg over private arealer på noen strekninger. På bakgrunn av dette anbefales det å utarbeide en ny reguleringsplan for å sikre gjennomføring av tiltaket.

For løsningen langs østsiden av Presteveien er det usikkert om det vil være krav om en ny reguleringsplan. Ut ifra eiendomsgrenser virker det som om arealet tilhører veieier, og det finnes en eldre reguleringsplan som viser samferdselsformål her.

Vegforslaget viser at fortauet fortsetter på sørsiden av Hans Væggers vei 1. Her vil man gå inn i privat eiendom, og løsningen er ikke tidligere regulert her.

Det anbefales derfor at det utarbeides en ny reguleringsplan for hele strekningen.

Prosjektområdet ligger innenfor aktsomhet kvikkleireskred og det er registrert kvikkleire på eiendom gnr/bnr 27/624 [1]. Det må i reguleringsplanfasen gjøres en vurdering iht. NVE veileder 1/2019 Sikkerhet mot kvikkleireskred [2].

2.3 Beskrivelse av grunnforhold

Grunnforhold i området er utfordrende i starten av traseen der det er indikert marin leire. Vi har lagt til grunn at det må utføres nye grunnundersøkelser før det endelig kan konkluderes med kostnader og et

eventuelt behov for stabiliserende tiltak. Det vil kunne tilkomme ekstra kostnader ifm. evt. stabiliserende tiltak og grunnarbeid.

Tidligere grunnundersøkelser i området som Multiconsult er kjent med er utført ifm. tidligere utbygginger ved bl.a. Industriveien [2] og Fyllingsveien i Kirkenes [3]. Det er blitt boret 30-40 m i løsmasser uten at berg er påtruffet. Grunnen ved Industriveien består av ca.5 m fyllmasse av sand/silt/leire/grus over leire med mektighet på ca.14-18 m. Leiren inne på land er påvist å være ikke sensitiv, mens i sjøen lenger nord er leiren både bløtere og mer sensitiv (kvikkleire). Under leira blir massene fastere, og antas å være sand over grus/morene.

Gjeldende tiltak med etablering av GS-vei plasseres i tiltakskategori K1 iht. NVE kvikkleireveileder 1/2019. Krav til sikkerhet oppfylles dersom tiltaket ikke forverrer stabiliteten. Følgelig må traseen utredes for lokal- og områdestabilitet. Eventuelle kostnader for stabilitetsforbedrende tiltak kan forekomme. Tidligere vurderinger knyttet til andre tiltak i området konkluderer med at de ikke ga risiko for områdeskred, men det må uansett utføres egne vurdering av lokal- og områdestabilitet for planlagte tiltak.



Figur 6: Plassering av tidligere utførte grunnundersøkellesoppdrag som Multiconsult er kjent med.



Figur 7: Kartet viser plassering av GS-vei på et bakgrunnskart bestående av NGU løsmassekart. Grønt område indikerer morene, brunt/grått område indikerer torv, rosa område indikerer små løsmassedekke og blått område indikerer marine avsetninger.



2.4 Kostnadsestimat

Kostnadsestimatet har tatt utgangspunkt i mengdene slik vegen nå er planlagt.

Kostnader					8 237 761
Rigg og drift	18 %				1 482 797
Uspesifisert	15 %				1 458 084
Byggekostnader					11 178 642
Prosjektering	18 %				2 012 156
Grunnerverv	10 %				1 117 864
Byggherrekostnader	30 %				3 353 593
Totalkostnader					17 662 255

Figur 8: Fordelte kostnader for denne strekningen. Tall 2025, i NOK og uten MVA.

Denne vegstrekning er anslått til å koste 17,7 mill uten MVA, og 22,1 mill med MVA.

2.5 Fremdrift

Dette prosjektet er vurdert til å ta 32 måneder å realisere. Dette forutsetter at byggeperioden tilpasses sesongene, slik at de kritiske arbeidene kan utføres vår, sommer eller høst.

Det er satt av 6mnd til grunnerverv. Her kan det potsenielt være mulig med en raskere prosess med god involvering av grunneiere i prosjekteringspreioden.

Bygging av anlegget er antatt til 10mnd.

	Måneder																																					
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36		
Reguleringsplan																																						
Prosjektering																																						
Grunnerverv																																						
Offentlig anbud																																						
Bygging																																						

3 Fv. 7984 – Amtmannsnes, Alta kommune

Tiltaket gjelder etablering av ulike løsninger for myke trafikanter langs Amtmannsnesveien. Alta kommune har nylig vedtatt ny detaljregulering (10.11.2025)

Det er nå vurdert flere mulige forbedringer av den regulerte løsningen, som bør vurderes videre i detaljprosjekteringen av strekningen. Det er utarbeidet et kostnadsestimat for tiltaket frem til ferdig bygget anlegg og tidslinje fordelt på prosjektering og bygging.

I kostnadsestimatet er det tatt med kostnader til etablering av nytt belysningsanlegg for veggen med fortauet, og gang og sykkelveg.

Det er ikke lagt inn kostnader til overvannsløsninger, da tiltaket ligger i umiddelbar nærhet til sjø.



Figur 9: Oversikt over strekningen fra eksisterende fortau sør for Alta tankanlegg til eksisterende gang- og sykkelveg ved Urnesbukta i nord.

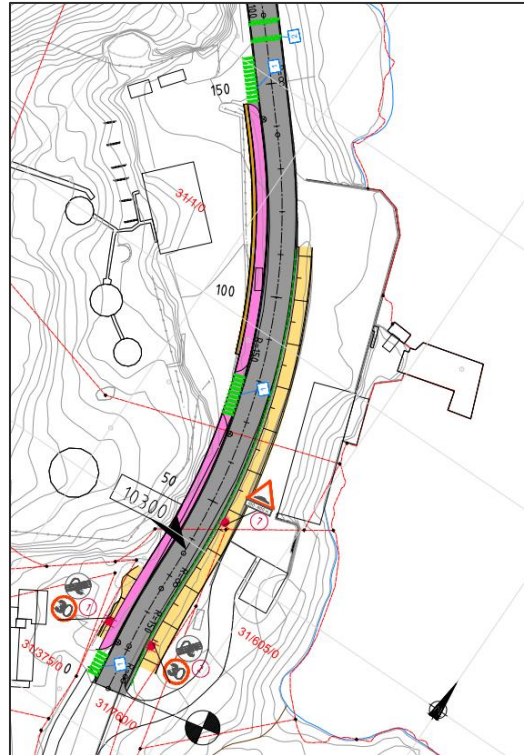
3.1 Beskrivelse av forslag

Reguleringsplanen deler strekningen inn i tre delområder.

På den sørligste delen skal det etableres et fortau som en forlengelse av det eksisterende fortauet sørfra. Fortauet er planlagt langs vestsiden av fylkesvegen og føres frem til den nordlige innkjøringen til tankanlegget.



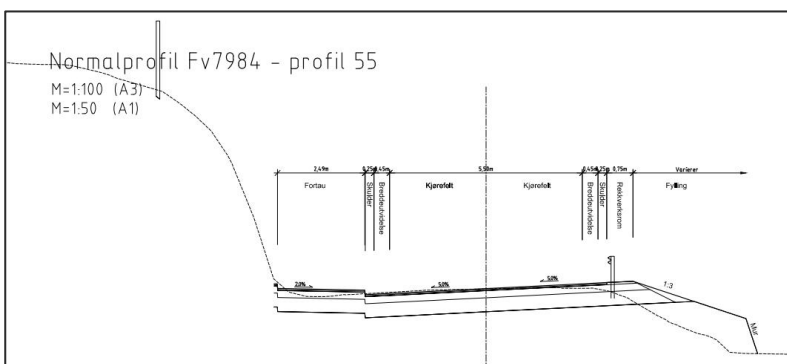
Figur 10: Utklipp fra tegning C001 (Kilde: [Vedlegg 7-10 til planbeskrivelsen](#))



Figur 11: Utklipp fra tegning L001 (Kilde: [Vedlegg 7-10 til planbeskrivelsen](#))

Det bør vurderes om fortauet kan føres gjennom avkjørslene, i stedet for å avsluttes og erstattes av gangfelt slik reguleringsplanen legger opp til. Krav 4.4.8-1 i N100:2023 angir at ved langsgående kantstein i en gate, skal nedsenket kantstein føres gjennom avkjørsler for å tydeliggjøre vikepliktsforhold. Videre anbefaler V127:2025 at gangfelt ikke etableres der ÅDT på primærvegen er under 2000 og antall kryssende i makstimen er under 40. Den sørligste avkjørselen betjener én bolig, mens de to nordligste er avkjørsler til tankanlegget, og er sperret med porter. Trafikkmengden i alle tre avkjørslene antas derfor å være lav.

For å gi plass til det nye fortauet skal vegen utvides noe mot øst. Det er planlagt et nytt stålrekkverk på østsiden, og utenfor rekkverket skal det etableres fylling med helning 1:3 og en tilhørende mur, slik tverrsnittet under viser.



Figur 12: Tverrsnitt som viser nytt planlagt stålrekkverk, med fylling og mur utenfor.



Siden fyllingen er planlagt med helning 1:3, utløser dette krav om kjøresterkt rekkverk i henhold til håndbok N101:2025. Det stilles også krav til forlengelse av rekkverket både før og etter faremomentet. På grunn av eksisterende avkjørsler sør og nord for det planlagte rekkverket er det imidlertid ikke tilstrekkelig plass til å etablere både nødvendig forlengelse og korrekt avslutning. I den regulerte løsningen er rekkverket i tillegg tegnet innenfor siktlinjene til avkjørslene.

Det kan vurderes å legge fyllingen med helning 1:4 og samtidig øke høyden på muren. Dette vil fjerne kravet om kjøresterkt rekkverk og dermed også behovet for dispensasjon fra håndbokens krav. Det kan fortsatt være hensiktsmessig å etablere et kjøresterkt rekkverk, men uten krav om forlengelse forbi faremomentet kan rekkverket avsluttes slik at det ikke kommer i konflikt med siktlinjene. Lengst sør er det dessuten god plass til å slake ut terrenget, slik at muren kan starte noe lenger nord.

Langs vegen ligger det flere konstruksjoner i tilknytning til Circle K sitt tankanlegg. Disse ligger svært nær, eller i direkte konflikt med tiltaket. Etter et møte med Circle K sine kontaktpersoner for tankanlegget, ble det klart at det er viktig med god dialog i den videre prosjekteringen, og å komme frem til en løsning som begge parter er tjent med.



Figur 13: Planlagt rekkverksrom vil ligge delvis over eksisterende betongkonstruksjon på østsiden av vegen (Kilde: Google Street View).



Figur 14: Eksisterende betongkonstruksjon på østsiden av vegen ligger omtrent der det er planlagt ny mur (Kilde: Google Street View).



Figur 15: Flere betongkonstruksjoner på vestsiden av vegen er i direkte konflikt med planlagt nytt fortau (Kilde: Google Street View).

I vedlegg 1–5 til planbeskrivelsen fremgår det at Alta Kraftlag har en høyspentkabel i planområdet. Kabelen må ivaretas på lik linje med øvrig VA. Høyspentkabelen ser ut til å ligge nær området der det

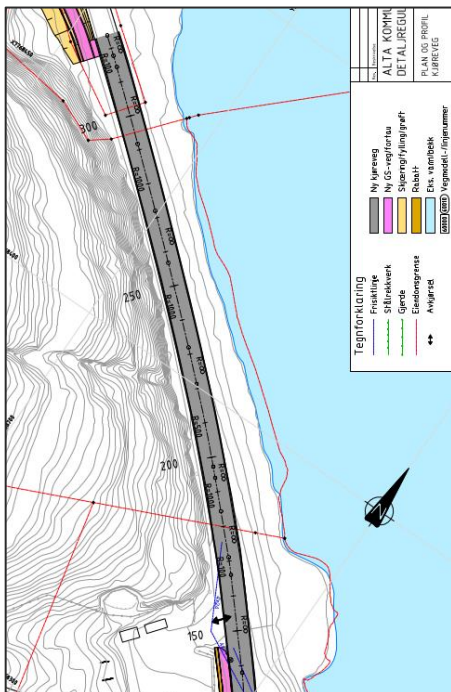


er planlagt ny mur, og det må avklares hvilke avstandskrav som gjelder mellom muren og eksisterende kabel.

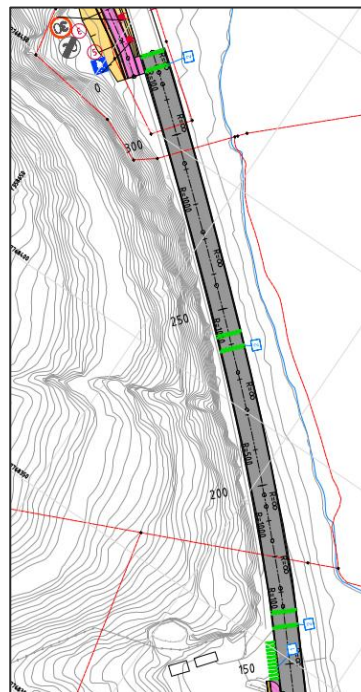


Figur 16: Eksisterende høyspentkabel som tilhører Alta kraftlag er vist i rosa (Kilde: [Vedlegg 1-5 til planbeskrivelsen](#))

På den midtre delen av strekningen er det konkludert med at det verken er tilrådelig å sprengne i fjellet på vestsiden eller å fylle ut i sjøen på østsiden på grunn av svært utfordrende grunnforhold med kvikkleire. Det er derfor planlagt en løsning uten fysisk atskilt areal for fotgjengere, men med fartsdempende tiltak kombinert med redusert hastighet.



Figur 17: Utklipp fra tegning C001 (Kilde: [Vedlegg 7-10 til planbeskrivelsen](#))



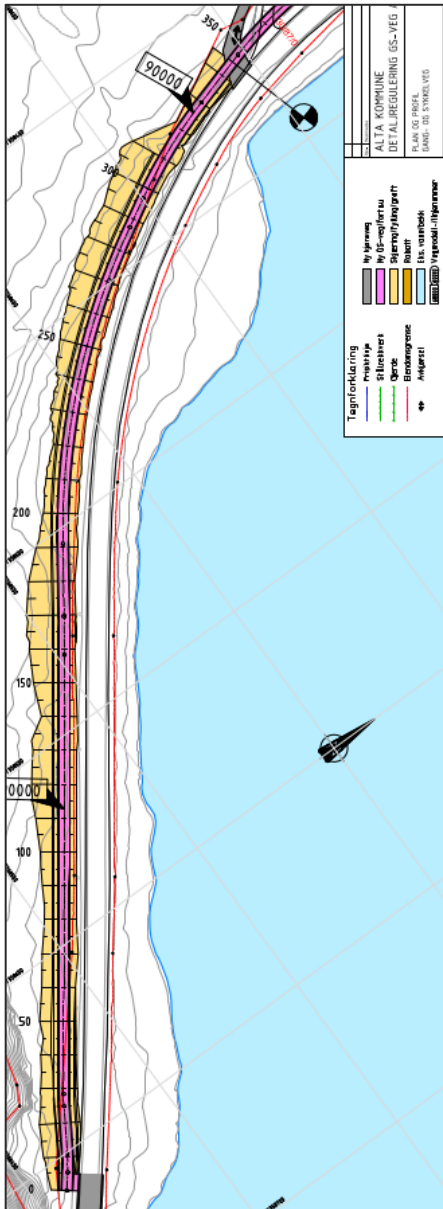
Figur 18: Utklipp fra tegning L001 (Kilde: [Vedlegg 7-10 til planbeskrivelsen](#))

I vedlegg 7-10 til planbestemmelsene er det et notat som omhandler skredfareutredning. Det beskrives risiko for steinsprang langs denne delen av vegen. Faren gjelder områder med bratt terreng

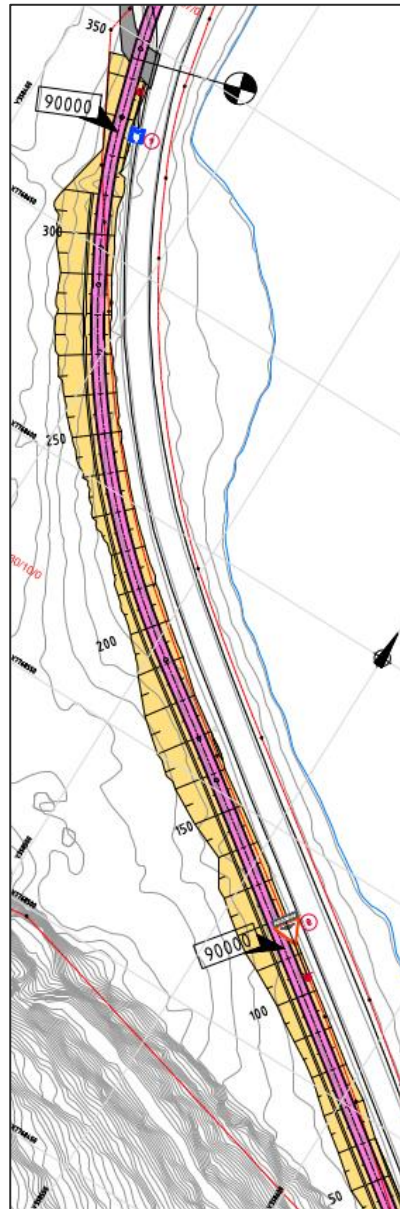


over vegskjæring. Tiltak som vurderes er spett- og vegetasjonsrensk, spredt bolting og eventuelt steinsprangnett.

Den nordlige delen av traseen planlegges etablert som en ordinær gang- og sykkelveg, fysisk adskilt fra kjørevegen med en grøft. Denne delen av traseen er delvis opparbeidet i forbindelse med at Alta kommune for noen år siden etablerte ny hovedvannledning til Amtmannsnes.

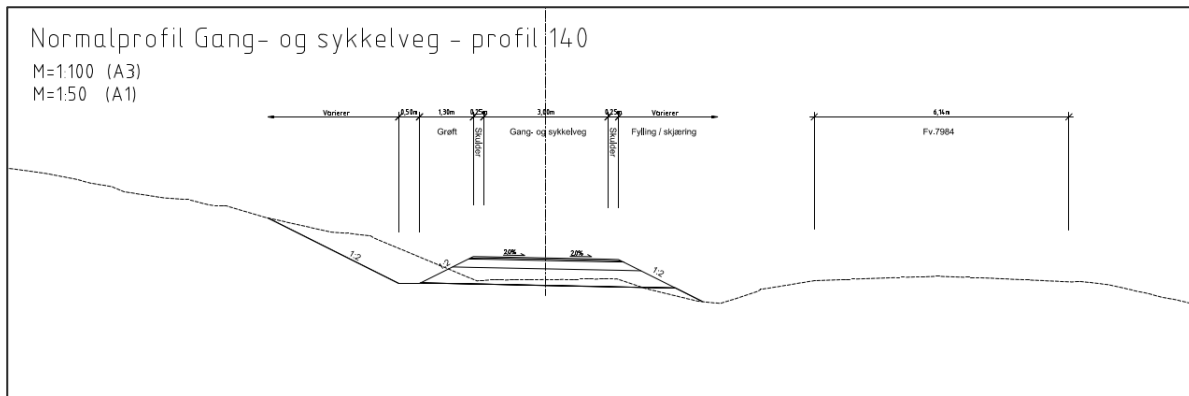


Figur 19: Utklipp fra tegning C002 (Kilde: [Vedlegg 7-10 til planbeskrivelsen](#))



Figur 20: Utklipp fra tegning L002 (Kilde: [Vedlegg 7-10 til planbeskrivelsen](#))

Tverrsnitt av løsningen er vist i figuren under.



Figur 21: Tverrsnitt som viser planlagt gang- og sykkelveg vest for fylkesveg 7984 Amtmannsnesveien.

Den regulerte gang- og sykkelvegen ligger opptil 1 meter over eksisterende terreng. Det fremgår ikke tydelig hvorfor høyden er lagt såpass høyt. I rapporten «Vurdering av områdestabilitet» (vedlegg 1–5 til planbestemmelsene) står det at traseen for gang- og sykkelvegen i stor grad allerede er etablert i forbindelse med en lekkasje og utskifting av hovedvannledningen til Amtmannsnes. Det ble da utført gravearbeider og masseutskifting, og det som gjenstår for gang- og sykkelvegen er i hovedsak asfaltering. Rapporten presiserer også at dersom oppbyggingen av gang- og sykkelvegen ikke er tilfredsstillende, må det gjennomføres ytterligere masseutskifting. Det understrekes at vurderingen av områdestabiliteten forutsetter at tiltaket ikke medfører økt belastning eller forverrer stabiliteten i området.

Det bør vurderes i neste fase om den regulerte gang og sykkelvegen ligger litt høyt og bør senkes for å ikke forverre stabiliteten i området. Dette må ses i sammenheng med eksisterende stikkrenner, som muligens ligger grunt i traseen for den regulerte gang- og sykkelvegen.

3.2 Vurdering plan-situasjon

Her har man en nylig vedtatt reguleringsplan for løsningen, planID 20200018, vedtatt 10.11.2025.

For den sørlige delen av planområdet vil endringen av å trekke fortauet over avkjørslene mest sannsynligvis ikke kreve en ny plan. Her kan man gå i dialog med kommunen og høre hva de tenker. Man kan vurdere dispensasjon. Men skulle man i tillegg gå for en løsning med større skråningsutslag på motsatt siden av vegen, og denne går utenfor regulert samferdselsformål vil dette kreve en ny reguleringsplan. Dette på grunn av sidearealene her er regulert til næringsformål. Og går man for en slik løsning kan man regulere fortau gjennom avkjørslene på vestsiden av vegen i samtidig.

For de andre delene vil det ikke kreve en ny reguleringsplan. Hvis man finner ut at høyden på gang- og sykkelvegen i den nordlige delen skal ligge lavere enn det reguleringsplanen viser, så kan man her søke om dispensasjon.

3.3 Beskrivelse av grunnforhold

Berggrunnen på stedet er ifølge www.ngu.no bestående av en meta-arkose, som er en metamorf (omdannet) feltspatrik sandstein. Bergkvaliteten ser generelt bra ut, lite oppsprukket og det er få identifiserte ustabile partier.

Mht. behov for bergsikring kommer man her langt med spredt spettrensk (ikke behov for pigging) og sporadisk bolting, anslått til totalt 100 stk. Bergbolter vil i hovedsak være 3 – 4 m lange Ø20. Det kan



ikke utelukkes behov for steinsprangnett og bergbånd, men det vil sannsynligvis bli minimalt og ubetydelig for kostnader på dette stadiet.

I senere fase, som grunnlag for å utarbeide et ingeniørgeologisk notat og tilbudsgrunnlag for sikringsarbeidene, må ingeniørgeolog foreta befaring på stedet. Da må det gjennomføres en grundigere vurdering av bergforhold, inkl. sprekkekartlegging og identifisering av potensielt ustabile blokker og bergpartier. Befaringen bør utføres ved hjelp av lift for å få bedre oversikt i øvre del av fjellskrenten.

Ifølge kvartærgeologisk kart på ngu.no forventes det havavsetninger med stor mektighet på hele området. Multiconsult har tidligere utført geotekniske grunnundersøkelser langs den aktuelle traseen, som viser at grunnen i området består av bløt leire, karakterisert som kvikk langs store deler av strekningen [4]. Tidligere utførte stabilitetsberegninger indikerer en generelt dårlig stabilitet i snitt ut i sjøen med sikkerhet på rett i overkant av 1,0.

NVE veileder 1/2019 plasserer tiltaket i kategori K1. Krav til sikkerhet oppfylles dersom tiltaket ikke forverrer stabiliteten. For å hindre økte laster i områder med kvikkleire, skal GS-vei etableres kompensert f.eks. ved å ligge i nivå med eksisterende terreng. Et alternativ vil være å benytte lette masser i vegfyllingen for å forhindre økte laster totalt. Eventuelle tiltak (grøfter, anleggsveger, fyllinger eller liknende) vil imidlertid kunne utløse behov for stabilisering/erosjonssikring langt utenfor det regulerte tiltaksområdet. Grunnlag for stabilitetsvurderinger er hentet fra tidligere detaljregulering av GS-veien fra 2024 [5].

Ved en eventuell forverring av stabiliteten vil det være vil det krav om å oppnå sikkerhet på 1,6 iht. SVV regelverk V220 krav til utførelse av stabilitetsforbedrende tiltak, dette er ikke tatt med i kostnadsoverslag. Et eventuelt stabilitetsforbedrende tiltak vil være å benytte lette masser i vegfyllingen. Endelig løsning for planlagt GS-veg må avklares i detaljprosjekteringsfasen og være iht. krav i detaljregulering og NVEs kvikkleireveileder 1/2019. Det kan bli behov for supplerende grunnundersøkelser som grunnlag for detaljprosjektering.

Det understrekes at for områder der GS-vei plasseres direkte på berg, vil sikkerheten være oppfylt for den foreslåtte løsningen.

3.4 Kostnadsestimat

Kostnadsestimatet har tatt utgangspunkt i mengdene slik vegen nå er planlagt.

Kostnader					8 062 645
Rigg og drift	18 %				1 451 276
Uspesifisert	20 %				1 902 784
Byggekostnader					11 416 705
Prosjektering	12 %				1 370 005
Grunnerverv	10 %				1 141 671
Byggherrekostnader	25 %				2 854 176
Totalkostnader					16 782 557

Figur 22 Fordelte kostnader for denne strekningen. Tall 2025, i NOK og uten MVA.

Denne vegstrekning er anslått til å koste 16,8 mill. uten MVA, og 21,0 mill. med MVA.

3.5 Fremdrift

Dette prosjektet er vurdert til å ta 20 måneder å realisere. Dette forutsetter at byggeperioden tilpasses sesongene, slik at de kritiske arbeidene kan utføres vår, sommer eller høst.

Siden man har en ny godkjent reguleringsplan anbefales det at man starter med grunnervervs prosessen med en gang. Det kan være behov å justere på reguleringsplanen, men tiltaket bør kunne



løses på areal satt av til offentlig vegformål. En prosess med endring av plan, evt. dispensasjon fra plan bør kunne løses innenfor tiden som er avsatt til prosjektering.

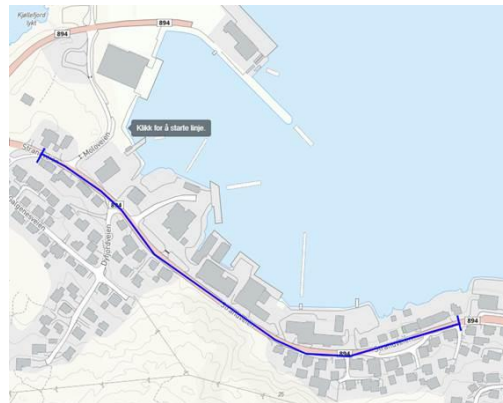
Bygging av anlegget er antatt til 10mnd.

	Månder																																				
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	
Prosjektering	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Grunnerverv	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Offentlig anbud																																					
Bygging																																					

4 Fv. 894 – Kjøllefjord, Lebesby kommune

Tiltaket omfatter vurdering av fortausløsning langs Strandveien, fra krysset med Breivikveien og frem til eksisterende fortau i sentrum. Det er lagt vekt på å finne en løsning som gir god trafiksikkerhet, samtidig som det er tatt hensyn til eksisterende boligbebyggelse, parkering og garasjeadkomster.

Arbeidet inkluderte vurdering av grunnforhold, avklaring av planbehov mot plan- og bygningsloven, samt utarbeidelse av kostnadsestimat og tidslinje for planlegging, prosjektering og bygging.

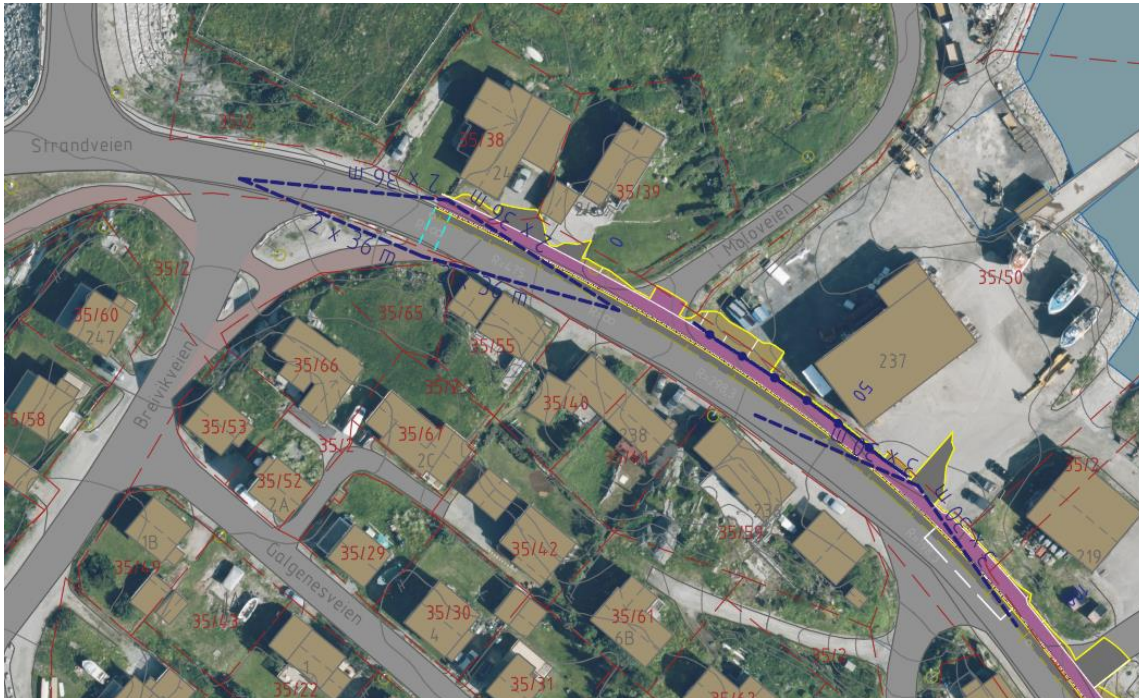


Figur 23: Oversikt over strekningen. Strandveien, fra krysset med Breivikveien og frem til sentrum.

4.1 Beskrivelse av forslag

Langs strekningen ligger det mye boligbebyggelse tett på veggen. Begge sider av veggen er vurdert med tanke på plassering av nytt fortau.

På den vestlige delen ligger boligene tett på sørsiden av Strandveien, og det er flere konfliktpunkter knyttet til garasjer og avkjørsler. På nordsiden er det færre konfliktpunkter og større avstand til garasjer. Det vurderes derfor som mest hensiktsmessig å legge fortauet på nordsiden av veggen.



Figur 24: Fortau på nordsiden av Strandveien, på første del av strekningen fra vest.

Det må etableres en gangkryssing der eksisterende gang- og sykkelveg kommer ned Breivikveien. Kryssingen vil ligge nær et høybrett og like etter en sving for trafikk som kommer fra vest. I neste fase kan plasseringen muligens optimaliseres noe – en justering noe mot øst kan redusere inngrep ved Strandveien 245.

Siktlinjene til kryssingen er kontrollert både i 2D og 3D. På sørsiden må noen stabbesteiner fjernes for å oppfylle siktkravene. Dersom det fortsatt er ønskelig med et avvisende element, kan alternative løsninger som opphøyde rabatter vurderes. På nordsiden av Strandveien er det kun behov for en mindre terrengtilpasning (basert på FKB-data) for å sikre tilstrekkelig sikt. I neste fase bør det også undersøkes om kjøretøy faktisk overholder fartsgrensen på strekningen. Dersom hastighetene er høyere enn forutsatt, bør det vurderes fartsreducerende tiltak for å sikre en trygg gangkryssing.

Adkomst til Strandveien 245 og 246 tilpasses i neste fase. Foreløpig er det lagt inn en fyllingsflate med omtrent samme fall som dagens adkomster, basert på FKB-data.

På denne første delen av strekningen har eksisterende veg en stigning på opp mot ca. 8,4 %. Med tanke på universell utforming, står det i V-129 at fortau nødvendigvis må følge vegens stigning, men at for at alle skal ha gode forhold bør stigningen være mindre enn 5 %. Det står også at stigning på 1:12 (8,3 %) eller unntaksvis 1:10 (10 %) tillates utenfor sentrumsområder. Det kan vurderes i neste fase om det er behov for å søke fravik om stigningen eller ikke.

Det vil være behov for en mur langs Strandveien 237, kombinert med GS-rekkverk. Det stilles ikke krav til kjøresterkt rekkverk, ettersom rekkverket plasseres utenfor vegens sikkerhetssone. Det er lagt inn siktlinjer for de avkjørslene som ligger nær nytt GS-rekkverk. Per nå foreligger det ikke trafikkdata for ÅDT i avkjørslene, og det er derfor lagt til grunn at ÅDT er under 50. Dette må avklares nærmere i neste fase. Dersom ÅDT viser seg å være høyere, må siktlinjene justeres, og rekkverkslinjen tilpasses dersom den kommer i konflikt med krav til sikt.

Det foreslås et kantstopp på stedet der dagens busslomme ligger, ved Strandveien 219. Det er ikke tilstrekkelig plass til å bygge en ny busslomme etter krav i håndboken. Kantstoppet ligger i en kurve, noe som gjør det utfordrende for bussen å komme tett inntil kantsteinen. I tillegg ligger stoppet rett ved et kryss på motsatt side av vegen, noe som kan skape farlige situasjoner dersom bilister forsøker å passere bussen når den står på holdeplassen. I neste fase bør det vurderes om kantstoppet bør flyttes, og om holdeplasstypen eventuelt bør endres.

Fortauet er planlagt med en bredde på 2,5 meter, men utvides til 3 meter ved holdeplassen. Google Street View viser at det står en benk på dagens holdeplass, og den økte bredden er tenkt brukt til møblering.

Fra Strandveien 237 og videre østover er det lite lengdefall på eksisterende veg. Med tanke på etablering av nytt fortau med kantstein langs vegen, vil det i neste fase være viktig å sikre at overvannshåndteringen blir ivaretatt.

Videre er fortauet foreslått lagt på nordsiden av vegen frem til Strandveien 201. Her etableres en gangkryssing, før fortauet føres videre på sørsiden av vegen.



Figur 25: Fortau på nordsiden av vegen frem til Strandveien 201.

Hovedgrunnen til at det ikke foreslås å bytte side tidligere, er ønsket om å unngå å legge fortauet tett inntil eiendommene Strandveien 210–204. Her er det begrenset plass og flere konfliktpunkter knyttet til avkjørsler, garasjer og et påbygg. Det er heller ikke ønskelig at fortauet skifter side flere ganger enn nødvendig.

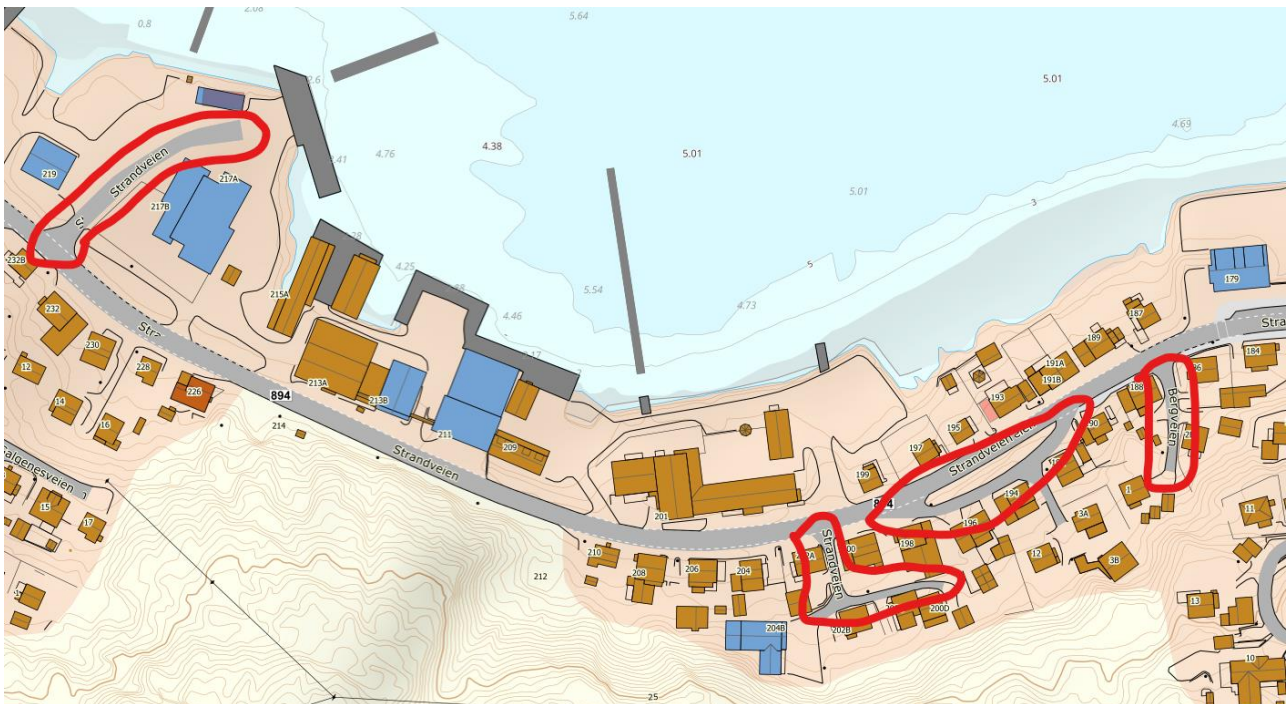
På nordsiden av Strandveien faller terrenget ned mot sjøen. Fortauet er lagt med tverrfall inn mot kjørevegen, men er snudd i de fleste avkjørslene for å minimere høydeforskjell i bakkant. De fleste av dagens avkjørsler er forholdsvis bratte. På nåværende tidspunkt, er ikke avkjørslene modellert opp, det

er kun lagt inn en fyllingsflate med ca. samme helning som dagens, eller litt brattere. Dette må detaljeres nærmere i neste fase.

Det ser ut til at Strandveien ikke er forkjørregulert. På strekningen krysser det foreslåtte nye fortauet fire kommunale sideveger. I utgangspunktet er definisjonen av en avkjørsel en kobling mellom privat og offentlig veg, men siden flere av disse kommunale sidevegene ser ut til å ha lav ÅDT, vurderes det som mer hensiktsmessig å utforme dem som avkjørsler. Dette gjelder særlig fordi Strandveien ikke er forkjørregulert, og vikepliktforholdene dermed kan oppleves som uklare.

Ved å utforme sidevegene som avkjørsler og etablere gjennomgående fortau, blir vikepliktsforholdene tydelige, og man oppnår en mer trafikksikker løsning. I tillegg vil siktkravene for uregulerte T-kryss ikke kunne oppfylles for tre av sidevegene. Det kan være mulig å tilfredsstille kravene for sideveggen som går ned til sjøen mellom Strandveien 219 og 217.

Foreløpig er alle de fem koblingene til de kommunale sidevegene (én av sidevegene har to tilkoblingspunkter til primærvegen) utformet som avkjørsler. I neste fase bør det vurderes nærmere om dette er en egnet løsning. Mulig den ene koblingen, mellom Strandveien 219 og 217, bør utformes som et kryss, dette må undersøkes nærmere.



Figur 26: De fem koblingene til de kommunale sidevegene som er utformet som avkjørsler i foreslått løsning.

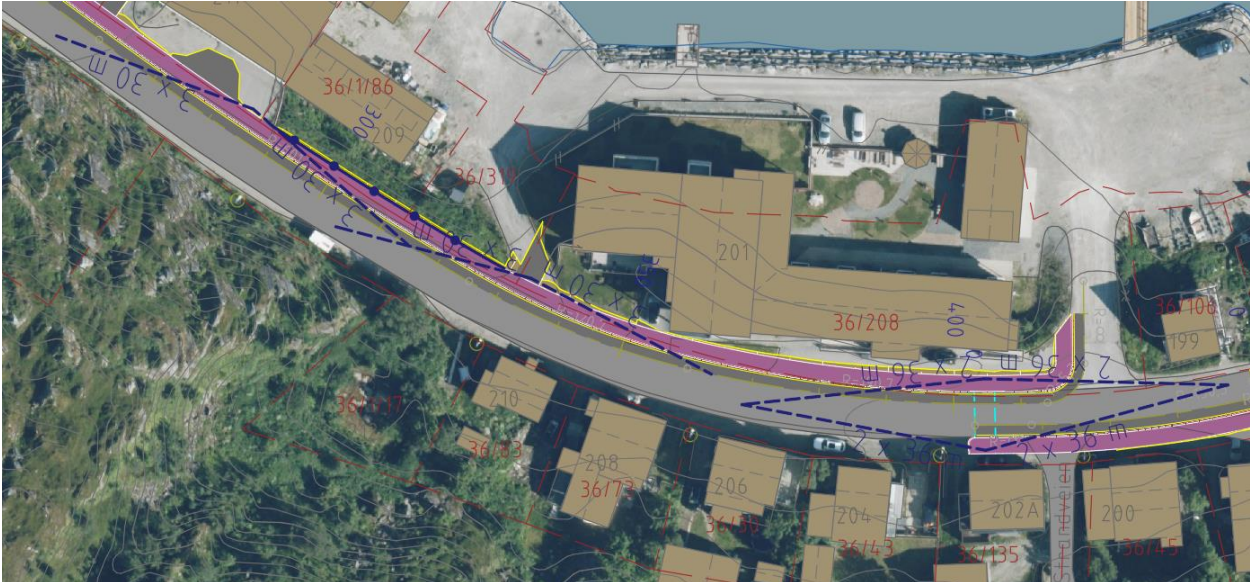
Ved Strandveien 209 vil det være behov for en mur, kombinert med et GS-rekkverk. Det stilles ikke krav om kjøresterkt rekkverk, ettersom rekkverket plasseres utenfor vegens sikkerhetssone.

I gjeldende reguleringsplan er det vist flere avkjørselspiler til eldrehjemmet i Strandveien 201. I den foreslåtte løsningen er det imidlertid kun lagt inn én avkjørsel, lengst mot vest. Det er ikke ønskelig med kjøring på fortauet, og det anbefales derfor ikke å legge til rette for flere avkjørsler, ettersom det uansett ikke finnes kjørbare adkomst videre inn på området. Utformingen av arealet bak fortauet bør vurderes nærmere i neste fase, det foreslås en kombinasjon av litt beplantning og belegningsstein.

Avslutningen av fortauet på nordsiden av vegen bør vurderes nærmere i neste fase. Ideelt sett burde fortauet vært forlenget forbi avkjørselen mellom Strandveien 201 og 199 for å tydeliggjøre vikepliktsforholdene. På grunn av den korte avstanden mellom avkjørselen og gangkryssingen, dersom kryssingen legges på østsiden, er kryssingen i stedet foreslått på vestsiden. Fortauet er derfor foreslått

avsluttet inn mot avkjørselen. Ulempen med denne løsningen er at avkjørselen kan fremstå som et kryss, noe som kan skape uklarhet rundt vikeplikten.

I neste fase bør det vurderes om avkjørselen kan justeres for å muliggjøre en kryssing på østsiden, eller eventuelt om det bør etableres vikepliktsskilt og vikelinje ved avkjørselen for å tydeliggjøre vikepliktsforholdene.



Figur 27: Mur og GS-rekkverk langs Strandveien 209, og plassering av krysningspunkt ved Strandveien 201.

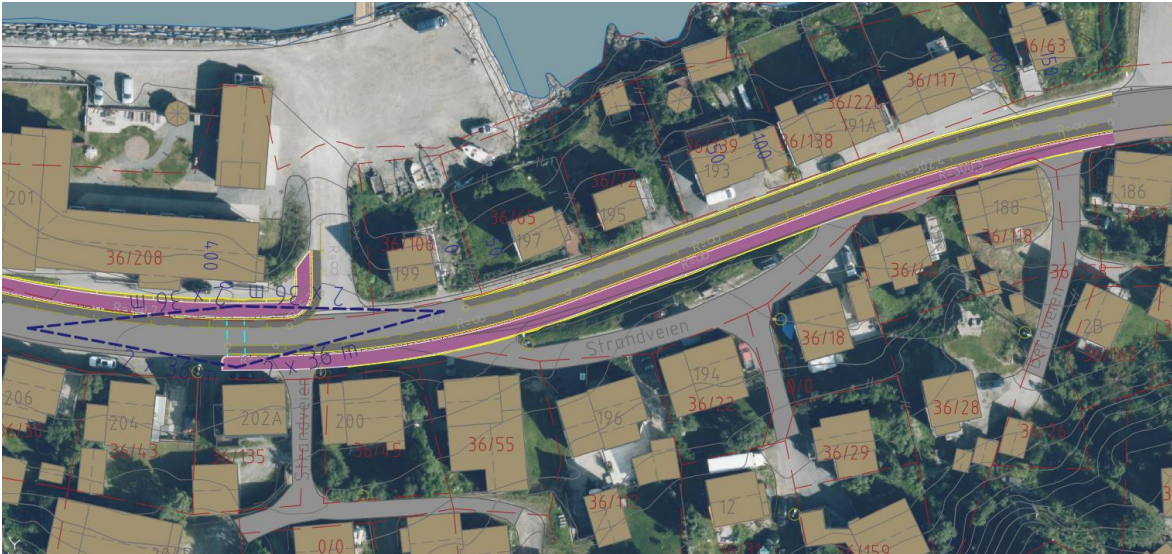
I reguleringsplanen er det avsatt flere parkeringsarealer langs strekningen. Disse er ikke videreført i det foreslåtte tiltaket. Behovet for slike arealer bør vurderes nærmere i neste fase.

På den siste delen inn mot sentrum vurderes det som mest hensiktsmessig å legge fortauet på sørsiden av Strandveien. Nordsiden har flere utfordringer knyttet til parkering, adkomst til eksisterende boliger, samt fallende terreng og høydeforskjeller. En løsning på sørsiden kan derfor gi både bedre gjennomførbarhet og lavere kostnader.

Det foreslås at fortauet trekkes noe inn i primærvegen forbi den kommunale sekundærvegen, Strandveien, som ligger parallelt i en egen lomme høyere i terrenget. Eksisterende vegbredde foreslås redusert til 5,5 meter, og utvidelsen skjer innenfor dagens grusskulder på nordsiden av veien. Tre eksisterende garasjer på nordsiden av veien, ved Strandveien 193, 191A og 189, vil få redusert avstand til vegkanten når veien utvides innenfor dagens skulderareal. Siden tiltaket ikke berører selve eiendommene, vurderes løsningen som akseptabel.

Utforming av fortauets start, på sørsiden av veien, må vurderes i neste fase. På nåværende tidspunkt er fortauet vist med en avrunding mot avkjøring til Strandveien 202A. Denne er ikke modellert opp, kun illustrert på tegning.

Terrenget stiger på sørsiden av veien, og ved nedsenket kantstein i avkjørsler bør fortauets bakkant føres gjennomgående. Dette er ikke lagt inn på nåværende tidspunkt, og videre detaljering er nødvendig i neste fase.



Figur 28: Fortau på sørsiden av Strandveien på det siste stykket frem til sentrum og vegutvidelse innenfor eksisterende grusskulder på nordsiden av veien.

4.2 Vurdering plan-situasjon

Området er omfattet i en eldre reguleringsplan, planID 200501 vedtatt 15.03.2005. Denne reguleringsplanen viser et relativt bredt samferdselsareal og bestemmelsene sier at innenfor området skal det være kjøreareal med bredde 6,5 m, parkering med 2-2,5 meters bredde og fortausareal med minimum 2,5 meters bredde.

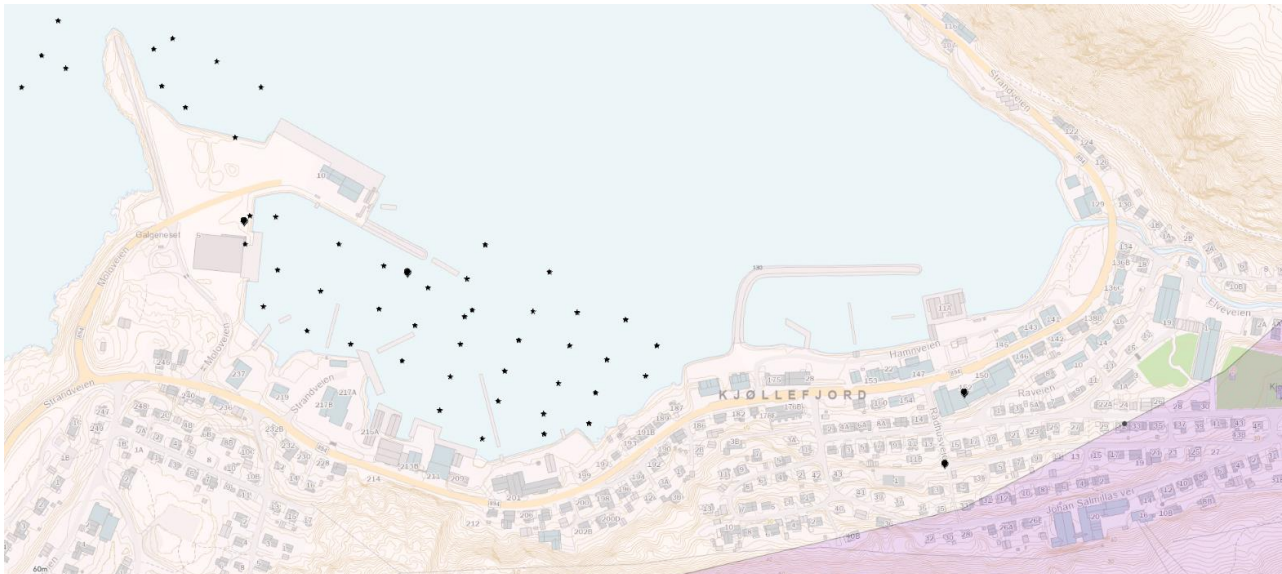
Skissert løsning går inn på noe privat areal som ikke er regulert til samferdsel. Løsningen endrer også regulerte adkomster og muligens parkeringsløsninger. På bakgrunn av dette vil det anbefales å utarbeide en ny reguleringsplan.

Planområdet har to aktsomhetsområder; aktsomhetsområde for skred i bratt terreng (snøskred og jord- og flomskred) og aktsomhetsområde for kvikkleireskred (NVE Atlas, 2026). Disse to temaene må utredes i reguleringsplanarbeid.

4.3 Beskrivelse av grunnforhold

NGU kvartærgeologisk løsmassekart indikerer tynt løsmassedekke i hele området hvor GS-vei tiltaket er planlagt. Det er utført grunnundersøkelser ute i sjøen rett ved planområdet vei ifm. planlagt utdypning av havna i 2015, og det ble ikke registrert kvikkleire (NVE Atlas, 2026). I borpunktene nærmest land er sonderingsmotstanden generelt stor. Utover i sjøen øker løsmassemekktigheten og det er et øvre lag med mektighet inntil ca. 7 m med lav sonderingsmotstand, antatt leire. Underliggende lag har stor sonderingsmotstand, antatt sand.

Området er antatt å være lite krevende med tanke på geoteknikk, men det må vurderes behov for supplerende grunnundersøkelser av prosjekterende geotekniker i planlagt veitrasé for å eventuelt undersøke bergdybder og løsmasseforhold.



Figur 29: Kartet viser plassering av tidligere grunnundersøkelser i området som Multiconsult er kjent med.

4.4 Kostnadsestimat

Kostnadsestimatet har tatt utgangspunkt i mengdene slik vegen nå er planlagt.

Kostnader					12 374 065
Rigg og drift	20 %				2 474 813
Uspesifisert	17 %				2 524 309
Byggekostnader					17 373 187
Prosjektering	20 %				3 474 637
Grunnerverv	20 %				3 474 637
Byggherrekostnader	25 %				4 343 297
Totalkostnader					28 665 759

Figur 30 Fordelte kostnader for denne strekningen. Tall 2025, i NOK og uten MVA.

Denne vegstrekning er anslått til å koste 28,7 mill. uten MVA, og 35,8 mill. med MVA.

4.5 Fremdrift

Dette prosjektet er vurdert til å ta 36 måneder å realisere. Dette forutsetter at byggeperioden tilpasses sesongene, slik at de kritiske arbeidene kan utføres vår, sommer eller høst.

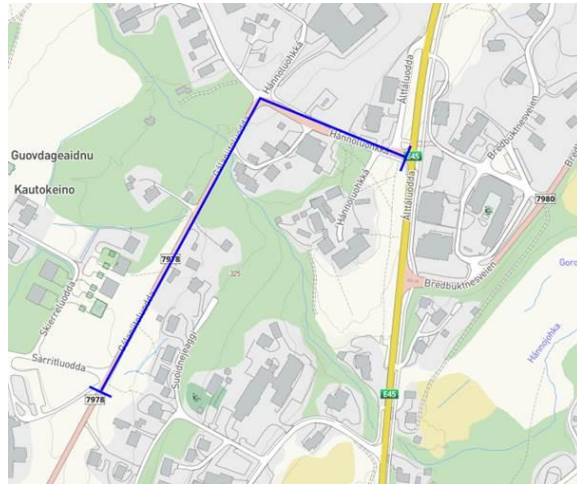
Det er mange berørte grunneiere langs strekningen, og en nokså smal gate. Det er derfor lagt inn ekstra tid til grunnerverv, 7mnd, og en lengre byggeperiode, 13mnd, for å kunne realisere dette tiltaket.

	Måneder																																					
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36		
Reguleringsplan																																						
Prosjektering																																						
Grunnerverv																																						
Offentlig anbud																																						
Bygging																																						

5 Fv. 7978 – Hánnoluohkká, Kautokeino kommune

Tiltaket omfatter etablering av fortau/gang- og sykkelveg langs Hánnoluohkká og Gálaniitoluodda. Det er vurdert løsning og hvilken side av veien tiltaket bør etableres på. Utstrekningen av tiltaket er fra eksisterende gang- og sykkelveg ved Álttáluodda til eksisterende gang- og sykkelveg ved Kautokeino helsesenter.

Det er gjennomført vurdering av grunnforhold på strekningen og avklaring av behov for reguleringsplan etter plan- og bygningsloven. Det er utarbeidet et kostnadsestimat for tiltaket frem til ferdig bygget anlegg og tidslinje fordelt på planprosess, prosjektering og bygging.



Figur 31: Oversikt over strekningen Hánnoluohkká og Gálaniitoluodda.

5.1 Beskrivelse av forslag

Det foreslås å etablere et fortau på nordsiden av Hánnoluohkká for å knytte sammen eksisterende gang- og sykkelvegen i øst og eksisterende fortau i vest, se Figur 30. Løsningen vurderes som kostnadseffektiv ettersom både eksisterende fortau og busslomme kan beholdes. I gjeldende reguleringsplan (planID 2005002, vedtatt 30.06.2005) er det imidlertid regulert gang- og sykkelveg på nordsiden av Hánnoluohkká, og den eksisterende busslommen er fjernet. Dersom det viser seg nødvendig å bygge om dagens fortau for å fjerne busslommen, kan det i neste fase vurderes om det er mer hensiktsmessig å etablere gang- og sykkelveg slik det er regulert.



Figur 32: Foreslått nytt fortau på nordsiden av Hánnoluohkká mellom eksisterende gang- og sykkelveg i øst og eksisterende fortau i vest, krysning via nytt fortau på sørsiden av Gálaniitoluodda x Hánnoluohkká, ny gang- og sykkelveg på vestsiden av Gálaniitoluodda.



Det er valgt å etablere et fortau på sørsiden av krysset mellom Gálaniitoluodda og Hánnoluohkká for å gi den korteste traseen for gående som skal sørover langs Gálaniitoluodda. Det foreligger ikke data for hvordan gang- og sykkeltrafikken i området fordeler seg. I neste fase bør det derfor vurderes om det også bør etableres et fortau på nordsiden av krysset, for å tilrettelegge for gående som skal nordover langs Hánnoluohkká. Dette vil samtidig gi en god kobling til tiltaket beskrevet i kapittel 7. Dette fortauet er tatt med i kostnadsestimatet.

Fortau er planlagt med bredde på 2,5 meter. For å oppnå god universell utforming burde fortauet hatt en maksimal stigning på 5 %, men siden fortauet må følge vegens linjeføring, vil stigningen mot øst nødvendigvis bli tilsvarende vegens stigning, som er nær 12 %.

Den nye gang- og sykkelvegen langs Gálaniitoluodda er planlagt med en bredde på 3 meter og en avstand på 3 meter fra vegkant, i tråd med regulert løsning på deler av strekningen nærmest Kautokeino helsesenter (planID 1998001, vedtatt 05.05.1998).

5.2 Vurdering plan-situasjon

Det er i gjeldende reguleringsplan (planID 2005002, vedtatt 30.06.2005) vist gang- og sykkelveg på nordsiden av Hánnoluohkká. Denne er ikke etablert i henhold til reguleringsplan. Skal man opparbeide løsningen som vist i gjeldende reguleringsplan, er man her avhengig av private avtaler med eiendomsiere, eller så man utarbeide en ny reguleringsplan, da ekspropriasjongrunnlaget har falt bort fordi den vedtatte planen er over 10 år gammel.

I Gálaniitoluodda er det i nordre del (ved gnr/bnr 3/191) uregulert, og sidearealene til kjørevegen er privat grunn. Her vil det kreves ny reguleringsplan. Sør for gnr/bnr 3/191 er det en eldre reguleringsplan (planID 1987001, vedtatt 20.07.1987) som viser kjøreveg med annen veggrunn på siden.

Sørlige del av Gálaniitoluodda er regulert i en eldre reguleringsplan (planID 1998001, vedtatt 05.05.1998). I denne planen er det også lagt inn annen veggrunn på siden av kjørevegen. Ut ifra eiendomsgrenser ser det ut som om disse arealene er offentlige.

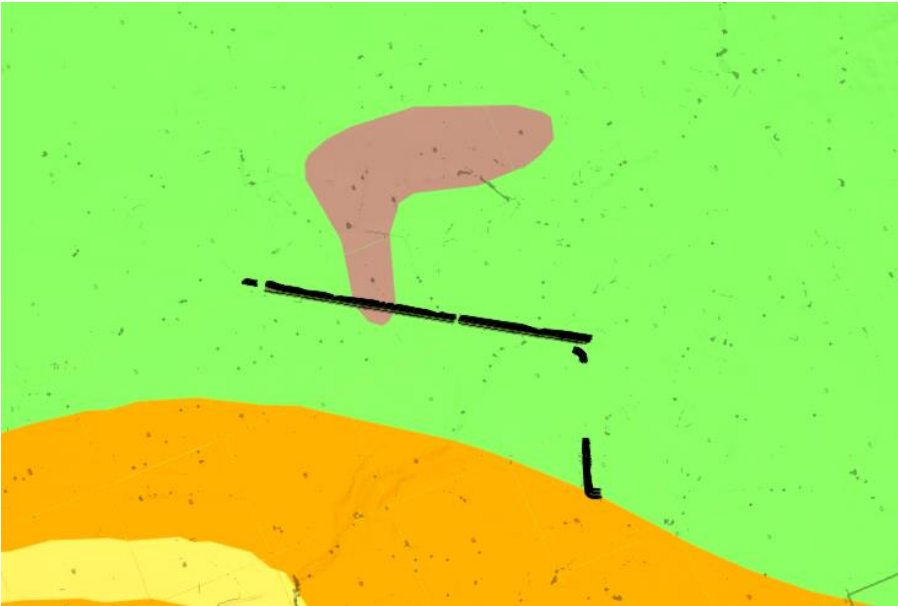
Det er uvisst hvor mye areal man vil trenge til midlertidige bygge- og anleggsområder. Men vil disse områdene gå ut over private arealer så bør man regulere dette i ny plan for å sikre gjennomførbarhet i anleggstiden.

Selv om det på noen strekk ser ut til at man i teorien ikke trenger ny reguleringsplan, så vil man trenge det på andre strekk. Det anbefales at det utarbeides en ny reguleringsplan for tiltaket på strekningen.

5.3 Beskrivelse av grunnforhold

Ifølge NGUs løsmassekart består grunnen i området av tykk morene og et mindre område med kartlagt torv/myr. Det kan bli behov for noe massefortrengning/utskiftning av masse ved etablering av tiltaket. Tidligere vurderinger av grunnforhold i området som Multiconsult er kjent med inkluderer bl.a. etablering av Coop i 2015 [6]. Utførte grunnundersøkelser indikerte løsmasser bestående av et torvlag i topp med et underliggende sandlag med varierende mengder silt og grus. Massene ble satt i telefarlighetsgruppe T4. Bilder fra prøvegraving utført ifm. prosjektet er vist i figuren under.

For GS-veien er Google Streetview benyttet til å danne et overordnet bilde av utstrekning av myr, da ingen grunnundersøkelser er utført langs strekningen. Kostnader for evt. nødvendige grunnundersøkelser langs tiltaket må vurderes av geotekniker og inkluderes i kostnadsgrunnlaget for detaljprosjekteringen.



Figur 33: Det planlagte GS-veien plassert på et kvartærgeologisk løsmassekart. Veien går hovedsakelig gjennom et område med kartlagt morene (grønn farge). En del av strekningen går gjennom et område med kartlagt torv/myr (brun farge).



Figur 34: Bilder fra prøvegraving utført i forbindelse med etablering av Coop i Kautokeino, datert 2015.

5.4 Kostnadsestimat

Kostnadsestimatet har tatt utgangspunkt i mengdene slik vegen nå er planlagt.

Kostnader					8 365 475
Rigg og drift	18 %				1 505 786
Uspesifisert	15 %				1 480 689
Byggekostnader					11 351 950
Prosjektering	18 %				2 043 351
Grunnerverv	12 %				1 362 234
Byggherrekostnader	30 %				3 405 585
Totalkostnader					18 163 119

Figur 35 Fordelte kostnader for denne strekningen. Tall 2025, i NOK og uten MVA.

Denne vegstrekning er anslått til å koste 18,2 mill. uten MVA, og 22,7 mill. med MVA.



5.5 Fremdrift

Dette prosjektet er vurdert til å ta 29 måneder å realisere. Dette forutsetter at byggeperioden tilpasses sesongene, slik at de kritiske arbeidene kan utføres vår, sommer eller høst.

Det er satt av 12mnd for å kunne gjennomføre en reguleringsprosess. Siden strekningen i dag består av mange næringseiendommer, en del av disse parkerer langs eksisterende veg, er det satt av 6mnd til grunnnerv.

Byggeperioden er antatt 7mnd.

	Månder																																				
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	
Reguleringsplan																																					
Prosjektering																																					
Grunnerv																																					
Offentlig anbud																																					
Bygging																																					

6 Fv. 7992 – Sønvismoen, Alta kommune

Tiltaket langs Sønvismoen er delt i to strekninger, som utredes hver for seg. Første strekning går fra eksisterende gang- og sykkelveg ved Tverrelvdalsveien til krysset med Romsdalsveien, blå linje i figuren. Den andre strekningen fortsetter fra krysset med Romsdalsveien til snusirkel ved Tverrelvdalen idrettsanlegg/barnehage, rød linje i figuren.

Det er vurdert løsning og hvilken side denne bør etableres på. Arbeidet omfattet også vurdering av løsning for Bjørnengen bru, grunnforholdene i området, samt avklaring om tiltaket utløser krav til reguleringsplan i henhold til plan- og bygningsloven. Det er utarbeidet kostnadsestimat for tiltakene frem til ferdig bygget anlegg og tidslinje fordelt på planprosess, prosjektering og bygging.



Figur 36: Oversikt over strekningen Sønvismoen. Blå og rød strekning utredes separat.

6.1 Beskrivelse av forslag

Eksisterende gang- og sykkelveg langs Tverrelvdalsveien ligger på sørsiden av vegen. Det foreslås å etablere ny gang- og sykkelveg på vest-/sørsiden av Sønvismoen for å sikre en god videreføring uten unødvendige sideskift. Dersom det bygges en ny gang- og sykkelbru ved siden av eksisterende bru Bjørnengen, anbefales det å plassere den nedstrøms (på vestsiden) for å skjerme mot islast, dette harmonerer godt med den foreslåtte plasseringen av ny gang- og sykkelveg.

Brua er ikke detaljert i denne fasen, kun illustrert på tegningene, se kapittel 6.2 for beskrivelse av forslag til bru. Utforming av arealene rundt ny bru vil vurderes nærmere i neste fase.

Den nye gang- og sykkelvegen er planlagt med en bredde på 3 meter og en avstand på 1,5 meter fra vegkant, i tråd med minstekravet i Statens vegvesens håndbok N100:2023 for fartsgrense 50 km/t. I neste fase kan det vurderes om avstanden bør økes.

Fyllingen er prosjektert med helning 1:2. I områder der skråningshøyden overstiger 1,5 meter, er de første 1,5 meterne av fyllingen prosjektert med helning 1:3. Utenfor denne sonen er fyllingen lagt med helning 1:2. Løsningen er valgt for å unngå krav om rekkverk.

Gang- og sykkelvegen videreføres til eiendom gnr/bnr 35/130, se Figur 36. Avstanden mellom vegkant og eiendomsgrense er her om lag 3,5 meter. På grunn av det begrensede arealet foreslås det å etablere fortau forbi eiendommene gnr/bnr 35/130 og 35/68. Som et alternativ kan gang- og sykkelveg føres videre langs vegen, plassert inntil kjørebanelen, med en Svellvik-ellipse som separasjon mellom veg og gang-/sykkelareal.



Figur 37: Foreslått gang- og sykkelveg og ny GS-bru (kun illustrasjon) på vestsiden av Sønvismoen.



Figur 38 Det foreslås at gang- og sykkelveg på sørsiden av Sønvismoen gjøres om til fortau forbi eiendommene gnr/bnr 35/130 og 35/68.

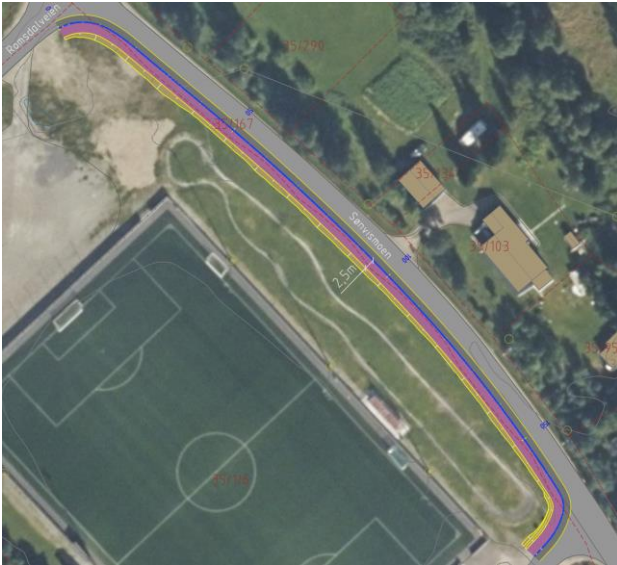
Fortauet er planlagt med en bredde på 3 meter og fylling i bakkant. Det er valgt denne bredden fordi tilstøtende gang- sykkelveg i begge ender har denne bredden. Fyllingen vil komme i konflikt med en eksisterende konstruksjon på gnr/bnr 35/130, og det må i neste fase vurderes hvordan dette skal løses. Det finnes også eksisterende VA-ledninger i grunnen her, som må tas hensyn til i den videre prosjekteringen.



Figur 39: Begrenset areal forbi eiendom gnr/bnr 35/130, foreslått fortau på denne strekningen. Mulig konflikt mellom fylling og konstruksjon må løses i neste fase.

Etter eiendommene videreføres gang- og sykkelvegen på sørsiden av Sønvismoen frem til krysset med Romsdalsveien. I neste fase avklares hvilke landbrukstilkomster som skal bevares og tilpasses den nye gang- og sykkelvegen.

Fra krysset mellom Sønvismoen og Romsdalsveien, foreslås det å etablere fortau på sørsiden av Sønvismoen, bort til snusirkel ved Tverrelvdalen idrettsanlegg/barnehage, se Figur 40. På denne strekningen endres fartsgrensen til 30 km/t. Fortauet er planlagt med en bredde på 2,5 meter. Det kan bli nødvendig å flytte enkelte trær som i dag er plantet langs traseen dersom disse kommer i konflikt med det nye fortauet.



Figur 40: Foreslått fortau mellom kryss Sønvismoen x Romsdalsveien og snusirkel ved Tverrelvdalen idrettsanlegg/barnehage.

Langs hele strekningen er det svært lite lengdefall, og det blir derfor viktig å ha god kontroll på overvannshåndteringen i neste fase.

6.2 Beskrivelse av forslag

Eksisterende vegbru 20-0665 Bjørnengen er i henhold til Brutus bygget i 1965. Vanligvis prosjekteres bruer på det offentlige vegnettet for 100 års levetid. Uten å ha brukt mye tid på å vurdere den faktiske tilstanden på den eksisterende brua, skal den normalt kunne ha ca. 40 års gjenværende levetid.



Figur 41: Eksisterende vegbru 20-0665 Bjørnengen.



20-0665 Bjørnengen er ei stålbejelkebru med to fritt opplagte spenn (12,44+12,44m) over Tverrelva. Selve bruaplata er i betong. Brua er i elvesider fundamentert mot stedstøpte landkar. Landkarvanger ser ut til å være utført som tørrmurer med hogget stein. Midt i elva er brubjelkene fundamentert mot en stedstøpt betongpilar.

Brutypen egner seg ikke til å henge opp en GS-bane eksentrisk på den ene siden. Dette fordi stålbejelkene i utgangspunktet er høyt utnyttet, samt at stålbejelkene ikke har den nødvendige torsjonsstivheten til å kunne bære en eksentrisk GS-bane.

For å krysse med ny GS-veg over elva må det enten bygges ny GS-bru ved siden av den eksisterende vegbrua, eller at den eksisterende brua erstattes av ny bru med nok bredde til både vegtrafikk og GS-trafikk.

Alternativ 1; Ny GS-bru:

Dersom man legger til grunn at den eksisterende brua har 40 år gjenværende levetid, vil vi anbefale at det bygges ny GS-bru ved siden av den eksisterende vegbrua. Dette vil være gunstig både med hensyn til økonomi og anleggsgjennomføring. Ved å bygge ny GS-bru vil trafikk kunne avvikles over den eksisterende brua nokså uhindret i hele anleggsperioden.

Ny GS-bru kan etableres med bærebjelker i stål eller betong (prefabrikkert) med bruplate i betong. Brua kan bygges med ett spenn slik at man unngår ugunstig søyle i elva. Bruoverbygning i ett spenn vil imidlertid kreve noe kraftigere/høyere bjelker. Dette må sjekkes ut mot flomvannstanden i elva. Dersom man alternativt velger to-spenns bru, er det fornuftig å plassere søylen nedstrøms eksisterende brusøyle for å skjerme mot islast.

Å bygge ny GS-bru nært opp mot den eksisterende vegbrua, kan by på utfordringer. Utgraving for fundamentering av landkar for GS-bru må ikke undergrave landkar for eksisterende bru.

Avhengig av grunnforhold, må det vurderes om landkar (og evt. midtsøyle) for ny GS-bru kan fundamenteres direkte mot stedlige masser, eller om det må masseutskiftes eller peles.

I vårt kostnadsoverslag har vi antatt at alternativ 1 velges og at det kan benyttes direkte fundamentering. Eventuell peling vil kunne øke kostnaden for brua med anslagsvis 3 mill.

Elvebunn oppstrøms, utenfor og nedstrøms landkar må uansett erosjonssikres.

Ovenstående må vurderes i neste detaljeringsfase.

Alternativ 2; Ny vegbru inkl. GS-bane:

Dersom eksisterende vegbru vurderes å ha kort gjenværende levetid ut fra faktiske forhold, kan det være aktuelt å bygge ny bru med bredde både til vegtrafikk og GS-trafikk. Vi estimerer ny brubredde til ca. 12m.

Trafikkavvikling i anleggsperioden kan være en utfordring for dette alternativet.

Dersom ny vegtrase skal ligge på samme sted som eksisterende, må det enten etableres midlertidig bru parallelt med den eksisterende brua, ellers må vegen stenges i anleggsperioden. Vi vurderer omkjøring via Bjørnstad som mest realistisk og fornuftig fremfor å etablere en lang og kostbar midlertidig bru.



Tilsvarende som beskrevet for evt. ny GS-bru (alternativ 1 ovenfor), kan brua etableres med bærebjelker i stål eller betong (prefabrikkert) med bruplate i betong. Brua kan bygges med ett spenn. Fordelen med ett spenn, er at man slipper ny søyle i elva og unngår dermed arbeider i vann, samt is-problematikk.

Bruoverbygning i ett spenn vil imidlertid kreve noe kraftigere/høyere bjelker. Dette må sjekkes ut mot flomvannstanden i elva.

Avhengig av grunnforhold, må det vurderes om fundamentering kan skje direkte mot stedlige masser, eller om det må masseutskiftes eller peles. Elvebunn oppstrøms, utenfor og nedstrøms landkar må erosjonssikres.

Ovenstående må vurderes i neste detaljeringsfase.

I vårt kostnadsoverslag er det alternativ 1 (ny Gs-bru) som er priset.

Alternativ 2 vil være ca. 20 mill. dyrere enn alternativ 1. inkludert peling av fundamenter.

6.3 Vurdering plan-situasjon

Aktuelt område er ikke regulert i dag. Kommuneplanen i Alta viser at det skal planlegges gang- og sykkelvei langs dette strekket. Eiendomskart (kommunekart.com) viser at veieier (fylkeskommunen) eier noe areal på hver side av dagens vei. Dette arealet varierer mellom 3 og 5 meter fra kant kjørevei.

Siden veieier allerede eier en del av sidearealene langs kjøreveien, vil permanent inngrep på privat grunn være begrenset. Men det er stor sannsynlighet for at det vil bli noe inngrep på privat grunn og det må i tillegg sikres nok areal til midlertidig bygge- og anleggsområde. Det vil derfor med all sannsynlighet kreves en ny reguleringsplan her, med full prosess.

Ny gang- og sykkelvei kommer tett på to eksisterende boliger. Det anbefales at det etableres tidlig dialog med eierne av disse for å sikre en god forståelse og aksept for løsningen.

Ny gang- og sykkelvei vil krysse en elv. Denne er anadrom, og det er laks, sjørørret og sjørøye her. Dette må spesielt hensyntas i planleggingen. Det anbefales at man tidlig i planprosessen får inn en rådgiver innen akvatisk naturmangfold for å vurdere konsekvenser og mulige tiltak.

I denne fasen er det vurdert at det ikke vil være krav om konsekvensutredning av reguleringsplanen.

6.4 Beskrivelse av grunnforhold

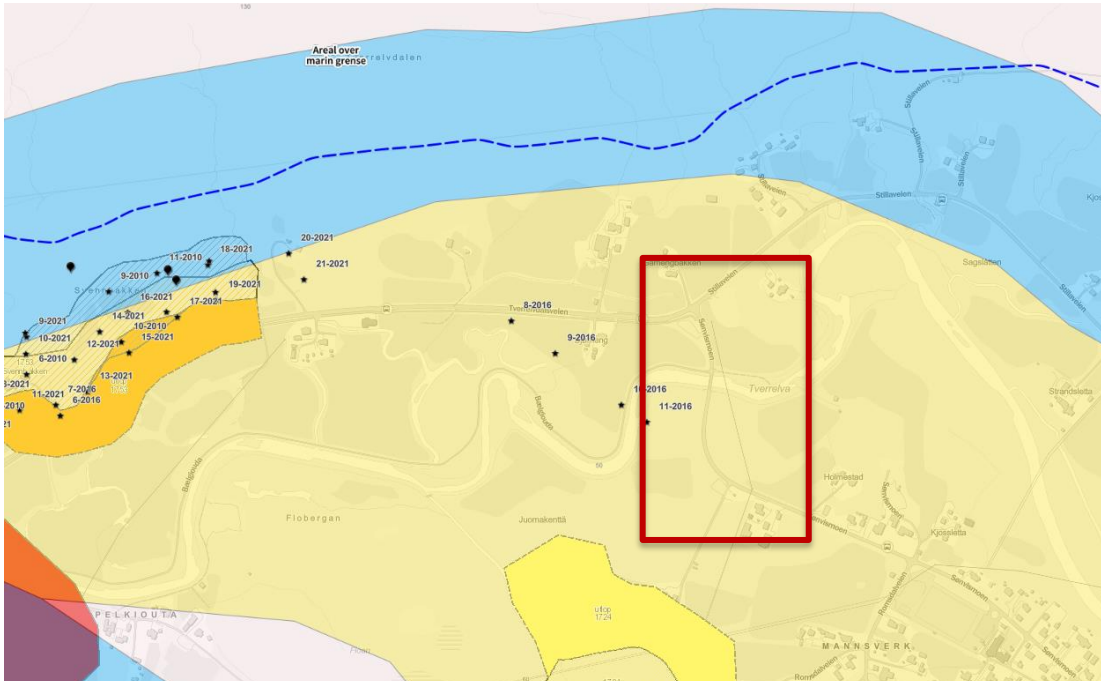
NGU løsmassekart indikerer at planlagt GS-vei tiltak er plassert i et område med sandige elveavsetninger. Området ligger under marin grense og det er registrert faresoner for kvikkleireskred i en avstand på ca. 250 meter fra tiltaket. Det kan ikke utelukkes marin leire i underkant av kartlagte sandavsetninger. Strekingen inkluderer etablering av ny vei og etablering av ny GS-bro over Tverrelva med to nye fundamenter som er planlagt direktefundamentert. Det understrekes at avhengig av brulaster og grunnforhold kan medføre behov for andre fundamenteringsmetoder for landkarene, eksempelvis peler til berg, i tillegg til stabilitets- og setningsforbedrende tiltak for anleggsfase og permanent fase.

Multiconsult har ikke tilgjengelige grunnundersøkelser på den aktuelle strekingen, men det er utført en rekke tidligere grunnundersøkelser i nærområdet rundt, i tillegg til en omfattende erosjonssikring av Tverrelva for å bedre områdestabiliteten i området. Ifm. etablering av Belgiouda Bru (planlagt rett vest for GS-bru) ble det påvist kvikkleire/sprøbruddmateriale i enkelte prøvepunkter [7]. For etablering av bru, samt grøfter/anleggsveger/fyllinger/masselagring eller andre tiltak i områder uten berg i dagen,



må disse prosjekteres for tilfredsstillende lokal- og områdestabilitet. I ytterste konsekvens kan det bli behov for stabiliserende tiltak/erosjonssikring også utenfor selve tiltaket.

Geotekniker må planlegge grunnundersøkelser langs planlagt tiltak og ved planlagte brukar før endelig vurdering av løsning kan foretas.



Figur 42: Plassering av planlagt GS-vei er indikert av rødt omriss. Kartet viser kvartærgeologisk løsmassekart og kartlagte faresoner for kvikkleire. Plassering av tidligere grunnundersøkelser er også vist i kartet.

6.5 Kostnadsestimat

Strekningen er delt opp i to kostnadsestimat. Kostnadsestimatet har tatt utgangspunkt i mengdene slik vegen nå er planlagt.

Kostnader					17 626 336
Rigg og drift	25 %				4 406 584
Uspesifisert	15 %				3 304 938
Byggekostnader					25 337 859
Prosjektering	15 %				3 800 679
Grunnerverv	10 %				2 533 786
Byggherrekostnader	15 %				3 800 679
Totalkostnader					35 473 002
Anleggskostnader					3 293 045
Rigg og drift	18 %				592 748
Uspesifisert	15 %				582 869
Byggekostnader					4 468 662
Prosjektering	25 %				1 117 166
Grunnerverv	10 %				446 866
Byggherrekostnader	20 %				893 732
Totalkostnader					6 926 426

Figur 43 Fordelte kostnader for denne strekningen. Tall 2025, i NOK og uten MVA.

Hovedstrekningen er anslått til å koste 35,5 mill. uten MVA, og 44,3 mill. med MVA. Ved peling av fundamentene kan det tilkomme en ekstrakost på ca. 3 mill.

Hvis man går for å bygge ny bru inkl. veg og gang- sykkelveg vil denne kostnaden øke med 20 mill. uten MVA.



Det siste strekket er anslått til å koste 6,9 mill. uten MVA og 8,7 mill. med MVA.

6.6 Fremdrift

Dette prosjektet er vurdert til å ta 36 måneder å realisere. Dette forutsetter at byggeperioden tilpasses sesongene, slik at de kritiske arbeidene kan utføres vår, sommer eller høst.

Siden det er få grunneiere langs strekningen er det antatt en kortere prosess med dem for å komme til enighet.

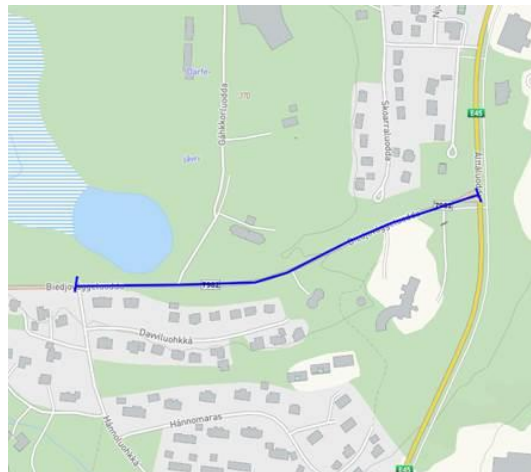
Byggeperioden er antatt 16mnd. Hovedgrunnen til dette er bygging ny bru.

	Måneder																																				
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	
Reguleringsplan																																					
Prosjektering																																					
Grunnerverv																																					
Offentlig anbud																																					
Bygging																																					

7 Fv. 7982 – Biedjovágguoldda, Kautokeino kommune

Tiltaket omfatter etablering av gang- og sykkelveg/fortau langs Biedjovágguoldda, fra eksisterende gang- og sykkelveg ved Álttáluodda til krysset med Hánnoluohkká.

Det er vurdert løsning og hvilken side tiltaket bør etableres på, grunnforholdene i området, samt om tiltaket utløser krav til reguleringsplan i henhold til plan- og bygningsloven. Det er utarbeidet et kostnadsestimat for tiltaket frem til ferdig bygget anlegg og tidslinje fordelt på planprosess, prosjektering og bygging.



Figur 44: Oversikt over strekningen Biedjovágguoldda fra kryss E45 Álttáluodda til kryss Hánnoluohkka.

7.1 Beskrivelse av forslag

Det foreslås å legge den nye gang- og sykkelveg på sørsiden av Biedjovágguoldda som en naturlig forlengelse av den eksisterende gang- og sykkelvegen ved Álttáluodda, se Figur 41. På sørsiden finnes flere aktuelle målpunkt, blant annet Kautokeino turisthotell, eksisterende boligområder og Hánnoluohkka, som gir vegforbindelse til tiltaket beskrevet i kapittel 5.

Krysset Biedjovágguoldda × Gahkkorluodda ble bygget om i forbindelse med etableringen av den nye videregående skolen nord for krysset. I den forbindelse ble det anlagt en ny gang- og sykkelveg langs Gahkkorluodda, fra krysset og opp til skolen. Dette fremgår ikke av figuren, da ortofotoet er tatt før utbyggingen. Det er etablert et krysningspunkt for gående der gang- og sykkelvegen fra Gahkkorluodda møter Biedjovágguoldda, og siktforholdene mot dette punktet vurderes som gode.



Figur 45: Foreslått gang- og sykkelveg på sørsiden av Biedjovágguoluodda fra eksisterende GS-veg ved Álttáluodda i øst til krysset med Hánnoluohka i vest.

Den nye gang- og sykkelvegen er planlagt med en bredde på 3 meter og en avstand på 1,5 meter fra vegkant, som er minstekravet i henhold til Statens vegvesens håndbok N100:2023 for veger med fartsgrense 60 km/t. I neste fase kan det vurderes om avstanden bør økes, ettersom det er benyttet 3 meter avstand for de eksisterende gang- og sykkelvegene langs Gahkkorluodda og Álttáluodda.

Fyllingen er prosjektert med helning 1:2. Der skråningshøyden overstiger 1,5 meter, er de første 1,5 meterne lagt med helning 1:3 før den går over til 1:2. Dette er gjort for å unngå krav om rekkverk.

Langs traseen finnes tre private avkjørslers. Det antas at avkjørslene lengst vest og lengst øst har så lite trafikk at de kan utformes som vanlige avkjørslers. For avkjørselen helt øst er det likevel valgt å trekke gang- og sykkelvegen 5 meter inn for å gi plass til eksisterende skilt 701.1, som vil stå i rabatten mellom kjøreveg og gang- og sykkelvegen. Hovedavkjørselen til turisthotellet antas å ha betydelig trafikk, og er derfor utformet som et kryssområde med tilbaketrasket gang- og sykkelveg. Dette vurderes nærmere i neste fase.

Gang- og sykkelvegen lagt i samme høyde som eksisterende vegkant, noe som medfører at enkelte partier de første 250 meterne fra øst nærmer seg 7 %. For gode tilgjengelighetsforhold for alle bør stigningen tilstrebes å være under 5 %, men stigning på 1:12 (8,3 %) tillates utenfor sentrumsområder (Statens vegvesens håndbok V-129:2011).

7.2 Vurdering plan-situasjon

Arealet lengst øst er regulert i plan *Kautokeino turisthotell* (planID 1994001, vedtatt 22.06.1994). Her er noe av sidearealet til vegen regulert til annen veggrunn.

Den vestre delen av området er delvis regulert i reguleringsplan for Samisk videregående skole, planID 2020002 vedtatt 07.04.2022. I denne planen er selve kjørevegen regulert (Biedjovágguoluodda).

Siden hele området ikke er regulert, og planen i øst er av eldre dato, anbefales det å utarbeide en ny reguleringsplan.

Det er et aktsomhetsområde for flom (fra Darfejávri) som strekker seg ut over Biedjovágguoluodda. Dette må vurderes i planfasen.

7.3 Beskrivelse av grunnforhold – GEO

Ifølge NGUs løsmassekart består grunnen i området av tykk morene og et mindre område med kartlagt torv/myr. Det kan bli behov for noe massefortrengning/utskiftning av masse ved etablering av tiltaket.



Ellers vurderes strekningen som generelt enkle geotekniske forhold. Evt. behov for grunnundersøkelser avklares av geotekniker i oppstart detaljprosjektering.

Telefarlighet må vurderes basert på utførte grunnundersøkelser og prøvetaking. Eventuelt kan det konservativt anslås telefarlighetsklasse T4.



Figur 46: kartet viser kvartærgeologisk løsmassekart og plassering av planlagt GS-vei.

7.4 Kostnadsestimat

Kostnadsestimatet har tatt utgangspunkt i mengdene slik vegen nå er planlagt.

Rigg og drift	18 %				11 914 942
Uspesifisert	15 %				1 787 241
Byggekostnader					13 702 183
Prosjektering	20 %				2 740 437
Grunnerverv	10 %				1 370 218
Byggherrekostnader	25 %				3 425 546
Totalkostnader					21 238 384

Figur 47 Fordelte kostnader for denne strekningen. Tall 2025, i NOK og uten MVA.

Strekningen er anslått til å koste 21,2 mill. uten MVA, og 26,5 mill. med MVA.

7.5 Fremdrift

Dette prosjektet er vurdert til å ta 25 måneder å realisere. Dette forutsetter at byggeperioden tilpasses sesongene, slik at de kritiske arbeidene kan utføres vår, sommer eller høst.

Byggeperioden er antatt 7mnd.

	Måneder																																				
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	
Reguleringsplan																																					
Prosjektering																																					
Grunnerverv																																					
Offentlig anbud																																					
Bygging																																					



8 Referanser

- [1] (NVE) Norges vassdrags- og energidirektorat, "NVE Temakart." [Online]. Available: <https://temakart.nve.no/>
- [2] Norges vassdrags- og energidirektorat, "NVE veileder 1/2019: Sikkerhet mot kvikkleireskred.," desember 2020.
- [3] Multiconsult Norge AS, "714029-RIG-RAP-001 Grunnundersøkelser." Aug. 09, 2017.
- [4] Multiconsult Norge AS, "10201546-01-RIG-RAP-001 Kvikkleirekartlegging Alta - Amtmannsnes." Sep. 20, 2018.
- [5] Multiconsult Norge AS, "10201546-06-PLAN-NOT-003 Detaljregulering av gang- og sykkelvei på Amtmannsnes i Alta." Feb. 04, 2024.
- [6] Multiconsult Norge AS, "712966-RIG-RAP-001 Geoteknisk vurdering og Prosjekteringsforutsetninger." Jun. 19, 2015.
- [7] Multiconsult Norge AS, "10227012-RIG-RAP-001 Tverrelvdalen. Datarapport – Geoteknisk grunnundersøkelse." Sep. 29, 2021.