



SØR-VARANGER KOMMUNE

Boks 406, 9915 Kirkenes

Tlf. 78 97 74 00. Fax 78 99 22 12

E-post: postmottak@sor-varanger.kommune.no
www.svk.no

Innkalling

Utvalg: Utvalg for plan og samferdsel
Møtedato: 23.05.2017
Møtested: Møterom Garsjøen, Rådhuset
Møtetid: 10:00

Ved eventuelt forfall, er representantene selv ansvarlig for å innkalle vara.

Varamedlemmer møter etter nærmere innkalling.

Kirkenes, 15.05.2017

Nesje, Robert
Utvalgsleder

SAKSLISTE:

Saksnr.:	Sakstittel:	Arkivsak:	U.off:
024/17	KOMMUNALE VEIER - OPPGRADERINGSTILTAK 2017 Saksordfører: Eilif Johannesen, eilif.johannesen@airservice.no , tlf 905 80 920	17/1151	
025/17	TILLATELSE TIL GRAVING/ PROSPEKTERING PÅ KORPFJELLET - GNR 32/1 SØKER TIL FEFO: SPECTRUM ASA Saksordfører: Hanne Kalliainen, fagermogartneri@hotmail.no , tlf. 979 73 098	16/2889	
026/17	FASTSETTELSE AV PLANPROGRAM FOR STRATEGISK NÆRINGSPLAN 2017-2027 Saksordfører: Frank Emil Trasti, frankemil@trasti.no , tlf 472 87 360	16/3232	
027/17	BYGGESAK GBN 26/173 TUNSTADBAKKEN 3 DISPENSASJONSSØKNAD TOMT N Saksordfører: Britt Helen N. Slagtern, bsl@svk.no , tlf. 922 02 404	16/3078	
028/17	FORSLAG TIL DETALJREGULERING FOR ATKOMST TIL KILA FRA KIRKENES SENTRUM Saksordfører: Robert Nesje, rne@svk.no , tlf. 913 54 852	13/1262	
029/17	KLAGEBEHANDLING - DISPENSASJON FRA REGULERINGSPLAN FOR CARPORT I BERGSTIEN 19 Saksordfører: Britt Helen N. Slagtern, bsl@svk.no , tlf. 922 02 404	16/2823	
030/17	PLANFORSLAG FOR ENDRING AV DETALJREGULERING FOR RAMBERGNESET Saksordfører: Frank Emil Trasti, frankemil@trasti.no , tlf 472 87 360	16/83	

031/17	<p>SØKNAD OM KONSESJON TIL Å ANLEGGE, DRIVE OG INNEHA KIRKENES HELIKOPTERPLASS SYKEHUSET - HØRINGSUTTALELSE</p> <p>Saksordfører: Hanne Kalliainen, fagemogartneri@hotmail.no, tlf. 979 73 098</p>	17/1133	
032/17	<p>ADRESSEPROSJEKT 2017</p> <p>Saksordfører: Robert Nesje, rne@svk.no, tlf. 913 54 852</p>	17/318	



SØR-VARANGER KOMMUNE

Boks 406, 9915 Kirkenes
Tlf. 78 97 74 00. Fax 78 99 22 12
E-post: postmottak@sor-varanger.kommune.no
www.svk.no

SAKSFRAMLEGG Sak til politisk behandling

Saksbehandler: Kaski, Ivar W. Enhetsleder: Kaski, Ivar W., tlf. 78 97 75 21	Dato: 10.04.2017
Arkivsak: <arkivsaksnr>	
Saksordfører: Johannesen, Eilif	

Utvalg	Saksnummer	Dato
Utvalg for plan og samferdsel	024/17	23.05.2017

KOMMUNALE VEIER - OPPGRADERINGSTILTAK 2017

Kort sammendrag:

I Økonomiplan 2017 – 2020 er det årlig bevilget 2,0 mill kr (inkl mva) til oppgradering av kommunale veier.

I tillegg er det en egen bevilgning (9 mill) til utskifting av ca. 1400 gatelysarmaturer, fra armaturer med kvikksølvprærer til LED armaturer.

Vi vil i denne saken legge fram forslag til prioritering av tiltak innenfor bevilgningen på 2 mill kr.

Faktiske opplysninger:

Bevilgningen på 2 mill kr, er postert under prosjektnr. 54020 Kommunale veier – oppgradering.

I tillegg finnes prosjektnr. 54022 Veiplan, med bevilgning på kr. 154.000,- som overføres fra 2016. Samt prosjektnr. 54065 Bruker – tiltak, kr. 728.000,-, som også overføres fra 2016. Disse midlene foreslås brukt til formålet de er bevilget til.

Prioritering av tiltak 2016:

1. TS-tiltak – egenandeler.

Vi har fått innvilget fylkeskommunale TS-midler til 3 tiltak; Rekkverk i Parnassveien og til 2 snarveier på Sandnes. Vi har fått hhv kr. 224.000,- til rekkverk og kr. 224.000,- til snarveiene. Kommunens egenandel til prosjektene er til sammen **kr. 112.000,-**.

2. Hovedplan for vei og trafikk – engasjement av rådgiver.

Vi skal i 2017 utarbeide kommunedelplan (hovedplan) for vei og trafikk. Til planarbeidet har vi behov for kjøp av ekstern kompetanse. Vi har i prosjektnr. 54022 Veiplan kr. 154.000,-, i tillegg har vi behov for kr. 200.000,-

3. Prosjektleder veier.

Til dekning av ansatt ingeniør som har oppfølging av prosjekter og veiplan som hovedarbeidsområde. Lønns- og driftskostnader dekkes over investeringsprosjekter, primært innenfor veier.

Fra bevilgningen avsattes kr. 350.000,- til dekning av prosjekt- og byggeledelse (oppgradering og hovedplan)

4. Oppgradering kommunale veier.

4.1 Koiveien, Jarfjord. Oppbygging og utbedring av veikryss til Fv886. Må utbedres av trafiksikkerhetshensyn, veien har for stort fall helt inn til Fv. Kr. 100.000,-.

4.2 Renøysundveien. Behov for grøfting og nye stikkrenner. Kr. 250.000,-.

4.3 Langvasseid. Grøfting langs veien til Langvasseid. Kr. 150.000,-.

4.4 Skafferhullveien. Grøfting og nye stikkrenner. Kr. 100.000,-.

4.5 Snuplasser. Ved gjennomgang av nye brøytekontrakter for distriktsveiene er det avdekket at snuplassene ikke er tilstrekkelig for brøytebilene. Snuplassene må derfor utvides. Det foreslås avsatt kr. 250.000,-.

4.6 Asfaltering. Resterende del av bevilgningen, kr. 488.000,-, foreslås brukt til asfaltering/reasfaltering av ca. 500 m veier og gater. Administrasjonen vurderer behov og prioriterer aktuelle veier/gater.

Oppsummering handlingsplan 2017.

1. TS-tiltak, kommunal egenandel.	Kr. 112.000,-
2. Hovedplan vei og trafikk.	Kr. 200.000,-
3. Prosjekt og byggeledelse	kr. 350.000,-
4. Oppgradering veier, se detaljer ovenfor	<u>kr. 1.338.000,-</u>
Sum	<u>kr. 2.000.000,-</u>

Kommuneplanens hovedmål:

Sør-Varanger kommune skal utvikles til et lokalsamfunn som gir grunnlag for befolkningsvekst i alle deler av kommunen. Arealdisponering og offentlig service og tjenesteproduksjon skal dimensjoneres ut fra en samlet befolkning på 12.000 innbyggere ved planperiodens utløp, og ha en kvalitet som gjør kommunen attraktiv som bosted og for etableringer og knoppskyting i privat næringsliv.

Hovedmålet vil være retningsgivende for de politiske og administrative prioriteringer i hele den kommunale organisasjon i planperioden. Ut fra dette, skal det gjøres vurderinger i forhold til følgende satsingsområder:

Næringsutvikling:

- Tiltakene utføres av næringslivet.

Infrastruktur:

- Tiltak innen kommunal vei-infrastruktur.

Barn og ungdom:

Folkehelse:

Kompetansebygging:

Økonomi:

- Bevilget i Økonomiplan 2017

Universell utforming, jfr bestemmelser i plan og bygningslov:

Alternative løsninger:

Alternativ til innstilling:

Forslag til innstilling:

Utvalg for plan og samferdsel vedtar følgende handlingsplan for investeringsbevilgningen til veiformål i 2017 (prosjektnr. 54020):

Oppsummering handlingsplan 2017.

- | | |
|-----------------------------------|---------------|
| 1. TS-tiltak, kommunal egenandel. | Kr. 112.000,- |
| 2. Hovedplan vei og trafikk. | Kr. 200.000,- |
| 3. Prosjekt og byggeledelse | kr. 350.000,- |

4. Oppgradering veier, se detaljer i saksfremlegget.

kr. 1.338.000,-

Sum

kr. 2.000.000,-

Nina Bordi Øvergaard
rådmann

- Dette dokumentet er godkjent elektronisk i Sør-Varanger kommune og har derfor ingen signatur. -



SØR-VARANGER KOMMUNE

Boks 406, 9915 Kirkenes
Tlf. 78 97 74 00. Fax 78 99 22 12
E-post: postmottak@sor-varanger.kommune.no
www.svk.no

SAKSFRAMLEGG Sak til politisk behandling

Saksbehandler: Kvamme, Bernt Enhetsleder: Kvamme, Bernt, tlf. 78 97 74 84	Dato: 18.04.2017
Arkivsak: <arkivsaknr>	
Saksordfører: Kalliainen Hanne	

Utvalg	Saksnummer	Dato
Utvalg for plan og samferdsel	025/17	23.05.2017

TILLATELSE TIL GRAVING/ PROSPEKTERING PÅ KORPFJELLET - GNR 32/1

Vedlagte dokumenter:

Klarsignal for graving og gjenfylling av grøft på Korpfjellet. (L)(593298)
SVAR fefo
oversiktskart korpfjellet
uttalelse Sametinget
UTTALELSE fylkesmannen

Dokumenter i saken:

- 2017000655 UTTALELSE VEDR DISPENSASJONSSØKNAD GRAVING GNR 32/1 KORPFJELLET JARFJORD
- 2017000627 UTTALELSE TIL SØKNAD OM TILLATELSE TIL GRAVING AV GRØFT FOR MINERALLETING PÅ KORPFJELLET
- 2017000154 UTTALELSE TIL SØKNAD OM TILLATELSE TIL GRAVING PÅ KORPFJELLET, GBNR 32/1
- 2016025451 SØKNAD OM GRAVING OG GJENFYLLING AV GRØFT PÅ KORPFJELLET GBN 32/1
- 2016025382 SØKNAD TIL HØRING, GRAVING/PROSJEKTERING
- 2016025373 GRAVING OG GJENFYLLING AV GRØFT PÅ KORPFJELLET
- 2016025310 TILLATELSE TIL GRAVING PÅ KORPFJELLET - GNR 32/1
- 2016021862 GRAVING OG GJENFYLLING AV GRØFT PÅ KORPFJELLET - ØNSKER MER INFORMASJON
- 2016021450 GRAVING OG GJENFYLLING AV GRØFT PÅ KORPFJELLET - ØNSKER MER INFORMASJON
- 2016020845 KLARSIGNAL FOR GRAVING OG GJENFYLLING AV GRØFT PÅ KORPFJELLET.

2016020611 SVAR - SØKNAD OM TILLATELSE TIL GRAVING AV GRØFT PÅ
KORPFJELLET - GNR 32/1

Kort sammendrag:

Kommunen har mottatt søknad om graving/ prospektering på Korpffjellet, Sør-Varanger, fra Kimberlitt AS/ Spectrum ASA i forbindelse med leting av mineraler, jfr. minerallovens § 8,9 og 10.

Tiltaket ligger i LNFR- sonen i kommuneplanens arealdel. Tiltaket har ikke tilknytning til noen av LNFR- kategoriene og behandles derfor som en dispensasjon, jfr. Plan – og bygningslovens § 19. Unntakene i kap. 4 i byggesaksforskriften for graving og fylling på bebygd eiendom kommer heller ikke til anvendelse.

Tiltakshaver har oppstilt flere punkter for å minske effekten av tiltaket for omgivelsene.

Faktiske opplysninger:

Formålet er lage en grøft på inntil 250 m lengde, og med en dybde ned mot 4 m, for å kunne ta prøver fra grunnfjellet under en mektig morenemasse.

Selskapet har tidligere utført geofysiske målinger basert på et boreprogram fra 2015, som antyder mektighet på morenemassene ned mot 4 m.

I og med at tiltaket behandles som en dispensasjon har denne vært sendt på høring til berørte parter.

Sametinget datert 19.12.16;

Sametinget er opptatt av at tiltaket gjennomføres i samråd med det berørte reinbeitedistriktet og på en måte som ikke medfører unødvendige ulemper til distriktets drift. Det bes om at kommunen setter vilkår om avbøtende tiltak slik som foreslått for å minimere tiltakets konsekvenser for naturgrunlaget for samisk kultur.

Fylkesmannen i Finnmark, datert 04.01.17;

Det aktuelle området er høst- og vinterbeite for rein. Fylkesmannen ber om at tiltakshaver tilpasser tidspunktet for inngrepet til reindriftens aktivitet i området, og ber Sør-Varanger kommune påse at det blir foretatt en tilfredsstillende tilbakeføring av terrenget umiddelbart etter gravearbeidene.

Finnmark Fylkeskommune, datert 10.01.17;

Finnmark fylkeskommune kjenner ikke til automatisk freda kulturminner innafor det aktuelle området og har derfor ingen merknader til tiltaket.

Reinbeitedistriktet; har ikke svart innenfor tidsfristen. Det må antas at merknader fra Fylkesmannens reindriftsavdeling og Sametinget ivaretar reindriftens interesser.

Varanger kraft; har el.kraftlinje til forsvarrets anlegg innenfor tiltakets avgrensning, men har ikke svart innenfor tidsfristen.

Tiltakshaver har på eget initiativ oppstilt følgende avbøtende tiltak;

1. På ett sted på eksisterende militær vei kan vi muligens påtreffe den bergarten det letes etter undermorenemassen. Vi vil teste denne muligheten først for å unngå videre graving i terrenget dersom denne testen er positiv.

2. Ved graving i urørt terreng vil vi flegge av vegetasjonen for å legge dette tilbake etter at grøfta er

fylt igjen.

3. Vi vil i tillegg så tilbake med egnet frøblanding.

4. Store steiner vil bli forsøkt fylt nede i grøfta med finere materiale på toppen

5. Etter avsluttet tiltak vil inngrepet bli dokumentert med bilder

Utdrag fra lovkommentaren til plan- og bygningsloven:

Dispensasjon fra plan- og bygningsloven (PBL) reguleres etter §§ 19-1 til og med 19-4 (...). Kommunens adgang til å gi dispensasjon er avgrenset. Det kreves at hensynene bak den bestemmelsen det dispenseres fra ikke blir vesentlig tilsidesatt. I tillegg må det foretas en interesseavveining, der fordelene ved tiltaket må vurderes opp mot ulempene. Det må foreligge en klar overvekt av hensyn som taler for dispensasjon. Det innebærer at det normalt ikke vil være anledning til å gi dispensasjon når hensynene bak bestemmelsen det søkes dispensasjon fra fortsatt gjør seg gjeldende med styrke.

Lovgiver har videre i lovkommentaren til ny plandel i plan- og bygningsloven utdypet hvilke hensyn som må tas og hvilke vurderinger som må gjøres:

- Om hensynene bak bestemmelsen det dispenseres fra, eller hensynene i formålsbestemmelsen blir vesentlig tilsidesatt.
- Om fordelene ved å gi dispensasjon vil være klart større enn ulempene etter en samlet vurdering
- Om det legges (tilstrekkelig) vekt på dispensasjonens konsekvenser for helse, miljø, sikkerhet og tilgjengelighet
- Om det legges forutsatt vekt på foreliggende nasjonale eller regionale rammer og mål
- Om negativ uttalelse fra statlig eller regional fagmyndighet tillegges tilstrekkelig vekt
- Om det dispenseres fra saksbehandlingsregler

Hvis vurderingen etter første, andre og siste strekpunkt konkluderer med at lovens vilkår ikke er oppfylt vil dispensasjon ikke kunne gis. Tredje og fjerde strekpunkt vil først og fremst være aktuelle skjønnsmomenter i vurderingene etter første og andre strekpunkt. Det gjelder for så vidt også femte strekpunkt, men dette punktet vil være en ramme og påminnelse overfor kommunene, og et grunnlag for vedkommende myndighet og klageorganet i forbindelse med en ev. klagesituasjon dersom kommunen likevel fatter vedtak i strid med uttalelse fra fagorgan.

Hvis konklusjonen etter vurdering i forhold til foregående kriterier er at det rettslig sett er anledning til å gi dispensasjon - så må i tilfelle kommunen foreta en vurdering om de finner grunn til å gi dispensasjon. Det forutsettes at kommunen må ha en saklig grunn for ikke å dispensere (og som i tilfelle ikke kan avbøtes gjennom dispensasjonsvilkår). Dette kan for eksempel være at de vil se saken i større sammenheng, eller at det har vært mange nok dispensasjoner i området og at det ev. bør utarbeides ny plan før det gis tillatelse til flere tiltak.

Administrasjonens vurdering etter første strekpunkt over:

Arealplanen har ikke bestemmelser knyttet til slike tiltak, og tiltaket må derfor behandles som en dispensasjon.

Isolert sett innebærer tiltaket et forholdsvis lite naturinngrep, men med et potensiale for at inngrepet kan oppfattes større dersom det utføres på «feil» måte. Hvorvidt hensynene bak bestemmelsen det dispenserer fra blir vesentlig tilsidesatt, henger derfor sammen med hvordan arbeidet utføres. Dersom arbeidet utføres som forutsatt i tilleggsopplysningene i søknaden, jfr. også merknadene fra Sametinget og Fylkesmannen i fht reindrifta kan det ikke ses at hensynet bak tiltaksforbudet i LNFR-sonen blir vesentlig tilsidesatt.

Administrasjonens vurdering etter andre strekpunkt over:

Sør-Varanger er i en særstilling i Finnmark hva angår potensiale for uttak av mineraler. Dersom det ønskes å utnytte dette potensiale, må det også gjøres undersøkelser på et tidligst mulig stadium. Basert kun på dette synes fordelene å være større enn ulempene. Dersom man ikke ønsker å kartlegge det utnyttbare potensialet må det på tidligst mulig stadium tas stilling det.

Saken skal også vurderes etter naturmangfoldloven §§ 8-12:

Etter naturmangfoldlovens §7 skal prinsippene i §§ 8 - 12 samme lov legges til grunn ved all

offentlig beslutningstaking. Administrasjonen vil i det følgende gi sin vurdering av forholdene i saken sett opp mot prinsippene i §§ 8 til 12.

Beslutningstaking som berører naturmangfoldet skal etter § 8 «.. bygge på vitenskapelig kunnskap om arters bestandssituasjon, naturtypers utbredelse og økologiske tilstand, samt effekten av påvirkninger.» Miljødirektoratets naturbase og artsdatabanken viser ingen arter av stor eller særlig stor forvaltningsinteresse i området.

Det er administrasjonens vurdering at kunnskapsgrunnlaget er godt belyst ovenfor, og § 9 om føre-var-prinsippet ved mangel på tilstrekkelig kunnskap kommer derfor ikke til anvendelse.

Økosystemets samlede belastning skal etter § 10 vurderes. I området går i dag en kjørevei- Tårnetveien/ Ishavsveien – og noen mindre kjørespor, samt ei kraftlinje. Terrenget er sårbart.

Den største belastningen vil være under anleggsperioden og det kan derfor være formålstjenlig å sette vilkår om tidspunkt for gjennomføring av tiltaket slik at økosystemet ikke blir forstyrret i den perioden det er mest sårbart. Administrasjonen anbefaler derfor at det ved en eventuell dispensasjon settes vilkår om at tiltaket må gjennomføres i samråd med det berørte reinbeitedistrikt og på en måte som ikke medfører unødvendige ulemper for distriktets drift.

Administrasjonens vurdering etter Sametingets retningslinjer for endret bruk av utmark:

Etter retningslinjene må det i hvert enkelt tilfelle vurderes hva som er å anse som endret bruk av utmark. Det skal etter § 3 i retningslinjene «.. tas utgangspunkt i den sedvanlige bruken av området og vurderes hvorvidt denne bruken vil kunne videreføres.»

Som vurdert over vil det med vilkår om tidspunkt for gjennomføring og tilbakeføring etter anleggsarbeid ikke bli gjort store terrenginngrep i utmark. Søknaden har også vært sendt på høring til reinbeitedistriktet uten anmerkning. Administrasjonen anser derfor at tiltaket ikke vil medføre endret bruk av utmark.

På grunnlag av den samlede vurderingen over mener administrasjonen at dispensasjon kan innvilges med følgende vilkår;

- All transport og graving må skje hensynsfullt og på en måte som er til minst mulig skade og ulempe for naturmiljø og mennesker
- Arbeidet skal gjennomføres i samråd med det berørte reinbeitedistrikt og på en slik måte at det ikke medfører unødvendige ulemper for distriktets drift.
- Eventuelle skader på terrenget skal utbedres og revegeteres med stedegen vegetasjon/ egnet førblanding umiddelbart etter at arbeidet er avsluttet. Vegetasjonen skal i utgangspunktet fjernes varsomt for å bli lagt tilbake etter at tiltaket er avsluttet.
- Skulle det under anleggsarbeidet komme frem gjenstander eller andre levninger som viser eldre aktivitet i området, må arbeidet stanses og melding sendes kulturminnevernet ved Sametinget og Finnmark fylkeskommune omgående
- Tiltakshaver må ha tillatelse fra FeFo før anleggsarbeid kan starte
- Inngrepet skal dokumenteres med bilder når arbeidet er avsluttet.

Hensynene bak bestemmelsene det dispenseres fra blir ikke vesentlig tilsidesatt jf. administrasjonens vurderinger over. Fordelene ved å gi dispensasjon vil bli klart større enn ulempene jf. vurderingene over. Hensynet til prinsippene i naturmangfoldloven er ivaretatt

jf.vurderingene over. Det foreligger ingen negative høringsuttalelser. Utvalget stiller seg for øvrig bak administrasjonens vurderinger over.

Kommuneplanens hovedmål:

Sør-Varanger kommune skal utvikles til et lokalsamfunn som gir grunnlag for befolkningsvekst i alle deler av kommunen. Arealdisponering og offentlig service og tjenesteproduksjon skal dimensjoneres ut fra en samlet befolkning på 12.000 innbyggere ved planperiodens utløp, og ha en kvalitet som gjør kommunen attraktiv som bosted og for etableringer og knoppskyting i privat næringsliv.

Hovedmålet vil være retningsgivende for de politiske og administrative prioriteringer i hele den kommunale organisasjon i planperioden. Ut fra dette, skal det gjøres vurderinger i forhold til følgende satsingsområder:

Næringsutvikling: ingen utover det som er nevnt ovenfor

Infrastruktur: ingen utover det som er nevnt ovenfor

Barn og ungdom: ingen utover det som er nevnt ovenfor

Folkehelse: ingen utover det som er nevnt ovenfor

Kompetansebygging: ingen utover det som er nevnt ovenfor

Økonomi: ingen utover det som er nevnt ovenfor

Universell utforming, jfr bestemmelser i plan og bygningslov: ingen utover det som er nevnt ovenfor

Alternative løsninger:

Alternativ til innstilling:

Forslag til innstilling:

Med medhold i Plan- og bygningslovens § 19, gir Utvalg for Plan og Samferdsel

dispensasjon fra bestemmelsene i kommuneplanens arealdel og gir tillatelse til graving av grøft/ prospektering på Korpfjellet som beskrevet i søknad fra Kimberlitt AS/ Spectrum ASA datert 04.10.16, med tilleggsopplysninger datert 17.10.16.

Tillatelsen gis på følgende vilkår;

- All transport og graving må skje hensynsfullt og på en måte som er til minst mulig skade og ulempe for naturmiljø og mennesker
- Arbeidet skal gjennomføres i samråd med det berørte reinbeitedistrikt og på en slik måte at det ikke medfører unødvendige ulemper for distriktets drift.
- Eventuelle skader på terrenget skal utbedres og revegeteres med stedegen vegetasjon/ egnet førblanding umiddelbart etter at arbeidet er avsluttet. Vegetasjonen skal i utgangspunktet fjernes varsomt for å bli lagt tilbake etter at tiltaket er avsluttet.
- Skulle det under anleggsarbeidet komme frem gjenstander eller andre levninger som viser eldre aktivitet i området, må arbeidet stanses og melding sendes kulturminnevernet ved Sametinget og Finnmark fylkeskommune omgående
- Tiltakshaver må ha tillatelse fra FeFo før anleggsarbeid kan starte
- Inngrepet skal dokumenteres med bilder når arbeidet er avsluttet.

Nina Bordi Øvergaard
rådmann

- Dette dokumentet er godkjent elektronisk i Sør-Varanger kommune og har derfor ingen signatur. -

Fra: Morten Often <mortenoften@gmail.com>
Sendt: 4. oktober 2016 15:08
Til: Postmottak
Kopi: Jørn Christiansen; Glenn Eriksen
Emne: Klarsignal for graving og gjenfylling av grøft på Korpjellet.
Vedlegg: Svar - søknad om tillatelse til graving av grøft på Korpjellet - gnr 321 - Sør-Varange(1).pdf

Hei,

Ref. telefon i dag om saken.

Sender over gravetillatelse fra Finnmarkseiendommen datert 30.09.2016. Plassering av grøfta fremgår av flyfoto/kart i tillatelsen.

Grøfta er en nødvendig del av letearbeidet selskapet Kimberlitt utfører. Gravemaskinen vil kun bevege seg på etablerte veier, utenom selve grøftingen. Arbeidet er hjemlet i minerallovens paragraf 8, 9 og 10. Tillatelsen fra FeFo er sendt i kopi til reinbeitedistriktene, Varanger KraftNett og til kommunen.

Tillatelsen er fra FeFo gitt med frist for ferdigstilling av arbeidet til utgangen av november, og det går uansett mot vinter og frost, så det haster med å få utført jobben. Det settes derfor stor pris på rask tilbakemelding.

Vennlig hilsen

Morten Often
For Kimberlitt AS

--

Morten Often
Brattåsveien 18B
4016 Stavanger
Tlf 99 51 70 38



Finnmarkseiendommen
Finnmárkkuopmodat

Spectrum ASA
Jørn Berle Christiansen
Sjølyst plass 2
0278 OSLO

Vår dato/Min
beaivi
30.09.2016

Deres dato/Din
beaivi
14.09.2016

Vår ref./Min čuj.

16/1681 -3
2030/32/1/0

Deres ref./Din čuj.

SVAR - SØKNAD OM TILLATELSE TIL GRAVING AV GRØFT PÅ KORPFJELLET - GNR 32/1 - SØR-VARANGER KOMMUNE

Finnmarkseiendommen/Finnmárkkuopmodat (FeFo) viser til søknad av 14.09.2016.

Dere søker om tillatelse til å grave en grøft over ev lengde på inntil ca 250 m på Korpfjellet, gnr 32/1, jf. nedenstående flyfoto med grøftetrassé markert.



Grøfta skal graves ned til grunnfjell og fylles igjen og planeres med de samme massene etter prøvetaking av berggrunnen. Tiltaket skal utføres i løpet av høsten 2016.

FeFo har vurdert tiltaket.

FeFo som grunneier har ingen innvendinger til tiltaket og gir med dette grunneieres tillatelse til graving og etterfølgende gjenfylling av inntil 250 m grøft på gnr 32/1.

For tillatelsen gjelder følgende vilkår:

- Dere må selv avklare tiltaket i forhold til berørte rettighetshavere og relevant regelverk, herunder reindrifta, kommunen som plan- og bygningsmyndighet, og linjeeier, jf. neste punkt.
- Over planlagt grøftetrassé går en høyspentlinje som det for lang tid siden er gitt egen rettighetserklæring for, og dere er selv ansvarlige for å avklare tiltaket med berørt rettighetshaver Varanger KraftNett.
- Tiltaket skal være ferdigstilt innen utgangen av november 2016.

- Etter gjenfylling skal masser planeres ut/tilbakeføres til opprinnelig terreng så godt det lar seg gjøre.
- Etter ferdigstilling skal FeFo ha en skriftlig sluttrapport vedlagt bilder av gjenfylling.

Med hilsen/Dearvvuodaiguin

Sverre Pavel
leder grunn og rettigheter

Jan Erik Johansen
grunnforvalter
Tel: 94797596

Dette dokumentet er elektronisk signert

Kopi til:

2 og 3 - Østre Sør-
Varanger

Reinbeitedistriktene 1
Sør-Varanger kommune
Varanger KraftNett

Tårnet

Pb.406
Nyborgveien 70

9900

9915
9815

KIRKENES

KIRKENES
VADSØ



Graving Korpfiellet gnr. 32 bnr. 1
Kimberlitt/ spectrum asa
Målestokk 1:50000

Sør-Varanger kommune
Boks 406
9915 KIRKENES
Norway

Sámediggi
Árvovárgeaidnu 50
9730 Karášiŋhka

ÁŠŠEMEANNUDEADDJI /SAKSBEHANDLER	MIN ČUJ./VÁR REF.	DIN ČUJ./DERES REF.	BEAIVI/DATO
Elina Hakala, +47 78 47 40 24 elina.hakala@samediggi.no	16/5291 - 2 Almmut go válddát oktavuoda/Oppgis ved henvendelse	16/2889-5	19.12.2016

telefuodna: +47 78 47 40 00
www.samediggi.no
samediggi@samediggi.no

Uttalesle til søknad om tillatelse til graving på Korpfjellet, Gbnr 32/1 - Sør-Varanger kommune

Vi viser til deres brev datert 7.12.2016 angående Kimberlitt/Spectrum ASA sin søknad om graving av en grøft i forbindelse med leiting av mineraler. Det søkes om å grave en grøft ned til grunnfjellet som maksimalt blir 250 meter lang. Et av forslåtte avbøtende tiltak er å begynne å grave i eksisterende traktorvei i området. I følge søkeren skal terrenget tilbakeføres til opprinnelig stand i størst mulig grad.

Ápningstíðir:
Mandag - Fredag
08:00-15:30

Samiske kulturminner

Etter vår vurdering av beliggenhet, omfang og ellers kjente forhold kan vi ikke se at det er fare for at det omsøkte tiltaket kommer i konflikt med automatisk fredete samiske kulturminner.

Skulle det likevel under arbeid i marken oppdages gjenstander eller andre strukturer/spor som viser eldre aktivitet i området, må arbeidet stanses og melding sendes Sametinget omgående, jf. lov 9. juni 1978 nr. 50 om kulturminner (kml.) § 8 annet ledd. Vi forutsetter at dette pålegg formidles videre til dem som skal utføre arbeidet i marken.

Vi minner om at alle samiske kulturminner eldre enn 100 år er automatisk fredet ifølge kml. § 4 annet ledd. Samiske kulturminner kan for eksempel være bygninger, hustufter, gammetufter, teltboplasser (synlig som et steinsatt ildsted), ulike typer anlegg brukt ved jakt, fangst, fiske, reindrifft eller husdyrhold, graver, offerplasser eller steder det knytter seg sagn til. Denne oppregningen er heller på ingen måte uttømmende. Mange av disse er fortsatt ikke funnet og registrert av kulturminnevernet. Det er ikke tillatt å skade eller skjemme fredet kulturminne, eller sikringssonen på 5 meter rundt kulturminnet, jf. kml. §§ 3 og 6.

Vi gjør forøvrig oppmerksom på at denne uttalelsen bare gjelder Sametinget, og viser til egen uttalelse fra Finnmark fylkeskommune.

Konsekvenser for naturgrunnlaget for reindrifft

Tiltaket er i høstvinter- og vinterbeite til reinbeitedistrikt 1/2/3. I følge søkeren har det vært dialog med distriktet som har resultert i en liste av fem mulige avbøtende tiltak.

Sametinget er opptatt av at tiltaket gjennomføres i samråd med det berørte reinbeitedistriktet og på en måte som ikke medfører unødvendige ulemper til distriktets drift. Vi ber om at kommunen

setter vilkår om avbøtende tiltak slik som foreslått for å minimere tiltakets konsekvenser for naturgrunnet for samisk kultur.

Dearvuodaiguin/Med hilsen

Sten Olav Heahtá
fágajodiheddji/fagleder

Elina Hakala
ráđđeaddi/rådgiver

*Dát reive lea elektrovnnalaččat dohkkehuvvon ja sáddejuvvo vuolláičállaga haga./
Dette dokumentet er elektronisk godkjent og sendes uten signatur.*

Kopijja/Kopi til:
Finnmárkku fylkkagielda -
Finnmark fylkeskommune

Postboks 701

9815

VADSØ



FYLKESMANNEN I FINNMARK
Miljøvernavdelingen

FINNMÁRKKU FYLKKAMÁNNI
Birasgáhttenossodat

Sør-Varanger kommune

v/ Bernt Kvamme
Postboks 406
9915 Kirkenes

SØR-VARANGER KOMMUNE Boks 406, 9915 Kirkenes		
09 JAN. 2017		
Saksnr: 16/2889 -	Dok.nr.	Off.vurdering: Kopi til:

Deres ref
16/2889

Deres dato
07.12.2016

Vår ref
Sak 2016/4962
Ark 421.3

Vår dato
04.01.2017

Saksbehandler/direkte telefon: Iris Rita Hallen - 78 95 03 21

Uttalelse til søknad om tillatelse til graving av grøft for mineralleting på Korpfjellet

Vi viser til brev av 07.12.2016.

Søknaden omfatter graving en 250 meter lang grøft i forbindelse med leting av mineraler. Formålet med grøften er oppgitt å være å ta prøver av grunnfjellet under en mektig morenemasse (ned mot 4 meter). Søknaden behandles som en dispensasjon fra kommuneplanens arealdel i og med at området ligger i LNFR.

Søker er Kimberlitt AS / Spectrum ASA.

Det aktuelle området er høst- og vinterbeite for rein. Fylkesmannen ber om at tiltakshaver tilpasser tidspunktet for inngrepet til reindriftens aktivitet i området, og ber Sør-Varanger kommune påse at det blir foretatt en tilfredsstillende tilbakeføring av terrenget umiddelbart etter gravearbeidene.

Fylkesmannen er ikke kjent med regionalt eller nasjonalt viktige naturverdier i det aktuelle området som kan tenkes å bli berørt av tiltaket.

Ut over dette har vi ingen merknader til saken.

Vi ber om at vår referanse oppgis ved henvendelse til oss.

Med hilsen

Magnus Jakola-Fjeld
fung.fylkesmiljøvernshjef

Iris Rita Hallen
seksjonsleder

Dette dokumentet er godkjent elektronisk og derfor uten underskrift.

Kopi til:

Finmark fylkeskommune Henry Karlsens plass 1 9815 Vadsø



SØR-VARANGER KOMMUNE

Boks 406, 9915 Kirkenes
Tlf. 78 97 74 00. Fax 78 99 22 12
E-post: postmottak@sor-varanger.kommune.no
www.svk.no

SAKSFRAMLEGG Sak til politisk behandling

Saksbehandler: Sindre Torp Enhetsleder: Sindre Torp, tlf. 78 97 74 95	Dato: 04.05.2017
Arkivsak: <arkivsaksnr>	
Saksordfører: Trasti, Frank Emil	

Utvalg	Saksnummer	Dato
Utvalg for plan og samferdsel	026/17	23.05.2017

FASTSETTELSE AV PLANPROGRAM FOR STRATEGISK NÆRINGSPLAN 2017-2027

Vedlagte dokumenter:

Planprogram for strategisk næringsplan 2017-2027 (versjon 3)

Dokumenter i saken:

- 2017007844 UTTALELSE FORSLAG TIL PLANPROGRAM FOR STRATEGISK NÆRINGSPLAN 2017-2027
- 2017007473 UTTALELSE VEDRØRENDE STRATEGISK NÆRINGSPLAN 2017-2027
- 2017007207 MELDING OM HØRINGSUTTALELSE FRA RÅDET FOR LIKESTILING AV FUNKSJONSHEMMEDE 03.04.17
- 2017006616 PLANPROGRAM STRATEGISK NÆRINGSPLAN
- 2017006369 HØRINGSSVAR - FORSLAG TIL PLANPROGRAM FOR STRATEGISK NÆRINGSPLAN 2017-2027
- 2017004245 HØRINGSBREV - FORSLAG TIL PLANPROGRAM FOR STRATEGISK NÆRINGSPLAN 2017-2027
- 2017004205 SVAR PÅ HØRING - FORSLAG TIL STRATEGISK NÆRINGSPLAN 2017-2027
- 2017002495 HØRINGSBREV: FORSLAG TIL PLANPROGRAM FOR STRATEGISK NÆRINGSPLAN 2017-2027
- 2016025199 MELDING OM VEDTAK I FONDSSTYRET 01.12.16 - TILSKUDD FRA NÆRINGSFONDET TIL ARBEIDET MED STRATEGISK NÆRINGSPLAN 2017-2027
- 2016023621 TILSKUDD FRA NÆRINGSFONDET TIL ARBEIDET MED STRATEGISK NÆRINGSPLAN 2017-2027

Kort sammendrag:

Sør-Varanger kommune har startet opp arbeidet med strategisk næringsplan 2017-2027. Forslag til planprogram ble i sak 003/17 i utvalg for miljø og næring vedtatt utlagt på høring/offentlig ettersyn. I løpet av høringsperioden har det kommet inn syv uttalelser. Merknadsbehandlingen er gjort og det er klart for fastsetting og kunngjøring av planprogram.

Faktiske opplysninger:

Sør-Varanger kommune har startet opp arbeidet med strategisk næringsplan 2017-2027. Forslag til planprogram ble i sak 003/17 i utvalg for miljø og næring vedtatt utlagt på høring/offentlig ettersyn. I løpet av høringsperioden har det kommet inn syv uttalelser. Merknadsbehandlingen er gjort og det er klart for fastsetting og kunngjøring av planprogram.

Som beskrevet i kommunal planstrategi 2016-2019 er hovedmålet med arbeidet med strategisk næringsplan å lage én overordnet plan for alle næringene fordi det vil være nødvendig å koble sammen de ulike næringene for å oppnå en vellykket samfunnsutvikling.

Ytterligere detaljer rundt planprosessen er beskrevet i forslaget til planprogrammet. Strategisk næringsplan 2017-2027. Ifølge kommunal planstrategi 2016-2019 skal strategisk næringsplan være en kommunedelplan, noe som krever at planprosessen gjøres etter bestemmelser som er gitt i plan- og bygningsloven.

Forslag til planprogram for strategisk næringsplan 2017-2027 ble lagt ut til høring/offentlig ettersyn i perioden 16.02.17 til 31.03.17. I løpet av høringsperioden kom det inn syv uttalelser. To av uttalelsene kom inn etter fristen, men tas likevel med i behandlingen. Nedenfor følger en oversikt over uttalelsene og rådmannens vurdering av disse.

Instans/dato mottatt	Beskrivelse av innspill	Rådmannens vurdering
Varanger KraftNett AS (VKN AS) 21.02.17	VKN AS ber om å bli orientert i det videre arbeidet med planen, da det ved de fleste etableringer er behov for fremføring av strøm. Det er viktig med en avklaring vedr. strømforsyning på et tidlig tidspunkt som mulig for at VKN AS skal kunne ivareta dette tiltaket.	VKN AS vil bli orientert om det videre arbeidet med planen. Strategisk næringsplan vil være en overordnet verbalplan som i utgangspunktet ikke går inn på arealmessige forhold og oppføring av f. eks. næringsbygg.
Varanger KraftUtvikling AS (VKU AS) 23.02.17	VKU AS ønsker å bli orientert i den videre planprosess slik at nødvendig infrastruktur for fibernett kan bli vurdert. Arealer for fiberkiosker og annen infrastruktur bør avklares på	VKU AS vil bli orientert om det videre arbeidet med planen. Strategisk næringsplan vil

	et tidlig tidspunkt.	være en overordnet verbalplan som i utgangspunktet ikke går inn på arealmessige forhold, men fiberutbygging er også for kommunen en næringsmessig prioritering.
Fiskeridirektoratet 13.03.17	<p>Fiskeridirektoratet region nord ser det som svært positivt at det skal legges vekt på fiskeri- og sjømatnæringen i planen. Hovedvekten av registrerte fiskefartøy og fiskere (34 og 40) i kommunen er hjemmehørende i Bugøynes. Det er også vesentlig at disse interessene blir ivaretatt i planarbeidet.</p> <p>Det oppfordres også til å involvere akvakulturaktørene i kommunen i planarbeidet.</p> <p>Fiskeridirektoratet understreker at tilrettelegging for næringsutvikling avhenger av en oppdatert arealplan, og mener det at revideringen av kommuneplanen ikke inkludere sjøarealer som uheldig. Dette vil påvirke fiskeri- og sjømatnæringen.</p>	<p>Fiskere på Bugøynes er ivaretatt i planprosessen gjennom Bugøynes fiskarlag som medlem av ressursgruppe.</p> <p>Også akvakulturaktører vil bli invitert til medvirkning i planprosessen.</p> <p>Når det gjelder plan for sjøarealene i kommunen, skal Sør-Varanger kommune i 2017 sammen med flere kommuner, starte opp planarbeidet med en interkommunal kystsoneplan for Varanger.</p>
Statnett 23.03.17	Statnett har ingen kommentarer til forslaget slik det foreligger.	Tas til orientering.
Kystverket Troms og Finnmark 28.03.17	<p>Kystverket ønsker en egen del i strategisk næringsplan som omhandler ny stamnetterminal, og hvordan kommunen ønsker å legge til rette for en slik etablering.</p> <p>Kommunen bør også ha en strategi for sjørettet/maritim næring, og hvordan en kan legge til rette for eventuelle nye næringsarealer knyttet opp til slik aktivitet, og som kan stimulere til mer gods fra vei til sjø.</p>	<p>Havn og annen viktig infrastruktur vil bli inkludert i planen. Valg av strategier vil være et resultat av prosessen, og havn og maritime hensyn vil bli behandlet i planen, men rådmannen vurderer at det er for tidlig å konkludere med valg av strategier.</p> <p>Når det gjelder plan for sjøarealene i kommunen, skal Sør-Varanger kommune i 2017 sammen med flere kommuner, starte opp planarbeidet med en interkommunal kystsoneplan for Varanger.</p>
Rådet for likestilling av	Inkludering av mennesker med funksjonsnedsettelser i arbeidslivet	Rådet for likestilling av funksjonshemmede vil i det

funksjonshemmede 04.04.17	er viktig og gir økt livskvalitet. Rådet for likestilling av funksjonshemmede ønsker at den strategiske næringsplanen må inneholde en strategi for å få flere med funksjonsnedsettelse i arbeid. Det er også ønske om å også å bidra og delta aktivt som en samarbeidspart videre i planprosessen.	videre arbeidet bli involvert som en høringsinstans og. Innspillet tas med i det videre arbeidet i planprosessen
Avinor AS 04.04.17	Avinor har tiltro til at den strategiske næringsplanen verdsetter lufthavnens positive tilstedeværelse i influensområdet.	Kirkenes lufthavn er av stor betydning for næringsutviklingen i kommunen og både lufthavnen og annen viktig infrastruktur vil bli behandlet i planen.

Som en generell kommentar til alle innspillene ønsker rådmannen å presisere at ytterligere spissing og prioriteringer av mål og strategier vil være et resultat av planprosessen, og rådmannen ønsker ikke å forskuttere dette på nåværende tidspunkt.

Kommuneplanens hovedmål:

Sør-Varanger kommune skal utvikles til et lokalsamfunn som gir grunnlag for befolkningsvekst i alle deler av kommunen. Arealdisponering og offentlig service og tjenesteproduksjon skal dimensjoneres ut fra en samlet befolkning på 12.000 innbyggere ved planperiodens utløp, og ha en kvalitet som gjør kommunen attraktiv som bosted og for etableringer og knoppskyting i privat næringsliv.

Hovedmålet vil være retningsgivende for de politiske og administrative prioriteringer i hele den kommunale organisasjon i planperioden. Ut fra dette, skal det gjøres vurderinger i forhold til følgende satsingsområder:

Næringsutvikling:

Strategisk næringsplan vil sikre en langsiktig og målrettet planlegging av næringsutviklingen i kommunen.

Infrastruktur:

Barn og ungdom:

Folkehelse:

Kompetansebygging:

Økonomi:

Planprosessen vil ha et behov for kr 90 000,- som er dekket over næringsfondet (vedtak 026/16).

Universell utforming, jfr bestemmelser i plan og bygningslov:

Alternative løsninger:

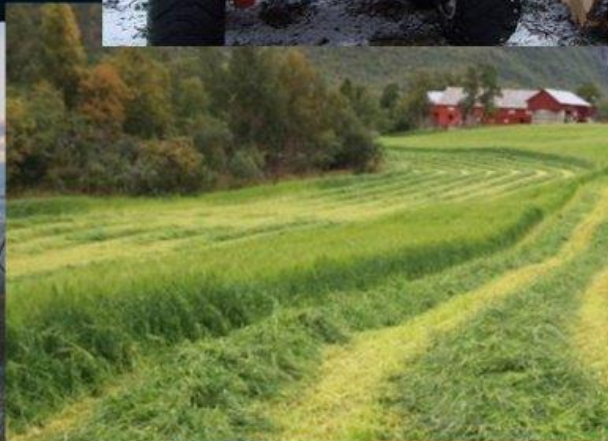
Alternativ til innstilling:

Forslag til innstilling:

I medhold av plan- og bygningsloven §4-1 og §11-13 fastsetter utvalg for plan og samferdsel *planprogram for strategisk næringsplan 2017-2027*, i henhold til kommunal planstrategi 2016-2019.

Nina Bordi Øvergaard
rådmann

- Dette dokumentet er godkjent elektronisk i Sør-Varanger kommune og har derfor ingen signatur. -



Sør-Varanger kommune

Planprogram for
strategisk næringsplan 2017-2027



Vedtatt av utvalg
for plan og
samferdsel:

23.05.2017

Innhold

1. Innledning og bakgrunn	3
2. Målsetninger med planarbeidet	3
3. Kommunale, regionale og nasjonale rammer	4
4. Fokusområder	5
5. Organisering av planarbeidet	6
6. Framdriftsplan	7

Forsidebilder: fra ø.v.:

*ffk.no, regjeringen.no/Helge Molvig, sundquist.no, fylkesmannen.no, sametinget.no
norwaykingcrab.no, kirkenessnowhotel.no*

1. Innledning og bakgrunn

I følge kommunal planstrategi 2016-2019 skal det utarbeides en strategisk næringsplan med oppstart i 2016. Det er også nedfelt at planen skal være en kommunedelplan som skal følges av en handlingsdel som rulleres hvert år, noe som vil gjøre det enklere å fange opp nye behov og utfordringer i ulike næringer. En kommunedelplan følger plan- og bygningsloven sine krav til planprosess og skal sikre bred medvirkning.

Tradisjonelt sett har Sør-Varanger kommune vært forankret i mineralnæringen som har bidratt til å skape en næringsmessig monokultur. Førrige planperiode var preget av et velfungerende og optimistisk næringsliv med svært lav arbeidsledighet. Da Sydvaranger Gruve AS ble slått konkurs i november 2015, og 422 arbeidsplasser gikk tapt, mistet kommunen den viktigste private sysselsetteren i Sør-Varanger. Dette gjør at en strategisk næringsplan i stor grad må fokusere på andre næringer, samtidig som det legges til rette for å beholde kompetansen. Sør-Varanger kommune opplever endringer i næringslivet, noe som gir nye muligheter for nye satsningsområder. Høsten 2016 ble det igjen startet opp noe gruvevirksomhet, og selv om sysselsettingseffekten ikke vil komme opp på tilsvarende nivå som tidligere, i denne planperioden, vil det være naturlig å inkludere gruvevirksomheten i strategisk næringsplan.

Utviklingen i Sør-Varanger krever at man tenker helhetlig og evner å forene ulike planområder. Det vil være viktig å koble sammen næringsplanen med generell samfunnsutvikling. I kommunal planstrategi 2016-2019 understrekes behovet for én overordnet plan som favner alle næringer. Dette begrunnes med begrensede planleggingsressurser og økonomiske ressurser til å følge opp planer for hver enkelt næringssektor.

Sør-Varanger kommune har fått status som omstillingskommune, noe som innebærer at strategisk næringsplan, i likhet med omstillingsplan 2016-2022, vil bygge på den strategiske utviklingsanalysen, datert 25. mai 2016 og utført av Norconsult.

2. Målsetninger med planarbeidet

Hovedmålet med planarbeidet er å lage én overordnet plan for alle næringer, der de ulike næringene, som for eksempel reiseliv, kultur, industri, landbruk, handel, osv., synliggjøres i egne kapitler. I planen skal det også legges stor vekt på fiskeri og sjømatnæringen.

Kommuneplanens samfunnsdel vil være det overordnede styringsdokumentet i arbeidet med strategisk næringsplan. I kommuneplanens samfunnsdel 2014-2026 er det under *næringsutvikling* beskrevet følgende visjon: *Regionscenteret Sør-Varanger er den kommunen med størst konkurransekraft og verdiskapning i hele Øst-*

Finnmark. For at denne visjonen skal bli en realitet, vil det være viktig å arbeide målrettet med å beholde kompetansen i kommunen ved å tilby interessante jobbmuligheter og skape et innovativt næringsliv som er villig til å satse for fremtiden. Det vil også være avgjørende at Sør-Varanger blir framtidig vertskommune for petroleumsvirksomhet i Øst-Finnmark.

Strategisk næringsplan vil ha et tidsperspektiv på ti år og være gjeldende fra 2017-2027. I denne perioden vil den fungere som en veileder for hvordan Sør-Varanger kommune skal arbeide for å opprettholde et konkurransedyktig næringsliv og ha størst verdiskapning i Øst-Finnmark.

3. Kommunale, regionale og nasjonale rammer

Strategisk næringsplan for Sør-Varanger kommune skal utarbeides i henhold til relevante nasjonale og regionale føringer, samt kommunens egne strategidokumenter som er knyttet til de ulike sektorene innenfor næringsutvikling. De dokumentene som vil ha mest innvirkning på planarbeidet er listet opp nedenfor.

Regionalt utviklingsprogram for Finnmark 2014-2023

Fylkestinget i Finnmark har gjennom utviklingsprogrammet vedtatt at områdene som skal prioriteres spesielt mot 2023 er økt samarbeid mellom bedrifter og andre næringsaktører, verdiskapning gjennom samhandling og i konkurranse med store internasjonale aktører, og styrking og utvikling av det regionale omdømmet. Prioriteringen som gjøres på fylkesnivå vil også legge føringer for arbeidet med strategisk næringsplan i Sør-Varanger kommune.

Kommuneplanens samfunnsdel 2014-2026

Kommuneplanens samfunnsdel understreker Sør-Varanger kommunes geopolitiske plassering som den viktigste rammen for næringsutviklingen. Beliggenheten nær Finland, Russland og Barentshavet setter Sør-Varanger i en unik posisjon når det gjelder blant petroleumsvirksomhet, sjøfart, fiske og reiseliv.

Kommunal planstrategi 2016-2019

Det er vedtatt i Sør-Varanger kommunes planstrategi at det er behov for én overordnet plan for næringsutvikling som favner alle næringer. Planen kan i stor grad bygge på kommunens omstillingsplan.

Omstillingsplan 2016-2022

Omstillingsplanen beskriver utfordringene og mulighetene i Sør-Varanger kommune etter at Sydvaranger Gruve AS gikk konkurs i november 2015. Planen baserer seg på en strategisk utviklingsanalyse utført av Norconsult på oppdrag fra Finnmark

fylkeskommune. Siden Sør-Varanger nå har fått status som omstillingskommune, vil omstillingsplan 2016-2022 legge viktige føringer også for utarbeidelsen av strategisk næringsplan.

Landbruksplan for Sør-Varanger 2015-2018

I landbruksplanen er det beskrevet, ut ifra kommuneplanens samfunnsdel, et mål om at Sør-Varanger kommune skal ha levedyktige primærnæringer. For å sikre videre satsning på primærnæringene i kommunen vil det være viktig å innarbeide strategiene som en del av strategisk næringsplan. Et levedyktig landbruk skal sikres gjennom verdiskapning, sikre arealgrunnlaget, sikre det materielle grunnlaget for samisk kultur, rekruttering og samarbeid.

I tillegg vil følgende rammer være gjeldende i planprosessen:

- Masterplan Sør-Varanger mot 2025 (reiseliv)
- Nordkloden (rapport fra utenriksdepartementet)
- Knutepunkt Kirkenes
- Sør-Varanger kommunes prosjekt *næringsvennlig kommune*

4. Fokusområder

Strategisk næringsplan skal ifølge kommunal planstrategi 2016-2019 være én plan der ulike næringer er inndelt i ulike kapitler. Den overordnede visjonen i kommuneplanens samfunnsdel er at:

«Sør-Varanger kommune skal utvikles til et lokalsamfunn som gir grunnlag for befolkningsvekst i alle deler av kommunen. Arealdisponering og offentlig service og tjenesteproduksjon skal dimensjoneres ut ifra en samlet befolkning på 12 000 innbyggere ved planperiodens utløp, og ha en kvalitet som gjør kommunen attraktiv som bosted og for etableringer og knoppskyting i privat næringsliv.

Hovedmålet bidrar til å styre den overordnede planleggingen i kommunen, og sammen med målsetningene for næringsutvikling dannes grunnlaget for fokusområdene i strategisk næringsplan. Det skal utarbeides en langsiktig og strategisk næringsplan som skal;

- Legge til rette for et konkurransedyktig næringsliv basert på lokale fortrinn med spennende jobbmuligheter i næringslivet
- Legge til rette for mangfoldige arbeidsplasser og innovativt næringsliv med attraktivitet og etablererkultur
- Legge til rette for generell og god kompetanse i næringslivet
- Legge til rette for levedyktige primærnæringer
- Utnytte Barentshavet som utviklingsressurs

- Utnytte grunnlaget i en sterk offentlig sektor til å legge til rette for flere private tjenesteleverandører til offentlig sektor
- Tydeliggjøre organiseringen av og rollefordelingen i kommunenes næringsarbeid

5. Organisering av planarbeidet

Det er kommunestyret som vil ha den overordnede ledelsen av arbeidet med kommunedelplanen, men utvalg for miljø og næring vil ha styringsansvaret.

Rådmannen vil ha det overordnede administrative ansvaret for planprosessen og være bindeleddet mellom det politiske og det administrative nivået. Plan- og utviklingsavdelingen vil være sekretariat for planarbeidet, og ha ansvar for oppfølging og gjennomføring av arbeidet.

Det vil opprettes en administrativ arbeidsgruppe som vil sikre framdrift i planprosessen. Det vil også opprettes referansegrupper som innehar kompetanse og særskilt viktige interesser innenfor planarbeidets område.

Medvirkning

I følge plan- og bygningsloven § 1-1 er det lovfestet at planlegging og vedtak skal sikre åpenhet, forutsigbarhet og medvirkning for alle berørte interesser og myndigheter. Kommunedelplanen vil bli sendt på høring i henhold til Plan- og bygningsloven i forbindelse med den politiske behandlingen av kommunens planverk. Underveis i planarbeidet vil det gjennomføres dialogmøter med berørte sektormyndigheter dersom kommunen som planmyndighet finner behov for det.

Når forslaget til strategisk næringsplan er utarbeidet og vedtatt i utvalg for miljø og næring, vil planforslaget oversendes til berørte myndigheter for uttalelser og innspill. Høringsperioden vil være på minimum 8 uker.

På lik linje med offentlige myndigheter vil lokale interessenter også få mulighet til å medvirke i planprosessen. Utformingen av strategisk næringsplan for Sør-Varanger kommune skal skje i samarbeid med næringslivet i kommunen for å få innspill direkte fra bedriftsnivå. Et virkemiddel kan være å arrangere møter eller andre kreative prosesser, for eksempel verksteder, for å engasjere og involvere næringslivet.

6. Framdriftsplan

Arbeidet med strategisk næringsplan vil følge framdriftsplanen som beskrevet nedenfor:

Tidspunkt	Aktivitet	Merknad
Januar 2017	Vedtak av forslag til planprogram i utvalg for miljø og næring	Møte 19.01.16
Januar 2017	Varsle planoppstart og legge ut planprogram på høring og offentlig ettersyn	
Januar/februar 2017	Høring av forslag til planprogram	Minimum 6 uker
Mars/april 2017	Behandle innspill og fastsette planprogrammet	Fastsettes i utvalg for miljø og næring i april
Mars-juli 2017	Utarbeide forslag til strategisk næringsplan	
Mars-mai 2017	Temamøter/verksteder	
Juli/august 2017	Ferdigstille forslag til strategisk næringsplan og vedtak i utvalg for miljø og næring	Fastsettes i utvalg for miljø og næring i august
September/oktober 2017	Høring/offentlig ettersyn av forslag til strategisk næringsplan	Minimum 6 uker
Oktober 2017	Behandle innspill/innsigelser	
November 2017	Vedtak av plan i utvalg for miljø og næring og i kommunestyret	
November 2017	Offentliggjøring av vedtak og ferdig plan	



SØR-VARANGER KOMMUNE

Boks 406, 9915 Kirkenes
Tlf. 78 97 74 00. Fax 78 99 22 12
E-post: postmottak@sor-varanger.kommune.no
www.svk.no

SAKSFRAMLEGG Sak til politisk behandling

Saksbehandler: Tommi Wiik Enhetsleder: Tommi Wiik, tlf.	Dato: 11.05.2017
Arkivsak: <arkivsaksnr>	
Saksordfører: Slagtern, Britt Helen N.	

Utvalg	Saksnummer	Dato
Utvalg for plan og samferdsel	027/17	23.05.2017

BYGGESAK GBN 26/173 TUNSTADBAKKEN 3

Vedlagte dokumenter:

SØKNAD OM DISPENSASJON FRA REGULERINGSBESTEMMELSENE FOR TOMT N -
TUNSTADBAKKEN 3
KART
VISUALISERING AV TUNSTADBAKKEN 1 OG 3
SITUASJONSPLAN- 1-200 - TUNSTADBAKKEN 3
C-1 OPPLYSNINGER GITT I NABOVARSEL FOR DISPENSASJONSSØKNAD -
TUNSTADBAKK
FASADER - PLAN - SNITT - TUNSTADBAKKEN 3

Dokumenter i saken:

2017000018 DISPENSASJONSSØKNAD FOR TUNSTADBAKKEN 3 - NABOVARSEL OG
TEGNINGER
2017000016 SVAR PÅ DISPENSASJON FRA REGULERINGSBESTEMMELSER FOR
TUNSTADBAKKEN 3
2016023328 FORELØPIG SVAR: SØKNAD OM DISPENSASJON FRA
REGULERINGSBESTEMMELSENE FOR TOMT N - TUNSTADBAKKEN 3
2016021714 SØKNAD OM DISPENSASJON FRA REGULERINGSBESTEMMELSENE
FOR TOMT N - TUNSTADBAKKEN 3

Kort sammendrag:

Fiskebeck AS søker på vegne av Herbjørn Randa om dispensasjon fra gjeldende

bestemmelser til «Detaljregulering for felt B2E Skytterhusfjellet» vedrørende oppføring av enebolig på gnr: 26 bnr: 171 uten sokkel. Utbygger ønsker i tillegg å heve gulvhøyde til kote 67.4.

Faktiske opplysninger:

Fiskebeck AS søker på vegne av Herbjørn Randa om dispensasjon fra gjeldende bestemmelser til «Detaljregulering for felt B2E Skytterhusfjellet» vedrørende oppføring av enebolig på gnr: 26 bnr: 171 (Tunstadbakken 3) uten sokkel samt heve gulvhøyde til kote 67,4. Tiltakshaver ønsker å oppføre en enebolig på tomten av lik art som hus på nabotomter iht. vedlagte tegninger.

Vurderinger:

Da tiltaket er i strid med bestemmelser til "Detaljregulering for felt B2E i Skytterhusfjellet" for B11, må søknaden behandles etter plan- og bygningslovens kapittel § 19-2, «dispensasjon».

I § 19-2 andre ledd står følgende: *"Dispensasjon kan ikke gis dersom hensynene bak bestemmelsen det dispenseres fra, eller hensynene i lovens formålsbestemmelse, blir vesentlig tilsidesatt. I tillegg må fordelene ved å gi dispensasjon være klart større enn ulempene etter en samlet vurdering. Det kan ikke dispenseres fra saksbehandlingsregler".*

Det skjønn kommunen skal utøve når det vurderes om dispensasjon skal gis er underlagt omfattende begrensninger. Dette kommer klart fram i lovkommentaren til ny Plan- og bygningslov. Det kreves at hensynene bak den bestemmelsen det dispenseres fra ikke blir vesentlig tilsidesatt. I tillegg må det foretas en interesseavveining, der fordelene ved tiltaket må vurderes opp mot ulempene. For å innvilge dispensasjon må det således foreligge en klar overvekt av hensyn som taler for dispensasjon. Som angitt i paragrafkommentarene i ny lov vil vurderingen av omsøkte tiltak i forhold til lovens kriterier være rettsanvendelse, og gjelder:

- Om hensynene bak bestemmelsene det dispenseres fra, eller hensynene i formålsbestemmelsen blir vesentlig tilsidesatt
- Om fordelene ved å gi dispensasjon vil være klart større enn ulempene etter en samlet vurdering
- Om det legges (tilstrekkelig) vekt på dispensasjonens konsekvenser for helse, miljø sikkerhet og tilgjengelighet
- Om det legges forutsatt vekt på foreliggende nasjonale eller regionale rammer og mål
- Om negativ uttalelse fra statlig eller regional fagmyndighet tillegges tilstrekkelig vekt
- Om det dispenseres fra saksbehandlingsregler

Hvis vurderinger etter første, andre eller siste strekpunkt konkluderer med at lovens vilkår ikke er oppfylt vil dispensasjon ikke kunne gis. Tredje og fjerde strekpunkt vil først og fremst være aktuelle skjønnsmomenter i vurderinger etter første og andre strekpunkt. Det gjelder for så vidt også femte strekpunkt, men dette punktet vil være en ramme og påminnelse overfor kommunene, og et grunnlag for vedkommende myndighet og klageorganet i forbindelse med en eventuell klagesituasjon dersom kommunen likevel fatter vedtak i strid med uttalelse fra fagorgan.

Vurderinger:

Søkers/Tiltakshavers vurdering:

Gjeldende bestemmelser for feltet pålegger utbyggere å oppføre boliger med sokkel. Søker vurderer det dithen at oppføring av bolig med sokkel på tomte ikke er hensiktsmessig i forhold til terreng samt omkringliggende bebyggelse. I tillegg ønsker søker å heve gulvhøyde til kote 67.4. Det ble gitt dispensasjon (Vedtatt i UFPS 16.02.2012) til å heve bygget på nabotomten (Tunstadbakken 1) til samme høyde.

Rådmannens vurdering etter lovkommentarens første strekpunkt over:

Bestemmelsene det dispenseres fra stiller krav til oppføring av enebolig med sokkel + 1 ½ etasje. Hensynet bak bestemmelsen for B11 er at terrenget innenfor planområdet i størst mulig grad skal ivaretas. Begrunnelsen for dette er at det er store terrengforskjell på tomtene.

Felt B11 består av fire tomter: GBN: 26/172, 26/176, 26/177 samt 26/173. Det har gjennom tidligere vedtak blitt gitt dispensasjon til oppføring av bolig uten sokkel på GBN. 26/172 (Tunstadbakken 1).

Boligen oppført på Tunstadbakken 1 ligger på kote 67.4. Ved å heve gulvhøyden til samme kote på Tunstadbakken 3, vil en få et mer estetisk tiltalende helhetsinntrykk av området.

Etter en samlet vurdering vil en heving av gulvhøyde til kote 67.4 samt oppføring av bolig uten sokkel, vil ikke dette føre til vesentlige terrenginngrep. I tillegg vil den samlede effekten av tiltakene ha en forskjønnende effekt på området. Hensynet bak bestemmelsen anses dermed ikke som vesentlig tilsidesatt.

Rådmannens vurdering etter lovkommentarens andre strekpunkt over:

Fordelene ved å gi dispensasjon retter seg mot tilpassing av bolig på tomta mot terreng samt omkringliggende bebyggelse. Tiltaket vil ikke medføre større endringer da omkringliggende bebyggelse er av lik art som det omsøkte tiltaket. Fordelene ved å gi dispensasjon anses som større enn ulempene.

Rådmannens vurdering etter innkomne uttalelser:

Ikke vurdert.

Rådmannens vurdering etter naturmangfoldslovens §§ 8-12, jf. § 7:

Ikke relevant.

Kommuneplanens hovedmål:

Sør-Varanger kommune skal utvikles til et lokalsamfunn som gir grunnlag for befolkningsvekst i alle deler av kommunen. Arealdisponering og offentlig service og tjenesteproduksjon skal dimensjoneres ut fra en samlet befolkning på 12.000 innbyggere ved planperiodens utløp, og ha en kvalitet som gjør kommunen attraktiv som bosted og for etableringer og knoppskyting i privat næringsliv.

Hovedmålet vil være retningsgivende for de politiske og administrative prioriteringer i hele den kommunale organisasjon i planperioden. Ut fra dette, skal det gjøres vurderinger i forhold til følgende satsingsområder:

Næringsutvikling:

Infrastruktur:

Barn og ungdom:

Folkehelse:

Kompetansebygging:

Økonomi:

Universell utforming, jfr bestemmelser i plan og bygningslov:

Alternativ til innstilling:

I medhold av Plan- og bygningslovens § 19-2 avslår Utvalg for Plan og Samferdsel og

utvikling søknaden, og gir ikke dispensasjon fra gjeldende reguleringsbestemmelser for oppføring av enebolig uten sokkel på eiendom med gnr. 22, bnr. 172 (Tunstadbakken 3), samt heving av gulvhøyde til kote 67.4.

Forslag til innstilling:

I medhold av plan- og bygningslovens § 19-2 innvilger Utvalg for Plan og Samferdsel søknaden og gir dispensasjon fra gjeldende reguleringsbestemmelser for oppføring av enebolig uten sokkel på eiendom med gnr. 22, bnr. 172 (Tunstadbakken 3), samt heve gulvhøyde til kote 67.4.

Begrunnelse:

Hensynet bak bestemmelsene det dispenseres fra blir ikke vesentlig tilsidesatt, jf.

vurderinger etter lovkommentarens første strekpunkt over. Etter en samlet vurdering

synes fordelene ved tiltaket å være klart større enn ulempene, jf. vurderinger etter

lovkommentarens andre strekpunkt over.

Nina Bordi Øvergaard
rådmann

- Dette dokumentet er godkjent elektronisk i Sør-Varanger kommune og har derfor ingen signatur. -

Kaitomta Vadsø AS
Tunstadbakken 31 A
9900 Kirkenes

Sør Varanger Kommune Plan og Utviklingsavdelingen

Tunstadbakken 3 tomt Gnr 26 Bnr 171

Dispensasjons søknad tomt N

Søker med dette om dispensasjon fra reguleringsbestemmelsene for tomten

Søknaden gjelder :

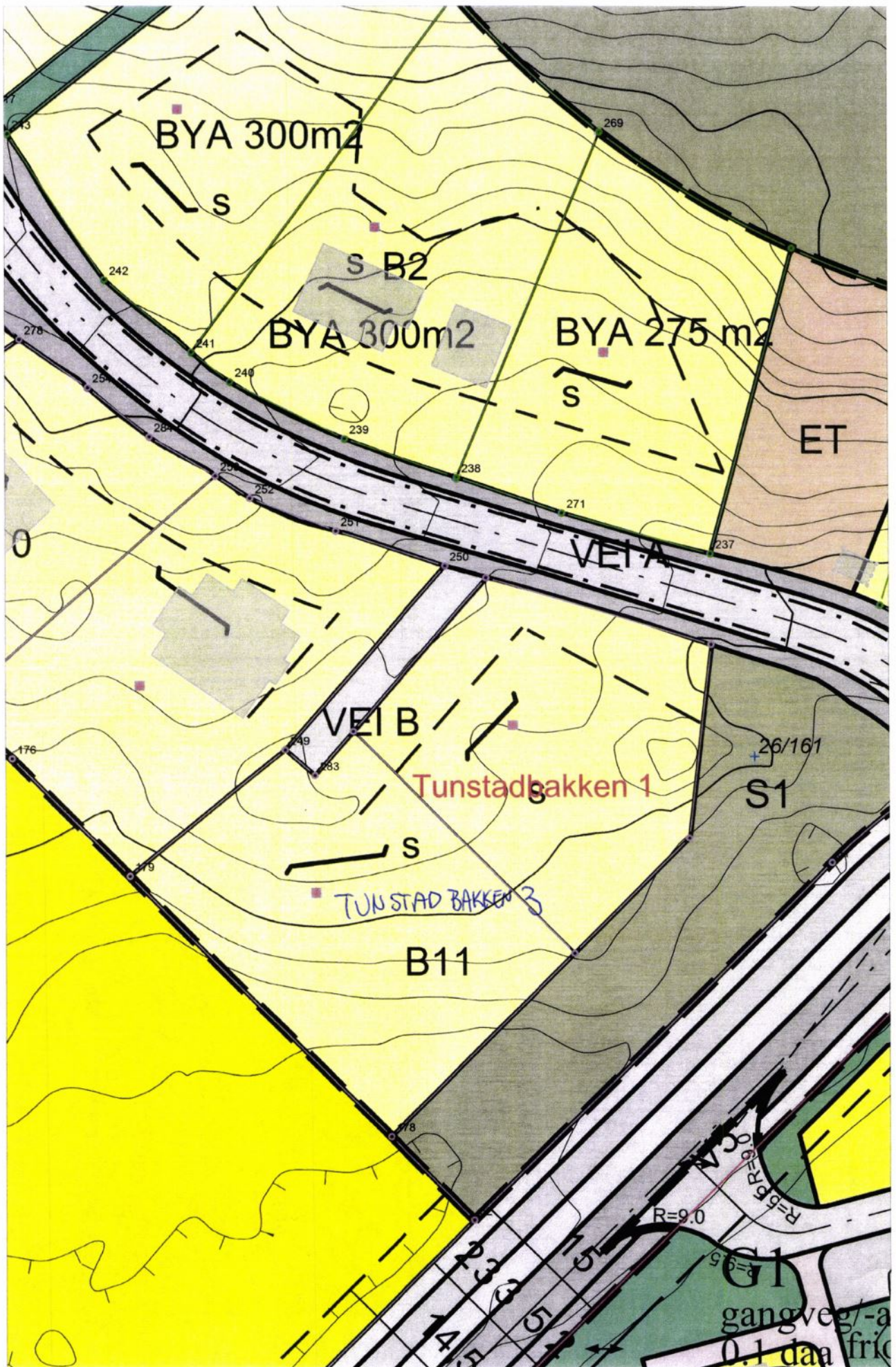
PKT 1 Ønsker ikke å bygge huset med sokkel da det vil være unaturlig og få inn en sokkel
I bolig området i forhold til Tunstadbakken 1 – 5 og 7

PKT 2 Ønsker og heve Gulv høyde til kote 67,4 lik nabo tomt Tunstadbakken 1

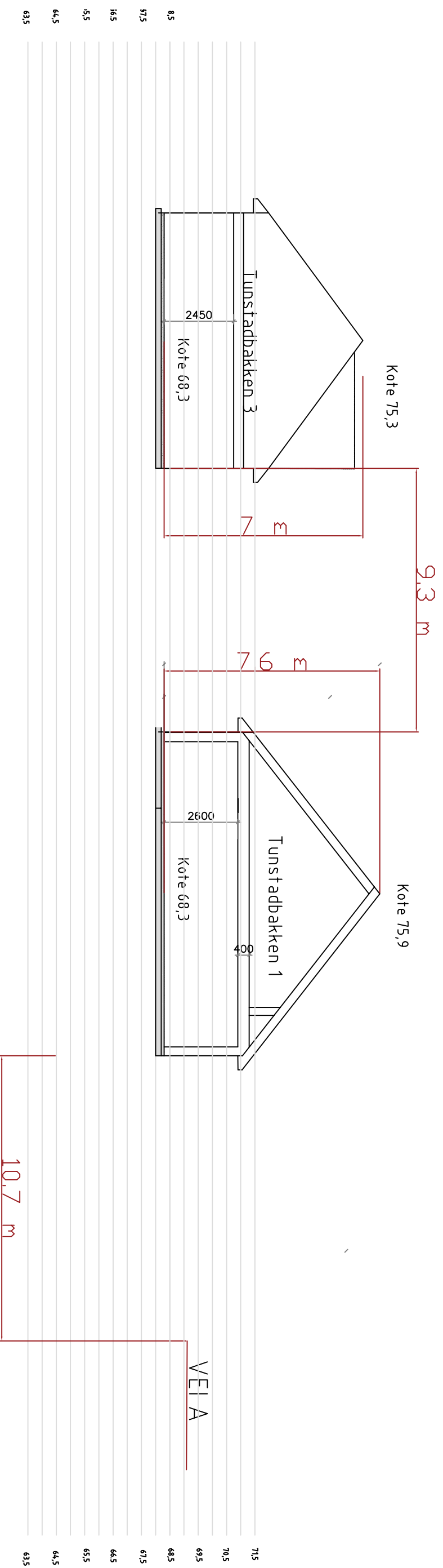
Da denne var alt for lav i forhold til Tunstadbakken 1 det ble gitt dispensasjon til og heve den.


VH Herbjørn Randa
For Kaitomta Vadsø AS

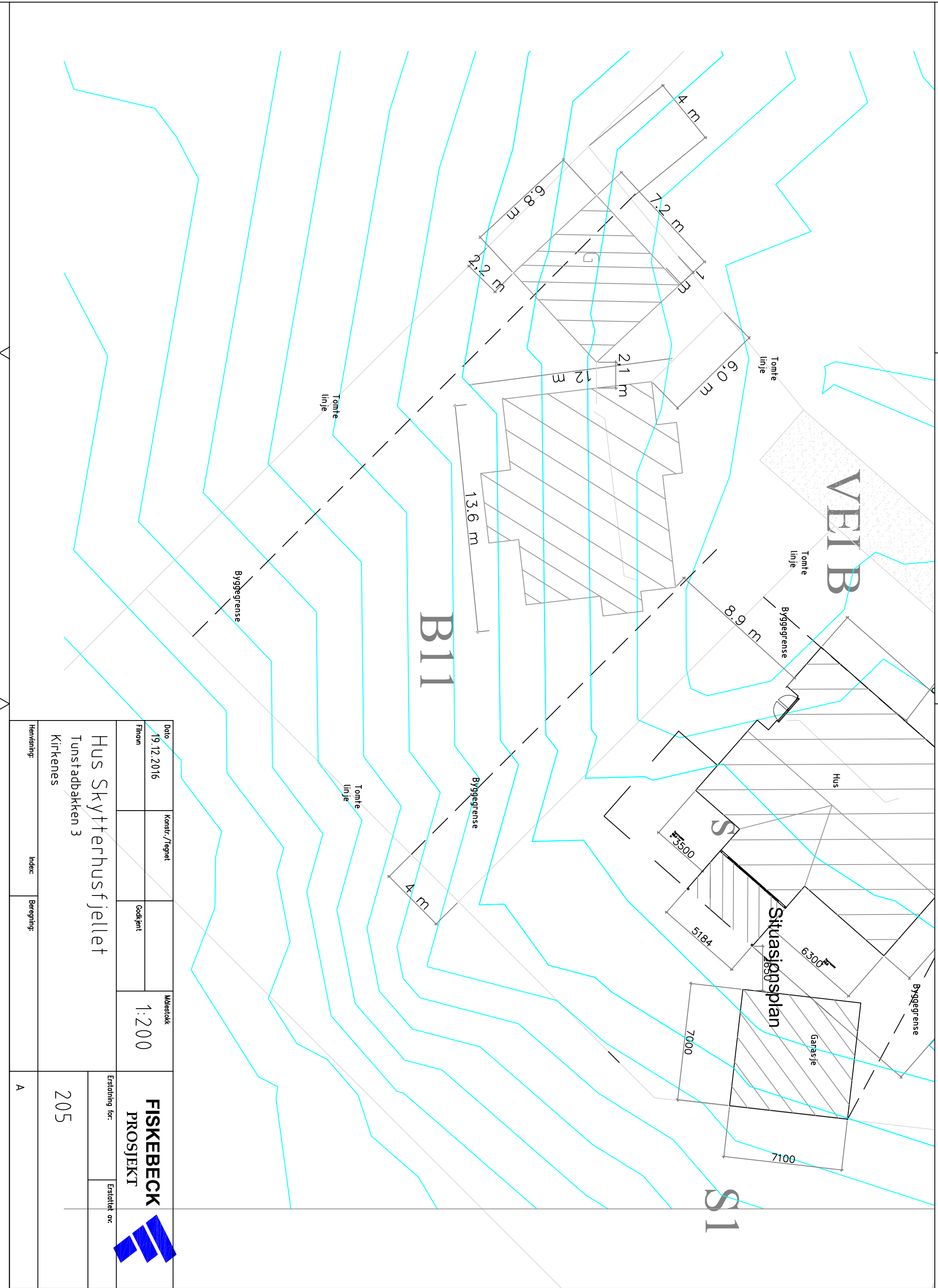
SØR VARANGER KOMMUNE Hesseng 14.10.16 Boks 406, 9915 Kirkenes		
14 OKT. 2016		
Saksnr: 16/2420 -	Dok.nr:	Off.vurdering: Kopi til:




Kote for Tunstadbakken 1 og 3



Date		Konstr./Tegnet		Målestokk		FISKEBECK PROSJEKT 	
20.12.2016				1:150			
Filnavn		Godkjent				Erstating for:	
						206	
Hus Skytterhusfjellet Tunstadbakken 3 Kirkenes		Index:		Beregning:		Erstattet av:	
Henvisning:		A					



Dato	19.12.2016	Konstr./Regnet		Målestokk	1:200	FISKEBECK PROSJEKT	
Filnavn			Godkjent				
Hus Skytterhusfjellet Tunstadbakken 3 Kirkenes						Erstatning for:	205
Erstatning for:						Erstatet av:	
Henvisning:				Index:		Beregning:	
				A			

Vedlegg nr.
C -



Opplysninger gitt i nabovarsel sendes kommunen sammen med søknaden

(Gjenpart av nabovarsel)

Pbl § 21-3

Tiltak på eiendommen:							
Gnr.	Bnr.	Festenr.	Seksjonsnr.	Eiendommens adresse	Postnr.	Poststed	
26	173			Tunstadbakken 3	9915	KIRKENES	
Eier/fester				Kommune			
Herbjørn Randa				SØR-VARANGER			

Det varsles herved om							
<input checked="" type="checkbox"/> Nybygg	<input type="checkbox"/> Anlegg	<input type="checkbox"/> Endring av fasade	<input type="checkbox"/> Riving				
<input type="checkbox"/> Påbygg/tilbygg	<input type="checkbox"/> Skilt/reklame	<input type="checkbox"/> Innhegning mot veg	<input type="checkbox"/> Bruksendring				
<input type="checkbox"/> Midlertidig bygning, konstruksjon eller anlegg	<input type="checkbox"/> Antennesystem	<input type="checkbox"/> Oppretting/ending av matrikkelenhet (eiendomsdeling) eller bortfeste	<input type="checkbox"/> Annet				
Dispensasjon etter plan- og bygningsloven kapittel 19							
<input type="checkbox"/> Plan- og bygningsloven med forskrifter	<input checked="" type="checkbox"/> Kommunale vedtekter	<input type="checkbox"/> Arealplaner	<input type="checkbox"/> Vegloven	Vedlegg nr. B - 1			

Arealdisponering		
Sett kryss for gjeldende plan		
<input type="checkbox"/> Arealdel av kommuneplan	<input type="checkbox"/> Reguleringsplan	<input checked="" type="checkbox"/> Bebyggelsesplan
Navn på plan		
B2 - skytterhusfjellet		

Beskriv nærmere hva nabovarslet gjelder	
Søknad om dispensasjon, se vedlegg. Legger med Situasjonsplan, snitt og fasader	
Vedlegg nr. Q -	

Spørsmål vedrørende nabovarsel rettes til			
Foretak/tiltakshaver			
Fiskebeck Prosjekt AS			
Kontaktperson, navn	E-post	Telefon	Mobil
Jens-Åge Mikkola	prosjekt@fiskebeck.no		
Søknaden kan ses på hjemmeside: (ikke-obligatorisk)		www.	

Merknader sendes til			
Eventuelle merknader skal være mottatt innen 2 uker etter at dette varsel er sendt. Ansvarlig søker/tiltakshaver skal sammen med søknad sende innkomne merknader og redegjøre for ev. endringer.			
Navn		Postadresse	
Jens-Åge Mikkola		Pasvikveien 2	
Postnr.	Poststed	E-post	
9900	KIRKENES	prosjekt@fiskebeck.no	

Beskrivelse av vedlegg	Gruppe	Nr. fra - til	Ikke relevant
Dispensasjonssøknad/vedtak	B	1 - 3	<input type="checkbox"/>
Situasjonsplan	D	1 - 1	<input type="checkbox"/>
Tegninger snitt, fasade	E	1 - 1	<input type="checkbox"/>
Andre vedlegg	Q	-	<input checked="" type="checkbox"/>

Underskrift		
Tilsvarende opplysninger med vedlegg er sendt i nabovarsel til berørte naboer og gjenboere. Mottagere av nabovarsel fremgår av kvittering for nabovarsel.		
Sted	Dato	Underskrift ansvarlig søker eller tiltakshaver
Kirkenes	06.12.2016	
Gjentas med blokkbokstaver JENS ÅGE MIKKOLA		

Kvittering for nabovarsel sendes kommunen sammen med søknaden

Nabovarsel kan enten sendes som rekommandert sending, overleveres personlig mot kvittering eller sendes på e-post mot kvittering. Med kvittering for mottatt e-post menes en e-post fra nabo/gjenboer som bekrefter å ha mottatt nabovarselet. Ved personlig overlevering vil signatur gjelde som bekreftelse på at varslet er mottatt. Det kan også signeres på at man gir samtykke til tiltaket.

Tiltaket gjelder							
Eiendom/ byggsted	Gnr.	Bnr.	Festnr.	Seksjonsnr.	Bygningsnr.	Bolignr.	Kommune
	26	173					SØR-VARANGER
	Adresse				Postnr.	Poststed	
	Tunstadbakken 3				9915	KIRKENES	

Følgende naboer har mottatt eller fått rek. sending av vedlagte nabovarsel med tilhørende vedlegg:

Nabo-/gjenboereiendom				Eier/fester av nabo-/gjenboereiendom			
Gnr.	Bnr.	Festnr.	Seksjonsnr.	Eiers/festers navn		Dato sendt e-post	
26	176			Børge Pedersen			
Adresse				Adresse			
Tunstadbakken 5				Tunstadbakken 5			
Kvittering vedlegges							
Postnr.	Poststed			Postnr.	Poststed		Poststedets reg.nr.
9900	KIRKENES			9900	KIRKENES		
Personlig kvittering for	Dato	Sign.		Personlig kvittering for	Dato	Sign.	
<input type="checkbox"/> mottatt varsel				<input type="checkbox"/> samtykke til tiltaket			

Nabo-/gjenboereiendom				Eier/fester av nabo-/gjenboereiendom			
Gnr.	Bnr.	Festnr.	Seksjonsnr.	Eiers/festers navn		Dato sendt e-post	
26	160			TOTO Utvikling Nord AS			
Adresse				Adresse			
Leirdueveien				Postboks 511			
Kvittering vedlegges							
Postnr.	Poststed			Postnr.	Poststed		Poststedets reg.nr.
9900	KIRKENES			9915	KIRKENES		
Personlig kvittering for	Dato	Sign.		Personlig kvittering for	Dato	Sign.	
<input type="checkbox"/> mottatt varsel				<input type="checkbox"/> samtykke til tiltaket			

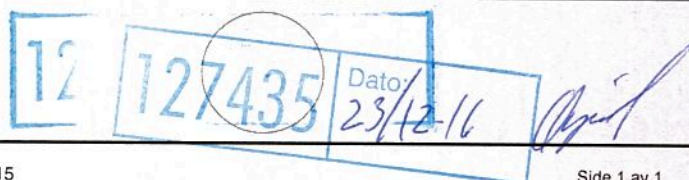
Nabo-/gjenboereiendom				Eier/fester av nabo-/gjenboereiendom			
Gnr.	Bnr.	Festnr.	Seksjonsnr.	Eiers/festers navn		Dato sendt e-post	
26	172			Herbjørn Randa			
Adresse				Adresse			
Tunstadbakken 1				Tunstadbakken 31 A			
Kvittering vedlegges							
Postnr.	Poststed			Postnr.	Poststed		Poststedets reg.nr.
9900	KIRKENES			9900	KIRKENES		
Personlig kvittering for	Dato	Sign.		Personlig kvittering for	Dato	Sign.	
<input type="checkbox"/> mottatt varsel				<input type="checkbox"/> samtykke til tiltaket			

Nabo-/gjenboereiendom				Eier/fester av nabo-/gjenboereiendom			
Gnr.	Bnr.	Festnr.	Seksjonsnr.	Eiers/festers navn		Dato sendt e-post	
26	156			Skytterhusfjellet Borettslag			
Adresse				Adresse			
Lykketreffet				Postboks 1284			
Kvittering vedlegges							
Postnr.	Poststed			Postnr.	Poststed		Poststedets reg.nr.
9900	KIRKENES			9505	ALTA		
Personlig kvittering for	Dato	Sign.		Personlig kvittering for	Dato	Sign.	
<input type="checkbox"/> mottatt varsel				<input type="checkbox"/> samtykke til tiltaket			

Nabo-/gjenboereiendom				Eier/fester av nabo-/gjenboereiendom			
Gnr.	Bnr.	Festnr.	Seksjonsnr.	Eiers/festers navn		Dato sendt e-post	
Adresse				Adresse			
Kvittering vedlegges							
Postnr.	Poststed			Postnr.	Poststed		Poststedets reg.nr.
Personlig kvittering for	Dato	Sign.		Personlig kvittering for	Dato	Sign.	
<input type="checkbox"/> mottatt varsel				<input type="checkbox"/> samtykke til tiltaket			

Det er per dags dato innlevert rekommandert sending til ovennevnte adressater.

Samlet antall sendinger: _____ Sign. _____



Kvittering for nabovarsel sendes kommunen sammen med søknaden

Nabovarsel kan enten sendes som rekommandert sending, overleveres personlig mot kvittering eller sendes på e-post mot kvittering. Med kvittering for mottatt e-post menes en e-post fra nabo/gjenboer som bekrefter å ha mottatt nabovarselet. Ved personlig overlevering vil signatur gjelde som bekreftelse på at varslet er mottatt. Det kan også signeres på at man gir samtykke til tiltaket.

Tiltaket gjelder							
Eiendom/ byggested	Gnr.	Bnr.	Festenr.	Seksjonsnr.	Bygningsnr.	Bolignr.	Kommune
	26	173					SØR-VARANGER
	Adresse				Postnr.	Poststed	
	Tunstadbakken 3				9915	KIRKENES	

Følgende naboer har mottatt eller fått rek. sending av vedlagte nabovarsel med tilhørende vedlegg:

Nabo-/gjenboereiendom				Eier/fester av nabo-/gjenboereiendom			
Gnr.	Bnr.	Festenr.	Seksjonsnr.	Eiers/festers navn		Dato sendt e-post	
26	176			Børge Pedersen			
Adresse				Adresse		Kvittering vedlegges	
Tunstadbakken 5				Tunstadbakken 5			
Postnr.	Poststed			Postnr.	Poststed		
9900	KIRKENES			9900	KIRKENES		
Personlig kvittering for		Dato	Sign.	Personlig kvittering for		Dato	Sign.
<input type="checkbox"/> mottatt varsel				<input type="checkbox"/> samtykke til tiltaket		27/12-16	Børge Pedersen

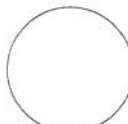
Nabo-/gjenboereiendom				Eier/fester av nabo-/gjenboereiendom			
Gnr.	Bnr.	Festenr.	Seksjonsnr.	Eiers/festers navn		Dato sendt e-post	
26	160			TOTO Utvikling Nord AS			
Adresse				Adresse		Kvittering vedlegges	
Leirdueveien				Postboks 511			
Postnr.	Poststed			Postnr.	Poststed		
9900	KIRKENES			9915	KIRKENES		
Personlig kvittering for		Dato	Sign.	Personlig kvittering for		Dato	Sign.
<input type="checkbox"/> mottatt varsel				<input checked="" type="checkbox"/> samtykke til tiltaket		23/12-16	Eivind

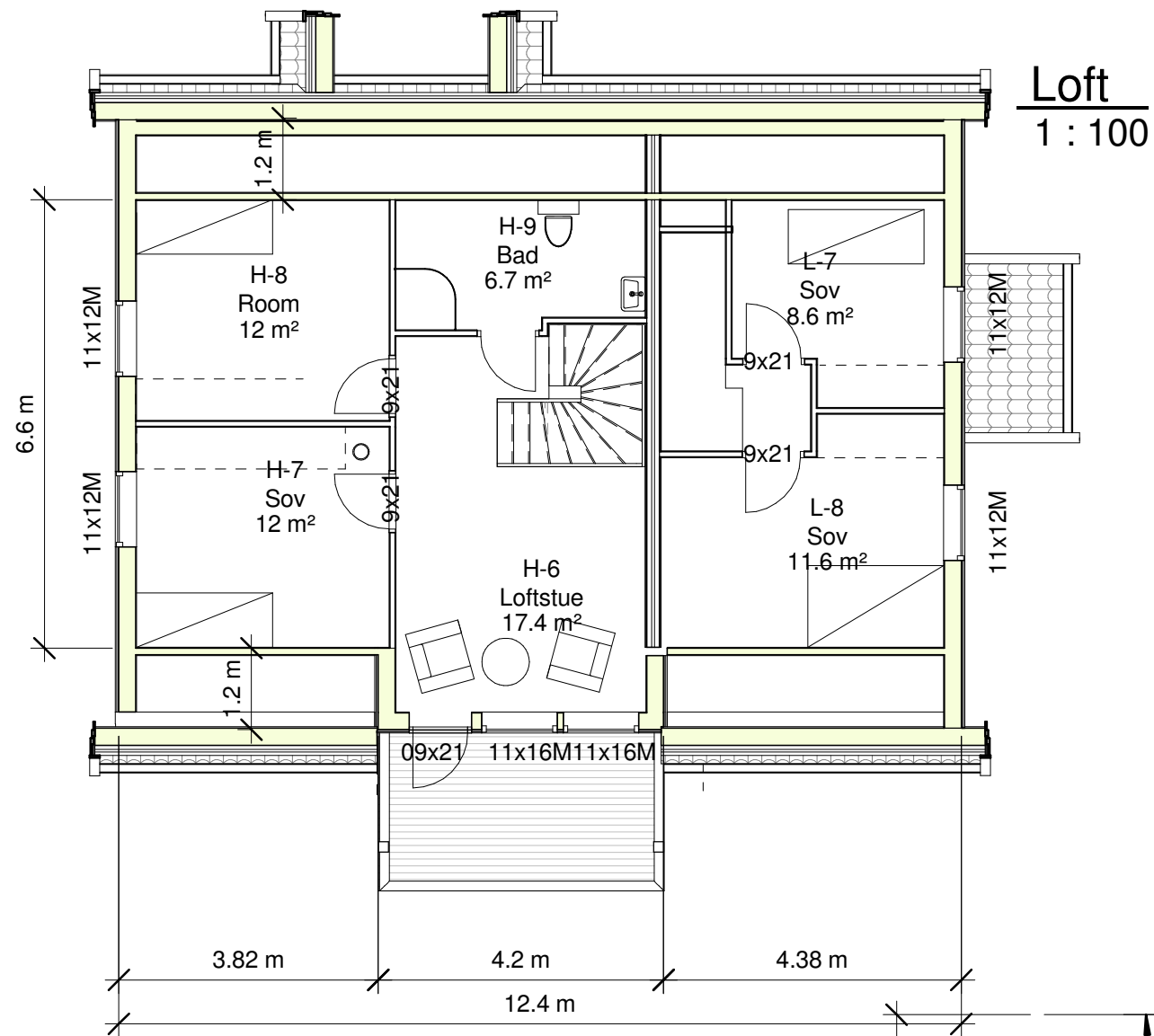
Nabo-/gjenboereiendom				Eier/fester av nabo-/gjenboereiendom			
Gnr.	Bnr.	Festenr.	Seksjonsnr.	Eiers/festers navn		Dato sendt e-post	
26	172			Herbjørn Randa			
Adresse				Adresse		Kvittering vedlegges	
Tunstadbakken 1				Tunstadbakken 31 A			
Postnr.	Poststed			Postnr.	Poststed		
9900	KIRKENES			9900	KIRKENES		
Personlig kvittering for		Dato	Sign.	Personlig kvittering for		Dato	Sign.
<input type="checkbox"/> mottatt varsel				<input checked="" type="checkbox"/> samtykke til tiltaket		29/12/16	Herbjørn Randa

Nabo-/gjenboereiendom				Eier/fester av nabo-/gjenboereiendom			
Gnr.	Bnr.	Festenr.	Seksjonsnr.	Eiers/festers navn		Dato sendt e-post	
26	156			Skytterhusfjellet Borettslag			
Adresse				Adresse		Kvittering vedlegges	
Lykketreffet				Postboks 1284			
Postnr.	Poststed			Postnr.	Poststed		
9900	KIRKENES			9505	ALTA		
Personlig kvittering for		Dato	Sign.	Personlig kvittering for		Dato	Sign.
<input type="checkbox"/> mottatt varsel				<input type="checkbox"/> samtykke til tiltaket			

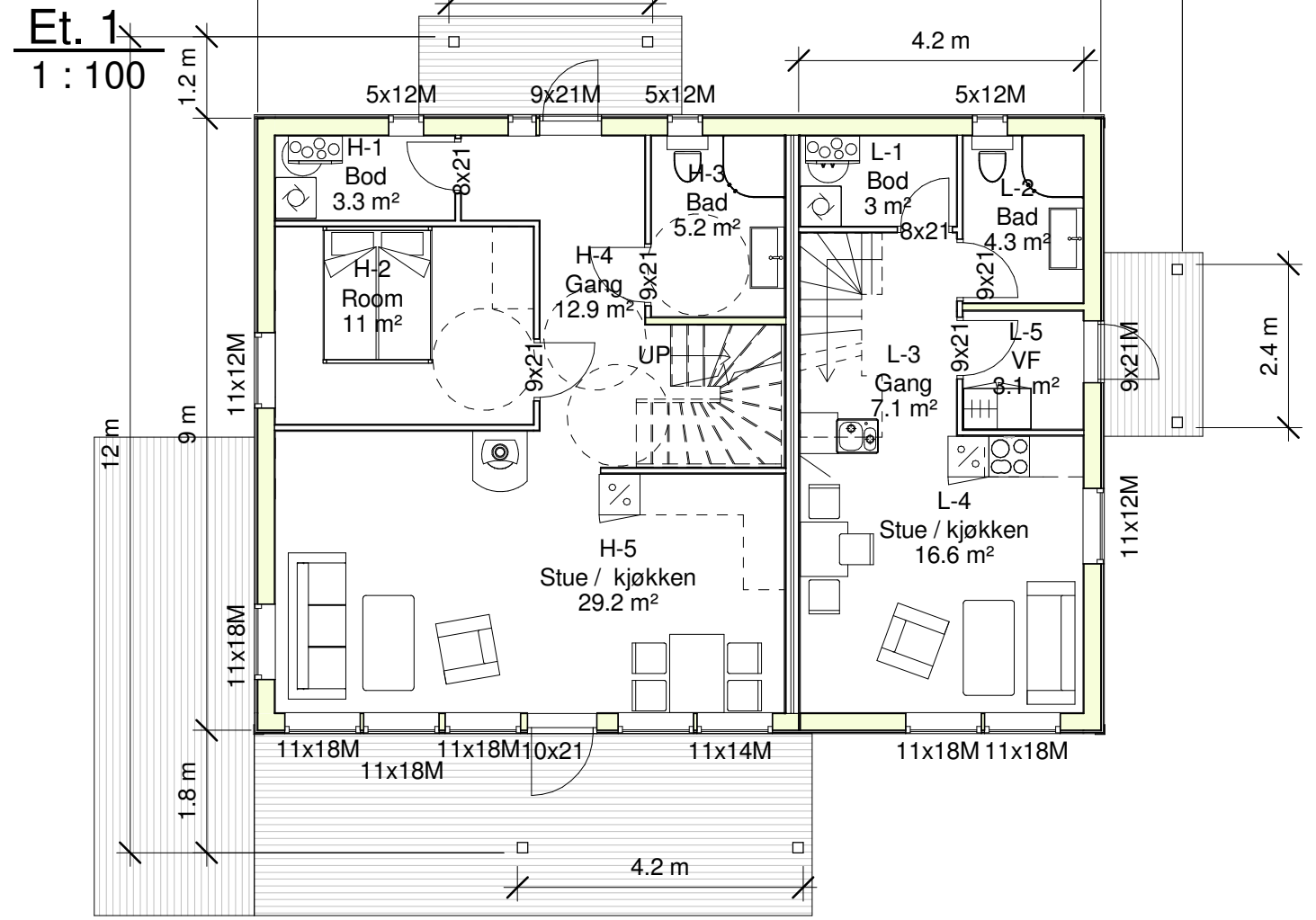
Nabo-/gjenboereiendom				Eier/fester av nabo-/gjenboereiendom			
Gnr.	Bnr.	Festenr.	Seksjonsnr.	Eiers/festers navn		Dato sendt e-post	
Adresse				Adresse		Kvittering vedlegges	
Postnr.	Poststed			Postnr.	Poststed		
Personlig kvittering for		Dato	Sign.	Personlig kvittering for		Dato	Sign.
<input type="checkbox"/> mottatt varsel				<input type="checkbox"/> samtykke til tiltaket			

Det er per dags dato innlevert rekommandert sending til ovennevnte adressater.

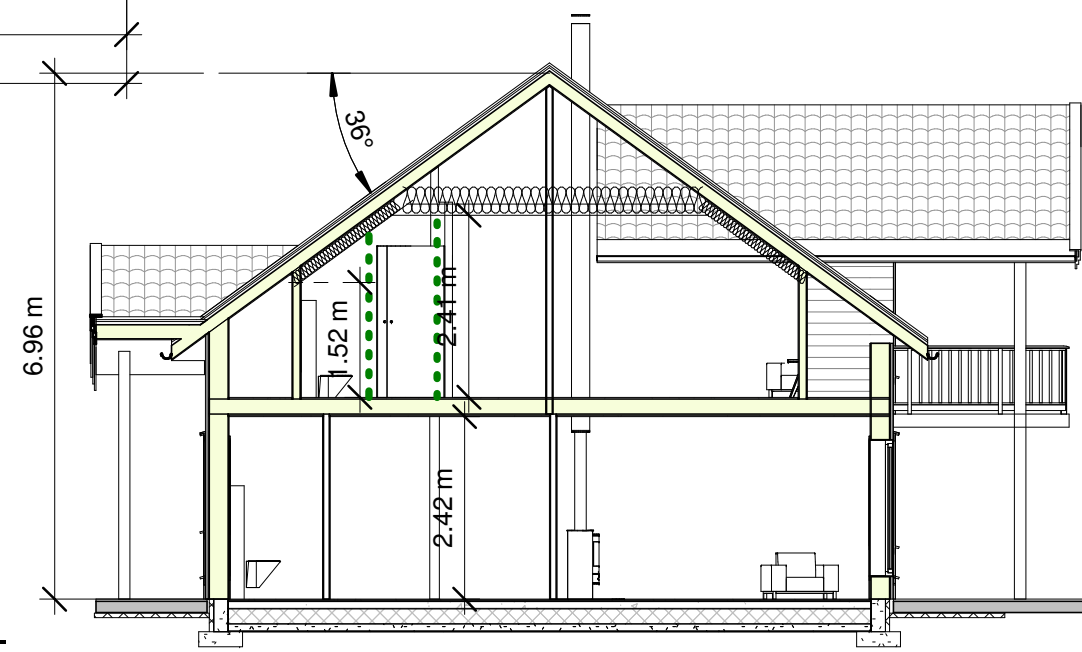
Samlet antall sendinger: _____ Sign. 



Loft
1 : 100



Et. 1
1 : 100



Snitt Gavel
1 : 100

BYA: 112 m².
BRA: 178 m².



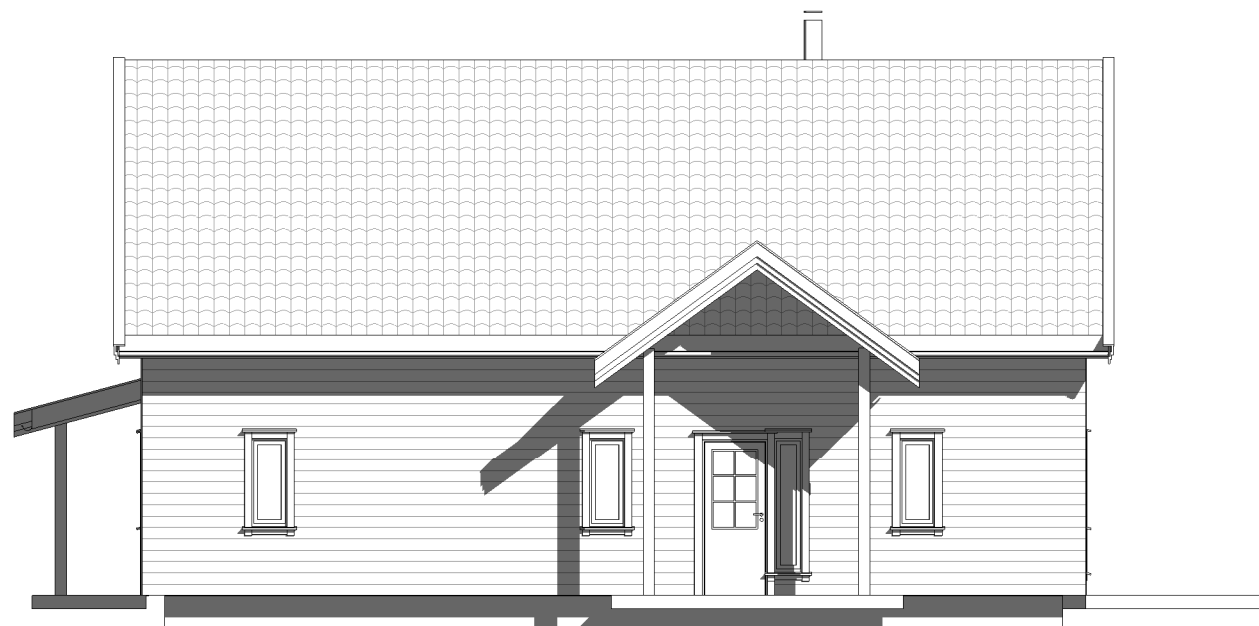
Nr.	Ø/V-Drivelse	Dato

N/S=0

Herbjørn R
Tunstadbakken 3

Planer - Snitt		S.101.R-01
Prosjektnumm	3725	
Dato	23.12.2016	
Tegner	J-ÅM	
Godkjent	H.R	
Målestok	1 : 100	

30.12.2016 11:41:13



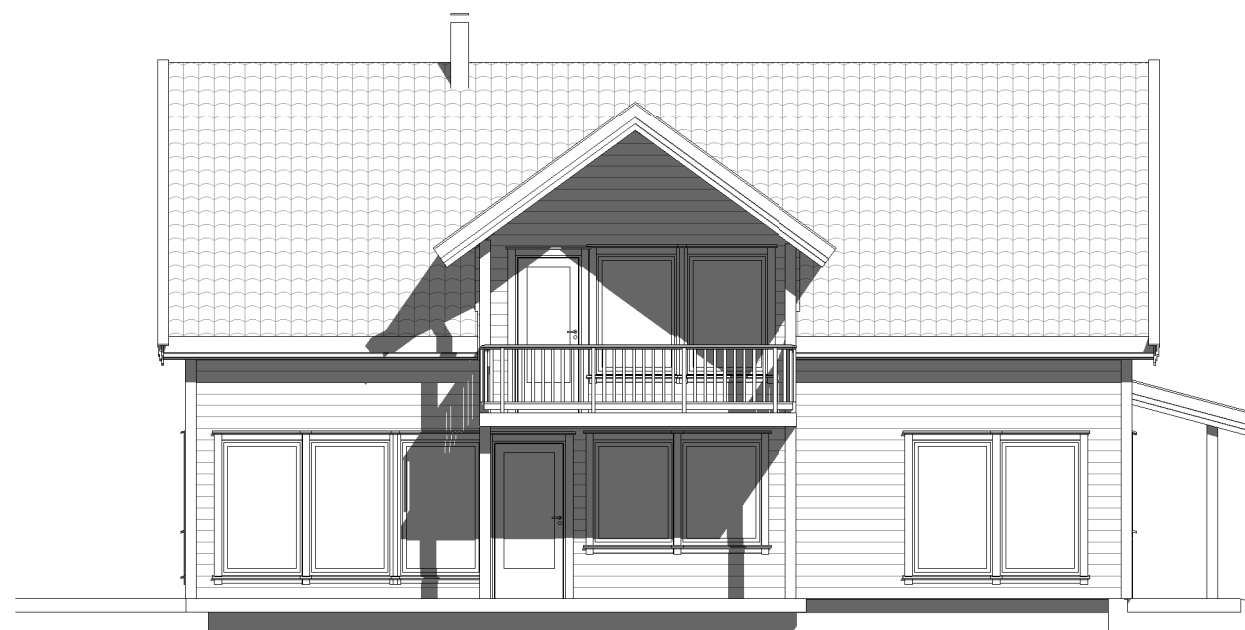
Nord
1 : 100



Vest
1 : 100



Øst
1 : 100



Sør
1 : 100



Nr.	Beskrivelse	Dato

Herbjørn R		Fasader	
Tunstadbakken 3		Prosjektnumm	3725
		Dato	23.12.2016
		Tegner	J-ÅM
		Godkjent	HR
		Målestok	1 : 100
		S.201.R-01	



SØR-VARANGER KOMMUNE

Boks 406, 9915 Kirkenes
Tlf. 78 97 74 00. Fax 78 99 22 12
E-post: postmottak@sor-varanger.kommune.no
www.svk.no

SAKSFRAMLEGG Sak til politisk behandling

Saksbehandler: Trasti, Vegar Nilsen Enhetsleder: Trasti, Vegar Nilsen, tlf. 78 97 74 91	Dato: 12.05.2017
Arkivsak: <arkivsaknr>	
Saksordfører: Nesje, Robert	

Utvalg	Saksnummer	Dato
Utvalg for plan og samferdsel	028/17	23.05.2017

FORSLAG TIL DETALJREGULERING FOR ATKOMST TIL KILA FRA KIRKENES SENTRUM

Vedlagte dokumenter:

2013007_BESKR Forslag detaljregulering for atkomst til KILA fra Kirkenes sentrum 200417
2013007_BEST Forslag detaljregulering for atkomst til KILA fra Kirkenes sentrum 110517
2013007_PL Forslag detaljregulering for atkomst til KILA fra Kirkenes sentrum 110517 R01 (tunnel)
2013007_PL Forslag detaljregulering for atkomst til KILA fra Kirkenes sentrum 110517 R02
2013007_Grunnundersøkelser (Multiconsult) 2012_10_17
2013007_Notat-Ingeniørgeologiske vurderinger (Norconsult) 2012_09_25
2013007_Risikoanalyse (HAZID-analyse) KILA-tunnelen Kirkenes (Statens vegvesen) 2014-02-26
2013007_Trafikksikkerhetsanalyse (TS-revisjon) av atkomst KILA Kirkenes sentrum (Statens vegvesen) 2014_05_21
2013007_Støyutredning (Norconsult) 2014-06-04
2013007_Risiko- og sårbarhetsanalyse (Norconsult) 2014-05-21

Dokumenter i saken:

2017008608 VEDLEGG TIL PLANBESKRIVELSEN - DETALJREGULERING ATKOMST KILA FRA KIRKENES SENTRUM
2017008607 DETALJREGULERING ATKOMST KILA FRA KIRKENES SENTRUM
2017006489 SVAR KILA, PLANFORSLAG FOR NORDRE ATKOMST
2017004401 KILA, PLANFORSLAG FOR NORDRE ADKOMST
2015026890 SKISSE VEDRØRENDE KONTROLL AV PLANKART: FORSLAG TIL DETALJREGULERING FOR ATKOMST TIL KILA FRA KIRKENES SENTRUM - TIL ARKIVSAK 13/1262
2015026889 SKISSE VEDRØRENDE KONTROLL AV PLANKART: FORSLAG TIL

2015026888 DETALJREGULERING FOR ATKOMST TIL KILA FRA KIRKENES SENTRUM - TIL ARKIVSAK 12/1362
 VEDRØRENDE KONTROLL AV PLANKART: FORSLAG TIL DETALJREGULERING FOR ATKOMST TIL KILA FRA KIRKENES SENTRUM - TIL ARKIVSAK 13/1262
 2014021545 VEDLEGG TIL REVIDERT FORSLAG TIL DETALJREGULERING FOR ATKOMST TIL KILA FRA KIRKENES SENTRUM
 2014021542 REVIDERT FORSLAG TIL DETALJREGULERING FOR ATKOMST TIL KILA FRA KIRKENES SENTRUM
 2014016147 KONTROLL AV PLANKART: FORSLAG TIL DETALJREGULERING FOR ATKOMST TIL KILA FRA KIRKENES SENTRUM, ARKIVSAK 13/1262
 2014014261 PLANFORSLAG ATKOMST TIL KILA FRA KIRKENES SENTRUM - TIL GJENNOMSYN
 2014014244 FORELØPIG SVAR REVIDERT PLANFORSLAG ATKOMST KILA FRA KIRKENES
 2014014223 REVIDERT PLANFORSLAG ATKOMST KILA FRA KIRKENES
 2014013782 MERKNADER TIL REVIDERT PLANFORSLAG ATKOMST KILA FRA KIRKENES
 2014013432 T/S-REVISJON DETALJREGULERING KILA FRA KIRKENES SENTRUM
 2014011867 PLANFORSLAG ATKOMST KILA FRA KIRKENES FEIL/MANGLER
 2014001019 OPPSUMMERING AV MØTE 090114 SVARBREV FRA KIMEK
 2013014476 OVERSENDELSE AV MERKNADER TIL DETALJREGULERING ADKOMST TIL KILA
 2013013858 INNSPILL TIL OPPSTART AV PLANARBEID FOR DETALJREGULERING ADKOMST TIL KILA
 2013013838 ADKOMST KILA
 2013013797 INNSPILL TIL VARSEL OM OPPSTART AV PLANARBEID FOR KILA
 2013013796 INNSPILL TIL OPPSTART AV PLANARBEID FOR KILA
 2013013791 INNSPILL TIL OPPSTART AV PLANARBEID FOR KILA
 2013013789 INNSPILL TIL OPPSTART AV PLANARBEID FOR KILA
 2013013787 INNSPILL TIL OPPSTART AV PLANARBEID FOR KILA
 2013013705 INNSPILL TIL OPPSTART AV PLANARBEID FOR DETALJREGULERING AV ADKOMST TIL KILA
 2013013500 UTTAELSE - OPPSTART AV PLANARBEID FOR DETALJREGULERING ADKOMST TIL KILA FRA KIRKENES SENTRUM
 2013013474 INNSPILL TIL VARSEL OM OPPSTART AV PLANARBEID, ADKOMST TIL KILA
 2013013383 INNSPILL - KILA RUNDKJØRING - OPPSTART AV ARBEID MED DETALJREGULERINGSPLAN I KIRKENES
 2013013380 INNSPILL TIL VARSEL OM OPPSTART AV PLANARBEID, ADKOMST TIL KILA
 2013013239 INNSPILL TIL PLANARBEID FOR DETALJREGULERING
 2013013238 VEDR. INNSPILL TIL PLANARBEID FOR DETALJREGULERING
 2013013237 SØKNAD OM UTSETTELSE FOR UTTALEFRIST FOR PLANARBEID FOR DETALJREGULERING
 2013013227 INNSPILL TIL PLANARBEID KILA
 2013013188 UTTAELSE ANG. DETALJREGULERING AV ADKOMST TIL KILA FRA KIRKENES SENTRUM
 2013013133 VEDRØRENDE OPPSTARTVARSEL - DETALJREGULERING FOR KILA
 2013012984 SVAR PÅ FORESPØRSEL OM UTSETTELSE PÅ HØRINGSFRIST TIL 19.07.2013
 2013012976 UTSETTELSE PÅ HØRINGSFRIST TIL 19.07.2013
 2013012848 INNSPILL TIL DETALJREGULERING AV ADKOMST TIL KILA
 2013012841 VARSEL OM OPPSTART PLANARBEID FOR DETALJREGULERING ADKOMST KIRKENES SENTRUM

- 2013012360 SVAR FRA KYSTVERKET - VARSEL OM OPPSTART AV PLANARBEID FOR DETALJREGULERING
- 2013011844 INNSPILL TIL REGULERINGSPLAN FOR ATKOMST TIL KILA
- 2013011078 MERKNADER TIL KOMMUNEN I FORBINDELSE MED KILA
- 2013010612 VARSLING OM OPPSTART AV PLANARBEID FOR DETALJREGULERING AV ADKOMST TIL KILA FRA KIRKENES SENTRUM
- 2013008784 UTVIDELSE AV DETALJREGULERINGSPLANENS PLANAVGRENSNING

Kort sammendrag:

Kirkenes Industrial Logistics Area (KILA), tidligere kalt Slambanken, er i Kommuneplanens arealdel avsatt som havne- og næringsutviklingsområde. Området eies i dag av Tschudi Kirkenes AS.

Kommunestyret vedtok i 2012 *Områderegulering for Kirkenes Industrial Logistics Area (KILA)*. I planbestemmelsene til denne planen ble det stilt krav om detaljregulering for to atkomster inn til havne- og industriområdet; fra E6 ved Hesseng i sør og fra Kirkenes sentrum i nord. Hensikten med dette planarbeidet er å tilrettelegge for en atkomst fra Kirkenes sentrum.

Det er utarbeidet *Forslag til detaljregulering for atkomst til KILA fra Kirkenes sentrum*, eiendom gnr.27, bnr. 29 med flere. Atkomsten går i tunnel fra ny fem-armet rundkjøring i krysset Storgata/Solheimsveien (E6) x Kielland Torkildsens gate. Planforslaget omfatter også omlegging av Verksbakken samt deler av arealene i reguleringsplan for Sydvaranger AS, sentrumsnære områder (2008).

Planen legges her frem til førstegangsbehandling i Utvalg for Plan og Samferdsel etter plan- og bygningslovens § 12-10.

Faktiske opplysninger:

Bakgrunn:

I samarbeid mellom Sør-Varanger kommune og Tschudi Kirkenes AS er det utarbeidet *Forslag til detaljregulering for atkomst til KILA fra Kirkenes sentrum*. Plansamarbeidet startet i 2013 for å følge opp *Områderegulering for Kirkenes Industrial Logisitcs Area (KILA)*, vedtatt i kommunestyret 25.04.12 (sak 028/12).

Plansamarbeidet omfatter utarbeidelse av *kommunal* detaljregulering, hvor kommunen er forslagsstiller for planen. Tschudi Kirkenes AS er tiltakshaver og Norconsult AS er planfaglig konsulent. I tillegg har Statens vegvesen deltatt i planarbeidet.

KILA mangler i dag en tilfredsstillende vegforbindelse. I planbestemmelsene til områdereguleringen for KILA (vedtatt 25.04.12 sak 028/12) ble det stilt krav om detaljreguleringsplan for to atkomster inn til havne- og industriområdet, en fra E6 ved Hesseng i sør og en fra Kirkenes sentrum i nord. Vedtatte områderegulering viser to tunnelalternativ på strekningen mellom Kirkenes sentrum og KILA.

Detaljregulering for sørlig atkomst til KILA (PlanID 2030-2013019) ble vedtatt i

kommunestyret sak 045/15 i møte 26.08.15. Valg av trasé er i nevnte plan gjort gjennom en faglig utvelgelsesprosess, tunnelen ble alternativ 2 valgt å gå videre med framfor alternativ 1. Begrunnelsen for dette er at tunnelalternativ 2 ligger lengre unna Sydvaranger gruves lagersiloanlegg i fjellet og gir dermed bedre mulighet for videre gruvedrift og utvidelser, samtidig som overdekningen til tunnelen blir bedre.

Varsel om oppstart:

Den 15. juni 2013 ble det varslet oppstart av planarbeidet. Det kom inn 19 merknader til oppstartsvarselet. Sammendrag av merknadene med rådmannens kommentarer er oppsummert i planbeskrivelsens kapittel 6.

Planforslaget:

Forslag til detaljregulering for atkomst til KILA fra Kirkenes sentrum består av følgende plandokumenter:

- Plankart, sist revidert 10.05.2017
 - R01 plannivå under grunnen (tunnel)
 - R02 plannivå på grunnen
- Planbestemmelser, sist revidert 11.05.2017
- Planbeskrivelse, sist revidert 20.04.2017
- Grunnundersøkelser, Multiconsult 2012
- Notat – Ingeniørgeologiske vurderinger/RIG 01, Norconsult 2012
- Risikoanalyse (HAZID-analyse) KILA-tunnelen Kirkenes, Statens vegvesen 2014
- Trafikksikkerhetsanalyse (TS-revisjon) av atkomst KILA fra Kirkenes sentrum, Statens vegvesen 2014
- Støyutredning, Norconsult 2014
- Risiko- og sårbarhetsanalyse, Norconsult 2014

Hovedhensikten med planforslaget er å tilrettelegge for atkomstvei til KILA gjennom en tunnel. For å få dette til er det regulert inn en fem armet rundkjøring i krysset Storgata/Solheimsveien (E6) x Kielland Torkildsens gate. Det er regulert inn nødvendig veiareal samt løsninger for gående og syklende.

Planforslaget omfatter også omlegging av Verksbakken samt deler av arealene i reguleringsplan for Sydvaranger AS, sentrumsnære områder (PlanID: 2008003).

Det inkluderer nye områder til kombinert formål for forretning/kontor og industri i område ved Verksbakken, samt område til kombinert formål for forretning/kontor i Solheimslia.

Planforslaget legger også til rette for en videreutvikling av tidligere bensinstasjon (nå Bandagisten og 1-2-3 stasjon, mm.) til kombinert formål for forretning/bensinstasjon.

Eksisterende avkjørsel til parkeringsplass på KIMEK sitt område fjernes, mens området for øvrig reguleres til industriformål som tillates benyttet til parkering. Dette er en tilbakeføring fra

områdereguleringen hvor denne delen ble regulert til trafikkformål.

Den faglige begrunnelsen for utformingen av planforslaget framkommer av planbeskrivelsens kapittel 7, Rådmannen vil her ikke nærmere gjengi innholdet i planforslaget i detalj og forventer at Utvalg for Plan og Samferdsel setter seg inn i de vedlagte plandokumenter.

Rådmannens vurderinger:

Rådmannen støtter seg til de plandokumenter som er utarbeidet tilhørende planforslaget, som her oppsummeres:

ROS-analyse:

ROS-analysen konkluderer med at det er et lavt risikonivå for planområdet. Det er gjennom fareidentifikasjon identifisert noen enkelte tiltak som det ut fra samfunnssikkerhetshensyn er nødvendig å gjennomføre for å unngå å bygge sårbarhet inn i dette planområdet, disse er innarbeidet i planforslaget.

Hazid-analyse:

Det er i regi av Statens vegvesen gjennomført en risikovurdering/trafikksikkerhetsvurdering av tiltaket med fokus på sikkerhet og miljø. Denne konkluderer med at prosjektet anses å bidra til god trafikksikkerhet.

T/S-revisjon:

Det er utført T/S-revisjon for planforslaget. Formålet med en TS-revisjon er å sørge for at nye veg- og trafikksystemer blir utformet slik at det ikke oppstår ulykker med drepte eller hardt skadde trafikanter (nullvisjonen). Det er påpekt enkelte forhold som kan være negative i forhold til trafikksikkerheten. Disse skal følges opp i videre prosjektering.

Ingeniørgeologiske vurderinger og forslag til plassering av tunnelpåhugg:

Det ble i 2012 (Multiconsult AS) gjort grunnundersøkelser i området for tunnelpåhugg i øst. Tunnelpåhugget er foreslått plassert ut i fra de foreløpige resultatene fra grunnboringene. Norconsult AS har utarbeidet et ingeniørgeologisk notat av 25.09.2013 om gjennomførbarheten av etablering av en tunnelatkomst til KILA. Som et resultat av dette notatet stiller planbestemmelsene krav til ytterligere ingeniørgeologiske undersøkelser og geotekniske grunnboringer ved tunnelpåhugg i øst før byggestart. Grunnet usikkerheter i grunnen er det i planforslaget satt av tilstrekkelig areal til vegformål slik at påhugget kan justeres i etterkant av mere detaljerte grunnboringer.

Tunnelprofil:

Det er lagt til grunn en tunnel med tunnelprofil T10,5 med egen atskilt gang- og sykkelveg i tunnelen. Dette tunnelprofilet er på bakgrunn av et utredningsarbeid i vegvesenet. I planforslaget er det imidlertid avsatt et større areal til annen veggrunn i tunnelen slik at denne senere kan dimensjoneres med tunnelprofil T12,5 dersom det stilles krav om det.

Støy- og luftforurensning:

Beregningene av vegtrafikkstøy i forbindelse med den nye tunnelen mellom Kirkenes sentrum og KILA viser at 7 støyfølsomme bygninger vil ha behov for en vurdering av avbøtende støytiltak i en senere fase. Eventuelle støytiltak bør som hovedregel være utført samtidig med at nytt vegsystem er ferdigstilt.

Beregningene for svevestøv viser at lokal luftkvalitet fortsatt vil være god for områdene langs Solheimsvegen selv ved en økning av trafikken i forbindelse med etableringen av KILA.

Forholdet til naturmangfoldloven §§ 8-12:

I henhold til naturmangfoldlovens § 7 skal vurderinger etter lovens §§ 8-12 synliggjøres og det skal fremgå hvordan disse prinsippene er tatt hensyn til og vektlagt i vurderingen av saken.

Tilgjengelig informasjon om naturverdier er undersøkt (bl.a. gjennom søk i nettbaserte tjenester som miljøstatus.no) uten at særskilte verdier er funnet. Det er ikke registrert viktige naturtyper, utvalgte naturtyper eller prioriterte arter i eller i nærheten av planområdet som vurderes til å ta særlig skade av tiltaket. Tiltaket berører i hovedsak bebygde areal.

Kunnskapsgrunnlaget vurderes som tilstrekkelig til at tiltaket kan gjennomføres. Realiseringen av tiltaket vurderes av denne bakgrunn å være forsvarlig og vil etter all sannsynlighet ikke påføre vesentlig belastning på økosystemet. Hensynet som naturmangfoldlovens §§ 8-12 skal sikre er ivarettatt.

Oppsummering:

Planforslaget er i tråd med overordnede planer for området; Kommuneplanens arealdel og Områderegulering for KILA.

I framtiden kan vegtunnelen i planforslaget bli en del av nytt hovedvegnettssystem inn til Kirkenes.

Planforslaget legger også opp til en arealbruk som vurderes som positivt for byutviklingen for Kirkenes sentrum. Det legges opp til at områdene Kirkenes sentrum og Kirkenes Handelspark bedre knyttes sammen gjennom foreslått arealbruk. Videre legges det opp til helhetlige løsninger for myke trafikkkanter i planområdet.

Rådmannen støtter seg til de vurderinger som er gjort i planbeskrivelsen og finner at de innspill som er innkommet i varslingen er ivarettatt på en god måte.

Kommuneplanens hovedmål:

Sør-Varanger kommune skal utvikles til et lokalsamfunn som gir grunnlag for befolkningsvekst i alle deler av kommunen. Arealdisponering og offentlig service og tjenesteproduksjon skal dimensjoneres ut fra en samlet befolkning på 12.000 innbyggere ved planperiodens utløp, og ha en kvalitet som gjør kommunen attraktiv som bosted og for etableringer og knoppskyting i privat næringsliv.

Hovedmålet vil være retningsgivende for de politiske og administrative prioriteringer i hele

den kommunale organisasjon i planperioden. Ut fra dette, skal det gjøres vurderinger i forhold til følgende satsingsområder:

Næringsutvikling:

Planforslaget er i tråd med følgende kulepunkter for satsningsområdet i Kommuneplanens samfunnsdel:

- Støy- og arealkrevende industri lokaliseres på Tømmerneset/KILA
- Legge til rette infrastruktur som gjør det mulig, gjennom utvidelser, knoppskyting og nyetableringer, å skape 1200 nye arbeidsplasser innen produksjon, privat og offentlig tjenesteyting
- Kirkenes styrkes som et sterkt handelssenter og møtested i Øst- Finnmark og Barentsregionen.
- Videreutvikle gode rammebetingelser for handel, tjenesteyting og reiseliv.

Infrastruktur:

Planforslaget er i tråd med følgende **delmål** og kulepunkter for satsningsområdet i Kommuneplanens samfunnsdel:

Sør-Varanger kommune har en forutsigbar næringsretta infrastruktursatsning:

- I prioritert rekkefølge skal det særskilt satses på;
 1. Havne og industri-/næringsareal
 2. Fremtidsretta innfartsløsning til Kirkenes

Styrking av Kirkenes:

- Finne muligheter for byutvikling som tar hensyn til nye samfunns-og næringsbehov, samtidig som at viktige gjenreisningsmiljøer ikke svekkes.

Sør-Varanger har en helsefremmende Infrastruktur:

- Sammenknytting av løypetraseer for sykkel-, ski- og gangstier
- Tilrettelegge for at en større andel av trafikken skjer med gående og syklende
- Universell utforming skal være et bærende prinsipp i all planlegging, slik at hovedløsningen kan brukes av flest mulig. Dette gjelder blant annet tilgjengelighet til offentlige bygg, anlegg, næringsbygg, friluftsområder og kollektivtrafikk.

Barn og ungdom:

Ikke relevant utover overnevnte satsningsområde.

Folkehelse:

Ikke relevant utover overnevnte satsningsområde.

Kompetansebygging:
ikke relevant.

Økonomi:

Planforslaget omfatter offentlig veinett. Det vil være naturlig at Verksbakken gjøres om til kommunal vei. Det er i bestemmelsene satt rekkefølgebestemmelser om etablering av denne veien før området kan benyttes til kombinert formål forretning/kontor/industri. Kielland Torkildsens vei er i dag kommunal og vil naturligvis være det framover. Hvorvidt tunnelen skal være kommunal, fylkeskommunal eller statlig må avklares som et ledd i utbyggingen av KILA. Av dette er det naturlig at det utarbeides en utbyggingsavtale mellom utbygger, kommunen (evt. fylkeskommunen) og Statens vegvesen for foredling av kostnader til veisystemet.

Universell utforming, jfr bestemmelser i plan og bygningslov:

Offentlige gang- og sykkelveger og fortau utformes med universell tilgjengelighet etter gjeldende håndbøker (utarbeidet av Statens vegvesen). For øvrig vises det til krav iht. byggeteknisk forskrift (TEK10).

Alternative løsninger:

Alternativ til innstilling:

Forslag til innstilling:

Utvalg for Plan og Samferdsel legger til grunn følgende plandokumenter tilhørende *Forslag til detaljregulering for atkomst til KILA fra Kirkenes sentrum* (PlanID 2030-2013007):

- Plankart, sist revidert 10.05.2017
- Planbestemmelser, sist revidert 11.05.2017
- Planbeskrivelse, sist revidert 20.04.2017
- Grunnundersøkelser, Multiconsult 2012
- Notat – Ingeniørgeologiske vurderinger/RIG 01, Norconsult 2012
- Risikoanalyse (HAZID-analyse) KILA-tunnelen Kirkenes, Statens vegvesen 2014
- Trafikksikkerhetsanalyse (TS-revisjon) av atkomst KILA fra Kirkenes sentrum, Statens vegvesen 2014
- Støyutredning, Norconsult 2014
- Risiko- og sårbarhetsanalyse, Norconsult 2014

I medhold av plan- og bygningslovens § 12-10 vedtar Utvalg for Plan og Samferdsel å legge *Forslag til detaljregulering for atkomst til KILA fra Kirkenes sentrum* (PlanID 2030-2013007) ut på høring og offentlig ettersyn i seks uker.

Begrunnelse:

Utvalg for Plan og Samferdsel støtter seg til de vurderinger som er gjort i planbeskrivelsen og rådmannens saksframstilling, og finner at de innspill som er innkommet i varslingen er ivaretatt på en god måte.

Nina Bordi Øvergaard
rådmann

- Dette dokumentet er godkjent elektronisk i Sør-Varanger kommune og har derfor ingen signatur. -



Sør-Varanger kommune



Kirkenes Industrial Logistics Area

Forslag til detaljregulering for atkomst til KILA fra Kirkenes sentrum

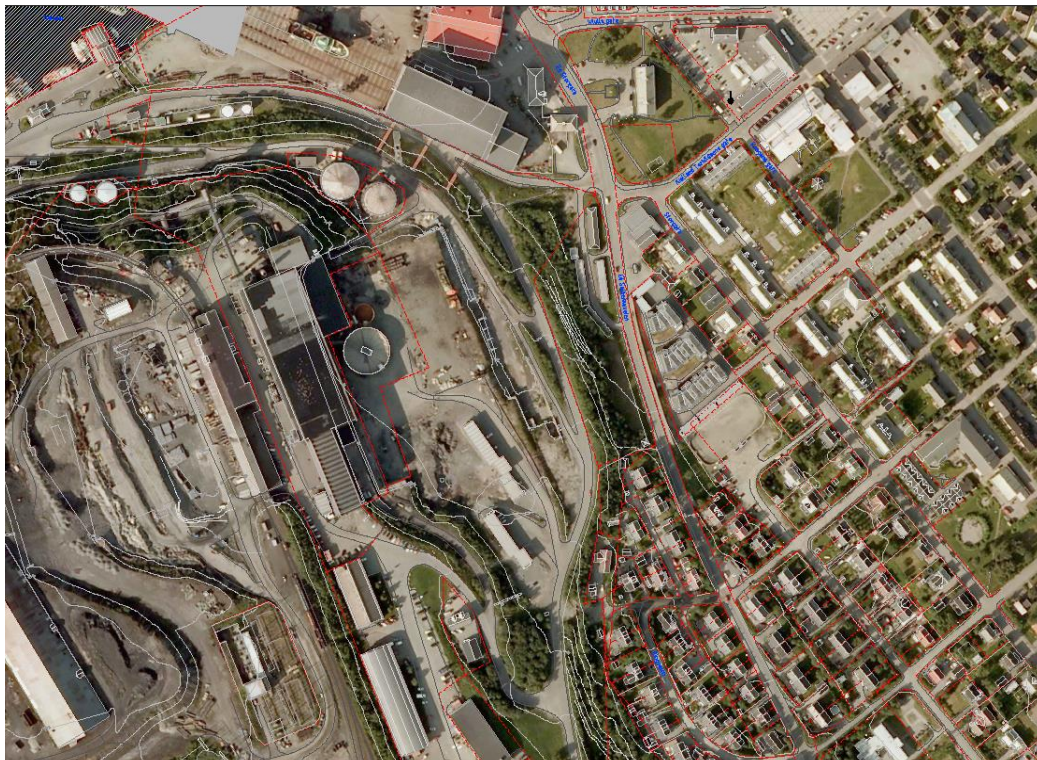
Revisjon:	Revisjonen gjelder:		Utførende	Godkjent:	Dato:
4	Revisjon før 1.gangsbehandling		MAHAA	SHN	2017-04-20
3	Revisjon før 1.gangsbehandling		MAHAA	SHN	2015-02-18
2	Revisjon før 1.gangsbehandling		MAHAA	SHN	2014-10-27
1	Forslag til planbeskrivelse		MAHAA	EWI/SHN	2014-05-30
	Samlet revisjon				
PlanID: 2013007	Saksnr.: 13/1262	Saksbeh.: Vegar Trasti			Dato:
	Dokumenttittel: Detaljreguleringsplan for atkomst til KILA fra Kirkenes sentrum Planbeskrivelse				
	Redaksjon: Norconsult AS Vestfjordgaten 4, 1338 Sandvika Norge Epost: martine.haaland@norconsult.com				

INNHold

1	FORENKLET ILLUSTRASJON	4
1.1	Eksisterende situasjon	4
1.2	Mulig framtidig situasjon	4
2	BAKGRUNN	5
3	TILTAKET	6
4	EKSISTERENDE FORHOLD	7
5	PLANSTATUS	11
5.1	Overordna føringer for planarbeidet	11
5.2	Overordna planer	11
5.3	Reguleringsplaner	12
6	MEDVIRKNING	15
6.1	Dialogmøte med KIMEK	22
7	FORSLAGSSTILLERS FAGLIGE BEGRUNNELSE	23
7.1	Formålet	23
7.2	Utforming av veganlegg E6 Solheimsveien/ Storgata	23
7.3	Endring av arealformål	26
8	PLANFORSLAGET	27
8.1	Planavgrensning	27
8.2	Reguleringsformål	27
8.3	Fellesbestemmelser	31
9	KONSEKVENSER AV PLANFORSLAGET	34
9.1	Overordna planer	34
9.2	Trafikale konsekvenser	34
9.3	Atkomster	38
9.4	Støyforurensning	38
9.5	Luftforurensning	39
9.6	Forurensede masser	40
9.7	Anleggsvirksomhet	40
9.8	Nærliggende berganlegg	40
9.9	Risiko- og sårbarhetsforhold	40
9.10	Landskap/bybilde	41
9.11	Stedsutvikling og næringsinteresser	41
9.12	Naturmangfold	42
9.13	Kulturminner	43
9.14	Teknisk infrastruktur	43
9.15	Barn og unge	43
9.16	Universell utforming	43
10	VEDLEGG	44

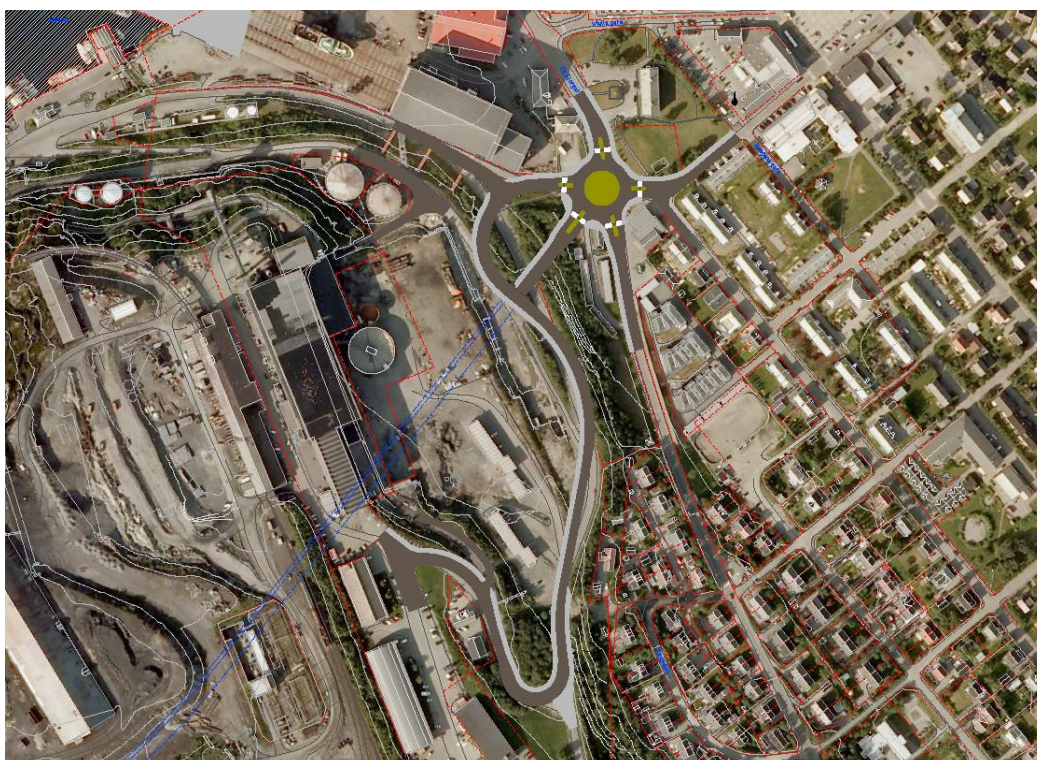
1 FORENKLET ILLUSTRASJON

1.1 Eksisterende situasjon



Figur 1: Eksisterende situasjon

1.2 Mulig framtidig situasjon



Figur 2: Mulig framtidig situasjon

2 BAKGRUNN

I arbeidet med områderegeringsplan for Kirkenes Industrial Logistics Area (KILA), vedtatt 25.04.12 sak 028/12, ble flere atkomstløsninger inn til havne- og næringsområdet utredet. En kombinasjon av to atkomster ble anbefalt:

- Tunnel fra Kirkenes sentrum i nord
- Vegtrase fra E6 ved Hesseng i sør

I planbestemmelsene ble det stilt krav om detaljregulering for begge atkomstløsningene, samt for alle byggeområder innenfor formål industri. Detaljregulering av atkomster er derfor en forutsetning for å utvikle eksisterende slambank i Langfjorden til havne- og næringsområde.

Denne planen omfatter nordlig atkomstløsning i tunnel fra ny rundkjøring i Kirkenes sentrum. Planen omfatter også omlegging av Verksbakken samt regulering av forretning, kontor og industri. Reguleringsplan for atkomst fra E6 ved Hesseng i sør ble vedtatt 26.08.2015.

Utvikling av KILA

Sør-Varanger kommune har i kommuneplansammenheng prioritert en utbygging av KILA som havne- og næringsområde. Området eies i dag av Tschudi Kirkenes AS (tidl. Sydvaranger AS).

På bakgrunn av styrevedtak i Tschudi Kirkenes AS 31. mars 2009 og formannskapsvedtak i Sør-Varanger kommune 1. april 2009, innledet partene et samarbeid om områderegeringsplanen for å utvikle slambanken til et næringsområde primært knyttet til gass- og oljeleting/-utvinning i Barentshavet og videre inn på russisk sokkel. Området er også tenkt benyttet til maritim transport- og logistikkvirksomhet og næringsvirksomhet generelt.

KILA ønskes utviklet slik at arealet får en god industriell og kommersiell verdi sett i forhold til de framtidige aktiviteter utenfor Øst-Finnmark og Nordvest-Russland. Videre skal området dekke kommunens behov for sentrumsnært næringsareal.

KILA skal tilby lokaliteter med nødvendig tilgang til kaier, hovedvegforbindelse, vann- og elektrisitetsforsyning og avløp, med det mål å opprette en internasjonal klynge for å betjene olje- og gassnæring og maritim transport i Barentshavet. Sammen med Kirkenes by og dens offentlige tjenester og private bedrifter, er forretningsideen å bli kjernen i et "One stop shopping"-konsept.

Næringsparken vil bli utviklet med fokus på:

- Bedrifter som skal yte service til den kommende olje- og gassnæring i Barentshavet
- Maritim transport og logistikk
- Næringsvirksomhet generelt

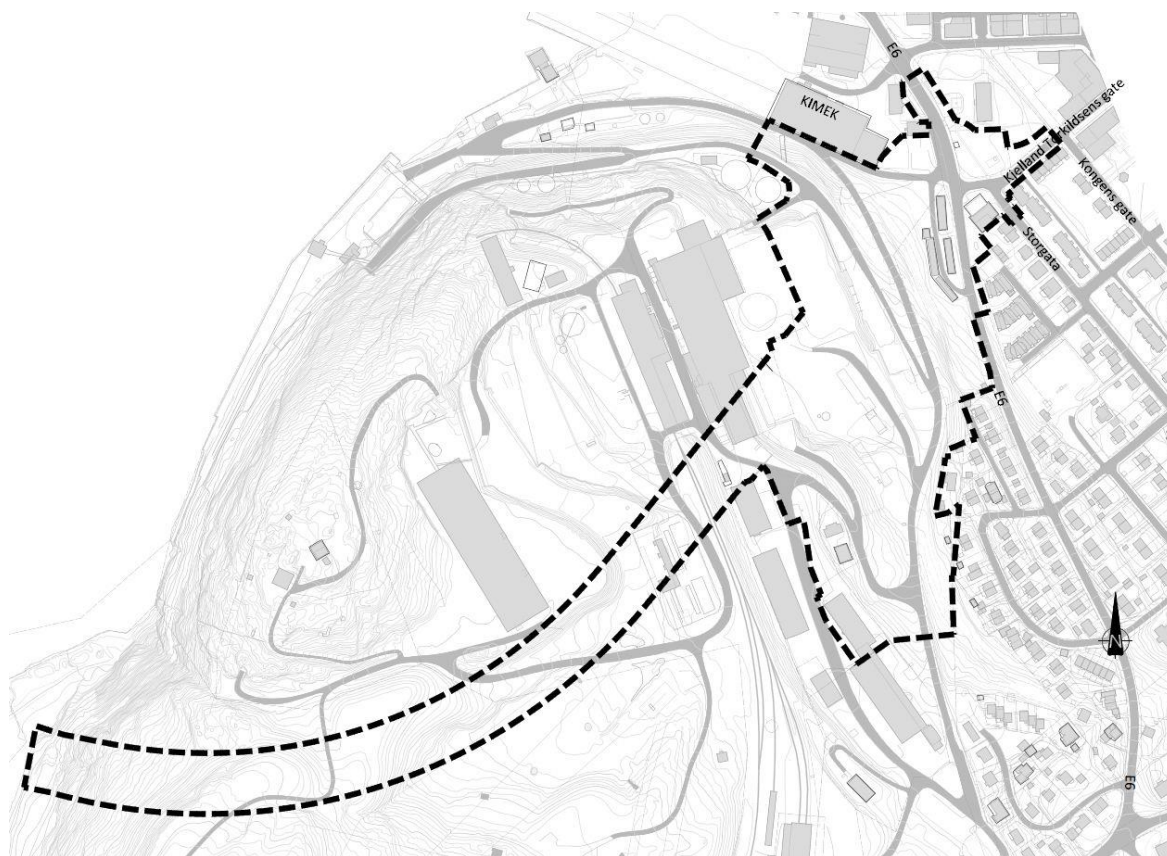
3 TILTAKET

KILA ligger i Langfjorden, sørvest for Kirkenes sentrum og vest for Toppenfjellet. Hensikten med planarbeidet er å legge til rette for atkomstløsning til KILA fra Kirkenes sentrum. Det legges opp til ny 5-armet rundkjøring i krysset Storgata/Solheimsveien (E6) x Kielland Torkildsens gate, med tunnelatkomst til KILA og omlegging av Verksbakken som går opp til Sydvaranger AS (tidl. Sydvaranger Gruve AS) sitt fabrikkområde. Det legges til rette for gang-/ sykkelveg i tunnelen.

Arealene til Sydvaranger AS sitt fabrikkområde inngår i reguleringsplan for Sydvaranger AS, sentrumsnære områder (2008). I hovedsak bygger tiltaket videre på denne planen, men det er ønskelig å endre arealformål fra kombinert formål forretning/kontor/bensinstasjon til kombinert formål forretning/kontor/industri.

Følgende planer vil bli berørt av tiltaket:

- Planid: 1997100, vedtatt: 17.06.1997
- Planid: 2001076, vedtatt: 25.09.2001
- Planid: 2003102, vedtatt: 25.02.2003
- Planid: 2006101, vedtatt: 21.02.2006
- Planid: 2005104, vedtatt: 23.06.2005
- Planid: 2008003, vedtatt: 25.06.2008
- Planid: 2011011, vedtatt: 25.04.2012
- Planid: 2013019, vedtatt: 26.08.2015

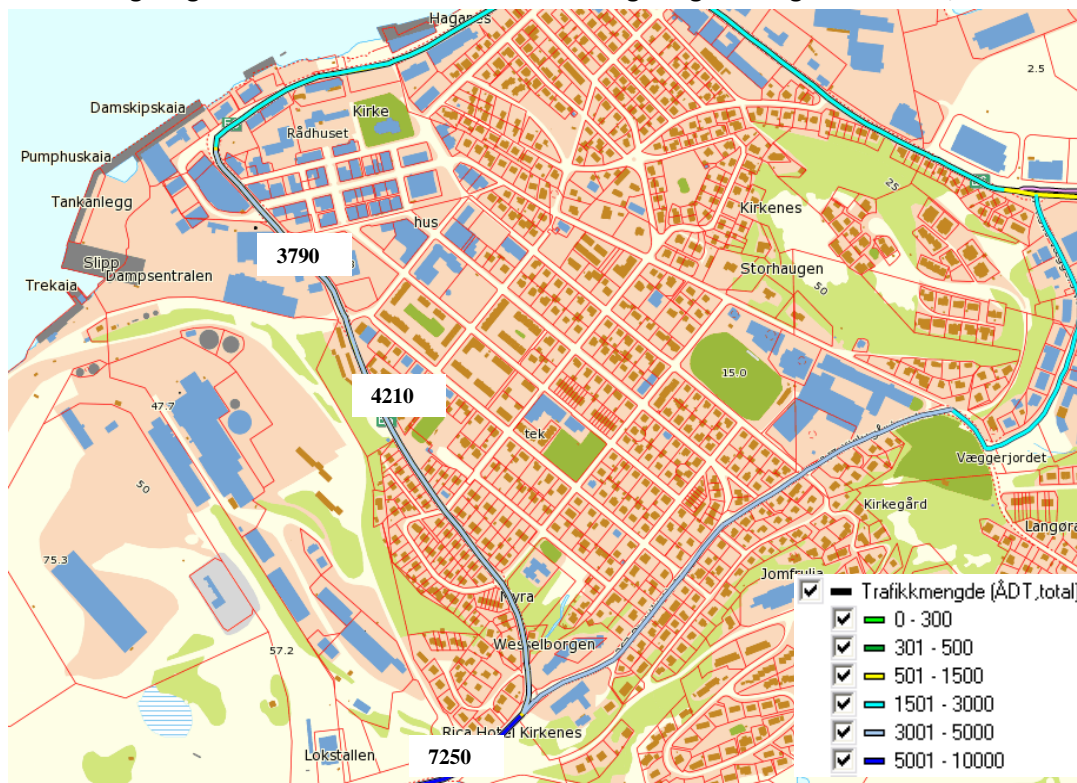


Figur 3: Planområdet ved varsel om oppstart.

4 EKSISTERENDE FORHOLD

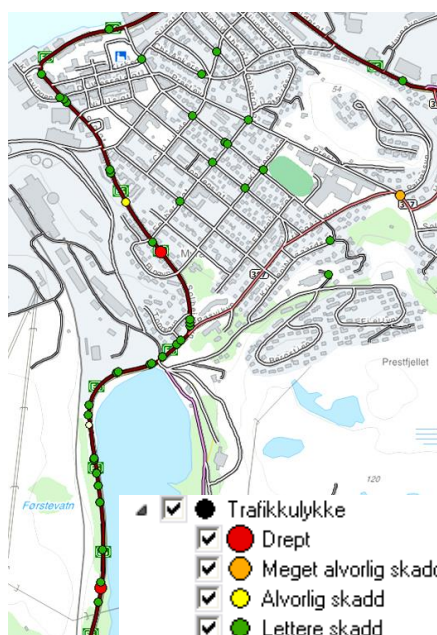
Årsdøgntrafikk og hastighet

Hovedinnfartsåren til Kirkenes sentrum er E6. Ved planområdet er årsdøgntrafikken (ÅDT) på E6 Solheimsveien ca. 4000 kjøretøy i et gjennomsnittsdøgn. Tungtrafikken utgjør 11 %. Figuren under viser trafikkbelastningen på vegnettet (hentet fra NVDB i 2012). I krysset mellom E6, Kielland Torkildsens gate og atkomstveg langs KIMEK ut til kaiområdet har samtlige veger fartsgrense 50 km/t.



Figur 4: Trafikktall, ÅDT 2012, Kirkenes (Kilde: NVDB, Norsk Vegdatabank).

Trafikksikkerhet og ulykkesdata



De siste 10 årene er det registrert 5 ulykker med lettere skadde på E6 innover mot sentrum fra Førstevann. Alle ulykkene skjedde ved krysset E6 Solheimsveien x fv. 367 Pasvikveien (NVDB).

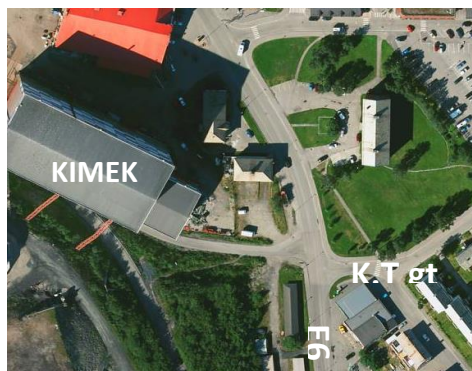
I risikoanalysen (HAZID-analysen) for Kilatunnelen, Statens vegvesen 26.2.2014, vises det til ulykkeshistorikk for 2,1 km av E6 i perioden 1997-2013. Ulykkesdataene er hentet fra STRAKS-registreret, Statens vegvesens registrering og rapporteringssystem for ulykker. I denne perioden er det registrert 5 typer trafikkulykker og skadegrad med følgende frekvens:

Påkjøring bakfra:	Lettere skadet hvert tredje år
Utforkjøring:	Lettere skadet hvert 7,5 år
Møteulykke:	Letter skadet hvert 18 år, drept hvert 37 år
Myk trafikannt påkjørt:	Lettere, alvorlig skadet og drept hvert 37 år
Annet:	Lettere skadet hvert 7,5 år

Veger og atkomster

I området for planlagt ny rundkjøring er det i dag et forskjøvet vegkryss. E6 og Kielland Torkildsens gate danner et T-kryss. Like nord for T-krysset er det avkjørsel til kaiområdet og atkomst til KIMEK. Krysset er uoversiktlig og utflytende.

Verksbakken er smal og har en stigning på ca. 9 %. Vegen har ikke akseptabel stigning for tungtrafikken som kjører til/fra Syd-Varanger gruves fabrikkområde.



Figur 5: Krysset E6 og Kielland Torkildsens gate

Langs E6 Solheimsveien innover mot sentrum er det fortau på vestsiden, sør for krysset E6 Solheimsveien x Kielland Torkildsens gate. Det er fortau langs østsiden av E6 nord for krysset, i tillegg til noe utflytende areal som glir over i fortau på vestsiden av E6.

Landskap og bybilde



Figur 6: Landskapsrom til venstre. På foto til høyre vises Kimek sitt skipsverksted og fabrikkområdet til Sydvaranger AS.

Kirkenes sentrum og boligområdene bak sentrum ligger på en flate som strekker seg fra fjorden mot sørøst. Overordnet er det tre rygger i vest, sør og øst som rammer inn Kirkenes sentrum. Storhaugen avgrenser i øst, mens Jomfrulia avgrenser i sør. Planområdet er en del av vestre rygg. Terrenget stiger fra E6 og oppover mot fabrikkområdet til Sydvaranger AS, og avgrenser således sentrum mot sørvest. Industribebyggelsen er dominerende i bybildet. Spesielt framtrepende er skipsverkstedet til Kimek, men også separasjonsverket til Sydvaranger AS er godt synlig fra flere steder i byen.



Figur 7: Dagens situasjon i området der det planlegges ny rundkjøring.

Stedsutvikling og næringsinteresser

Området vest for E6 Solheimsveien og Verksbakken er bynære arealer som i gjeldende planer er avsatt til bolig, forretning og kontor i tilknytning til Kirkenes sentrum. Det er lagt opp til en revitalisering av industribygninger til byrelaterte formål. Blant annet har Kirkenes Handelspark AS etablert seg sør i området.

Kimek er hjemmelshaver for gårds- og bruksnummer 27/44. Arealet benyttes til industri- og næringsvirksomhet innenfor skipsreparasjoner og -bygging, samt kontorvirksomhet for eget foretak og utleie til samme formål.

Eiendomsforhold

Store deler av planområdet eies av Tschudi Kirkenes AS. Eierforholdene er som følger:

Matrikelnr	Navn	Adresse	Poststed
2030-25/201	TSCHUDI KIRKENES AS	Sydvaranger Industriområde	9900 KIRKENES
2030-25/58	TSCHUDI KIRKENES AS	Sydvaranger Industriområde	9900 KIRKENES
2030-25/94	TSCHUDI KIRKENES AS	Sydvaranger Industriområde	9900 KIRKENES
2030-25/80	VARANGER KRAFTNETT AS	Nyborgveien 70	9815 VADSØ
2030-25/210	TSCHUDI KIRKENES AS	Sydvaranger Industriområde	9900 KIRKENES
2030-27/257	TSCHUDI KIRKENES AS	Sydvaranger Industriområde	9900 KIRKENES
2030-27/29	TSCHUDI KIRKENES AS	Sydvaranger Industriområde	9900 KIRKENES
2030-27/369	TSCHUDI KIRKENES AS	Sydvaranger Industriområde	9900 KIRKENES
2030-27/447	TSCHUDI KIRKENES AS	Sydvaranger Industriområde	9900 KIRKENES
2030-27/58	STATENS VEGVESEN REGION NORD	Postboks 1403	8002 BODØ
2030-27/44	KIMEK AS	Postboks 34	9915 KIRKENES
2030-27/444	TSCHUDI KIRKENES AS	Sydvaranger Industriområde	9900 KIRKENES
2030-27/512	SØR-VARANGER KOMMUNE	Postboks 406	9915 KIRKENES
2030-27/442	FAST EIENDOM AS	Hans Væggers vei 18	9900 KIRKENES
2030-27/442	TSCHUDI KIRKENES AS	Sydvaranger Industriområde	9900 KIRKENES

Grunnforhold/Geologi

Bergarten i området for planlagt tunneltrase er av Norges geologiske undersøkelse (NGU) kartlagt til å være tonalittisk til granodiorittisk gneis, middelskornet med granittiske og pegmatittiske ganger. Bergmassens oppsprekking og sprekkeorientering er ikke vurdert. Over tunneltraseen har NGU stort sett kartlagt bart fjell og tynt morenedekke, men mot påhugget i øst er det store deler med fyllmasser.

Multiconsult har i 2012 gjort grunnundersøkelser i området for tunnelpåhugg i øst. Terrenget i det undersøkte området ligger mellom kote +5 og kote +30. Det er registrert løsmassetykkelse på 0,9 - 22,2 m. Grunnen består i hovedsak av relativt fast lagrede friksjonsmasser med innslag av stor stein og blokk.

Forurenset grunn

På grunn av fyllmasser og nærheten til industriområdet med kjent forurensning i grunnen ved Magasintomta, var det mistanke om forurensete masser. I forbindelse med grunnundersøkelsen ble det derfor tatt ut miljøprøver fra borpunktene. Analyseresultatene er vurdert iht. TA-2553/2009, tilstandsklasser for forurenset grunn. Prøvene tatt ved Magasintomta er påvist forurenset i tilstandsklasse 4 (dårlig). Øvrige deler av planområdet er påvist forurenset i tilstandsklasse 2-3 (god – moderat).

Nærliggende berganlegg

Det er en stor andel tunneler, sjakter, siloer og andre fjellanlegg i nærheten av planlagt tunneltrasé. Sør-Varanger kommune har ingen fjellanlegg i nærheten av planlagt tunneltrasé.

Teknisk infrastruktur

Varanger kraft opplyser at de har et omfattende forsyningsnett i området. Teknisk infrastruktur er avklart i gjeldende reguleringsplan for Sydvaranger Park (Planid: 2008003, vedtatt: 25.06.08): *«Området er tilknyttet offentlig vannforsyning og avløpsanlegg, via privat ledningsnett som i dag eies av Sydvaranger AS. Kommunen vil overta og drifte ledningsnettet. Området er tilknyttet Varanger Krafts strømnett. Området har god kapasitet med hensyn på strømforsyning».*

Barn og unge

E6 Solheimsveien ligger vest for sentrum. Vegen antas lite brukt av barn og unge da det er flere boligkater som anses som et mer naturlig valg. Det er ikke lekeområder i eller i nærheten av planområdet.

Naturmangfold

Området er bebygd. Det er ikke registrert viktige naturtyper, utvalgte naturtyper eller prioriterte arter i eller i nærheten av planområdet. Planområdet er i stor grad påvirket av menneskelig aktivitet og tekniske inngrep.

Kulturminner

Det er ingen registrerte kulturminner i planområdet, men en Sefrak-registrert bygning på gnr/gnr 27/83. Det er heller ingen kjente automatisk fredete samiske kulturminner i området.

5 PLANSTATUS

5.1 Overordna føringer for planarbeidet

Rikspolitiske retningslinjer for samordnet bolig-, areal-, og transportplanlegging

Retningslinjene for samordnet bolig-, areal-, og transportplanlegging tilstreber å samordne planlegging av utbyggingsmønsteret og transportsystemet for å tilrettelegge for en mest mulig effektiv, trygg og miljøvennlig transport, slik at transportbehovet kan begrenses. Viktige tema er kollektivbetjening, gode forhold for sykkel, hensynet til gående og bevegelseshemmede, tilknytning til hovedvegnettet, grøntstruktur, biologisk mangfold og estetiske kvaliteter.

Rikspolitiske retningslinjer for barn og unge

Retningslinjer for barn og unge skal ivareta at arealer som brukes av barn og unge sikres mot forurensning, støy, trafikkfare og annen helsefare.

Nye byggesteiner i nord - neste trinn i regjeringens nordområdestrategi

Regjeringens nordområdestrategi innebærer en kraftig satsing på næringsutvikling til lands og til havs og en opptrapping av investeringer til samferdsel, farleier og havner i nord. Nordområdesatsingen fokuserer på både nasjonalt og internasjonalt. Dokumentet er et styringsdokument som inneholder en oppsummering av arbeidet med nordområdestrategien fram til nå, og vegen videre.

Forskrift om fredning av pattedyr og fugler, Kirkeneshalvøya, Sør-Varanger kommune, Finnmark. Ikrafttredelse 04.12.1961, sist endret 1.1.2013

I henhold til lov av 1. desember 1954 om naturvern § 1 1. ledd, er alle pattedyr og fugler fredet hele året på Statens grunn på Kirkeneshalvøya i Sør-Varanger herred, Finnmark fylke. Med Kirkeneshalvøya menes i den forbindelse området mellom Pasvikelva og Langfjorden begrenset i sør av en linje fra nordvestre hjørne av Boris Gleb (grensemerke 192) over Bjørnevatnet langs Bjørneleva til Langfjorden.

I henhold til Naturvernlovens § 3 kan det gjøres unntak fra fredningen, denne myndigheten er delegert til Kirke- og undervisningsdepartementet.

5.2 Overordna planer

Fylkesplan for Finnmark 2006-2009

Visjon: *"Finnmark – der drømmer blir virkelighet".*

Utfordringer: *Arbeid – arbeid - arbeid*

Arealpolitisk hovedmål: *"Finnmark – der vi tar vare på miljøet, sikrer en langsiktig og bærekraftig arealpolitikk og en fornuftig bruk av naturressurser og kulturarv".*

Næringspolitisk hovedmål: *"Finnmark – der næringslivet er framtidsrettet og konkurransedyktig med økt verdiskaping og sysselsetting basert på fylkets fortrinn og muligheter."*

Fylkesplanen gir retningslinjer for en rekke områder, blant annet naturvern, hyttebygging, anleggsutbygging og masseuttak, reindriftens arealvern, stedsutvikling og fiskeri og kystsoneforvaltning.

En viktig faktor i forhold til utvikling av arbeidsplasser i Finnmark har vært satsingen mot Nordvest-Russland på områdene servicenæringer og produksjon for det russiske markedet. Den geografiske nærheten til Russland, med stor befolkning og store markeder, gir muligheter innen flere sektorer.

Kommuneplan 2004-2016

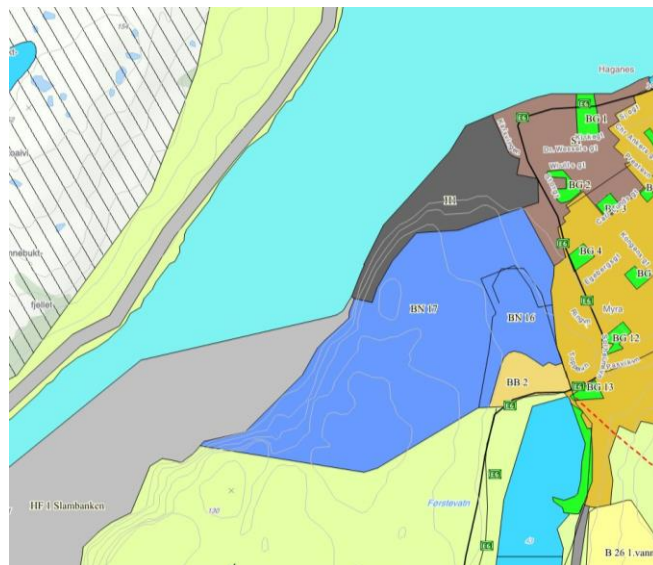
Gjeldende kommuneplan for Sør-Varanger kommune, for perioden 2004-2016, ble vedtatt i kommunestyret i oktober 2005. Det er sju temakart tilknyttet kommuneplanen.

I gjeldende kommuneplan er planområdet avsatt til sentrumsområde og nåværende industri. Selve industriområdet KILA er primært utlagt til framtidig havn. I kommuneplanen er det også avsatt trase for atkomstveg til KILA fra sør.

Som vedlegg til kommuneplanbeskrivelsen er det utarbeidet et dokument som beskriver bakgrunn for kommuneplanforslagets havneområder. Bakgrunnen for den utfyllende beskrivelsen av havneområdene er en forventning om at næringsutvikling i det alt vesentlige vil være offshore-rettet i de nærmeste år. Det er opplistet en prioritert utbyggingsrekkefølge, hvor KILA er førstevalget.

Kommuneplanens arealdel er under revisjon.

Revisjonen forventes ikke å gi vesentlige endringer for området som reguleringsplanen omfatter.

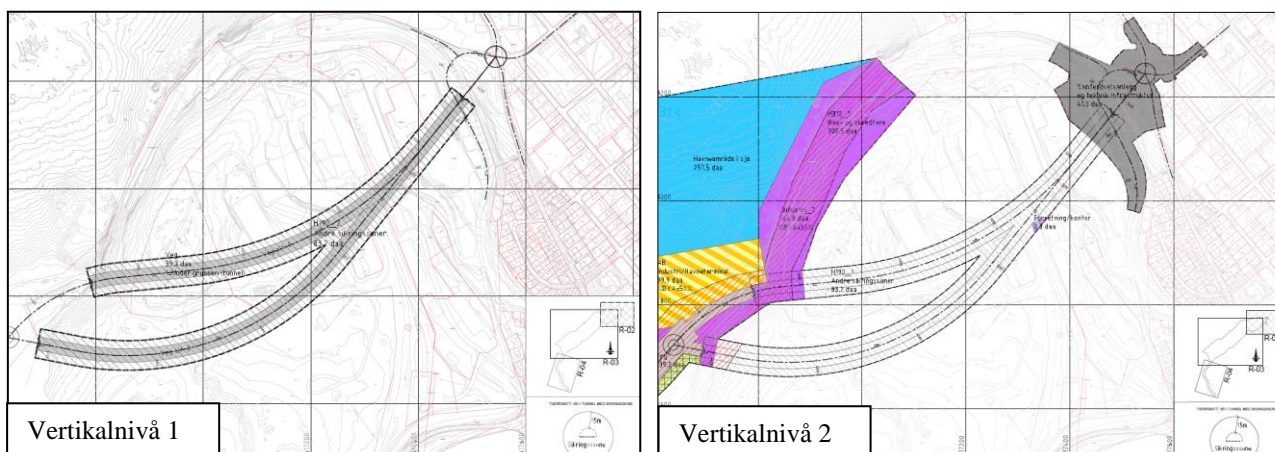


Figur 8: Utsnitt fra kommuneplanens arealdel 2004-2016 for Sør-Varanger kommune

5.3 Reguleringsplaner

Områdereguleringsplan for Kirkenes Industrial Logistics Area (KILA)

Planen er vedtatt 25.4.2012, sak 028/12. Et større område i Kirkenes sentrum er regulert til samferdselsanlegg. Området er avsatt for å kunne detaljere rundkjøring og atkomstløsning til KILA.



Krav om detaljreguleringsplaner:

Planen stiller krav om å utarbeide detaljreguleringsplaner for alle byggeområder innenfor formål industri, for vegtrase fra sørvest og for tunnel fra nord.

Rekkefølgekrav:

Planen stiller krav om at atkomst til KILA etableres før det tillates oppføring av bygninger innenfor formål industri. Det stilles ikke krav om vegtrase fra sørvest eller tunnel fra øst skal etableres først.

Vegløsninger:

Planen anbefaler en atkomstløsning med to vegger inn til Kila. I nord fra Kirkenes sentrum, med en ny rundkjøring i krysset Storgata x Solheimsveien (E6) x Kielland Torkildsens gate og i sør fra E6 rett vest for Hesseng. Dvs. en kombinasjon av 1 og 3 vist i kartet.

Dette er en robust løsning, fordi man har en alternativ atkomst dersom en av vegene skulle bli stengt på grunn av uhell mm. En tunnel i nord som eneste atkomst vil gi for stor sårbarhet ved uhell og andre hendelser. Samtidig er denne atkomsten viktig, da det er den korteste vegen til sentrum og Kirkenes havn, og til Sydvaranger AS sitt fabrikkanlegg i Kirkenes. Atkomsten i sør gir enkel atkomst for godstransport til og fra området. Godstransporten vil i overveiende grad vil gå i denne korridoren. En viktig funksjon er å avlaste Kirkenes sentrum for godstransportene til og fra KILA. Atkomstvegen i sør vil være en viktig atkomst for ansatte med arbeidsplass på KILA. Det forutsettes at vegen anlegges med gang- og sykkelveg.



Ny hovedvegforbindelse til Kirkenes

De to atkomstene vil sammen gi en ny hovedvegforbindelse til Kirkenes. Fra E6 i sør blir det en sammenhengende veg via Kila og fram til Kirkenes sentrum. Planarbeidet for framtidig overordnet hovedvegssystem i Kirkenesområdet er beskrevet under kapittel om pågående planarbeid. For mer detaljer rundt atkomstløsningene, vises til vegutredningen datert 22.3.2011.

Reguleringsplan for Sydvaranger park AS, sentrumsnære områder

Planid: 2008003, vedtatt: 25.06.08.

Planen gjelder for området til Sydvaranger Eiendom AS. Planens hensikt er å legge til rette for byutvikling i Kirkenes sentrum, samt å legge til rette for en utvikling som ivaretar muligheten for ny gruvedrift og industriell virksomhet i separasjonsverket og områdene vest for jernbanelinjen. Området er primært regulert til forretning/ kontor/bensinstasjon, område for bolig m tilhørende anlegg samt gatetun og kjøreveg (Verksbakken). Planen legger til rette for endret bruk av Sydvaranger AS sine bynære arealer fra industri til bolig- og forretningsområde.

Reguleringsplan for Kirkenes havn, del 3

Planid: 20001076, vedtatt: 25.09.01

De deler av planen for Kirkenes havn som overlapper med dette planforslaget er primært regulert til industriformål.

Reguleringsplan for Kirkenes sentrum

Planid: 1997100, vedtatt: 17.6.1997

De deler av planen for Kirkenes sentrum som overlapper med dette planforslaget er primært regulert til vegformål, kontor, park og bensinstasjon.

Reguleringsplan for E6 Kirkenes sentrum, vedtatt 25.2.2003

Planid: 2003102, vedtatt: 25.2.2003

De deler av planen for E6 Kirkenes sentrum som overlapper med dette planforslaget er i hovedsak regulert til trafikk/vegformål, samt park. Hovedmålsettingen med planen er oppgradering av Europaveg 6 som vektlegger forhold som framkommelighet og tilgjengelighet, trafiksikkerhetsmessige forhold, forhold til næringsdrift på strekningen etc. Krysset E6 Solheimsveien/Storgata x Kielland Torkildsens gate regulert til en 4-armet rundkjøring.

Detaljreguleringsplan for atkomst til KILA fra sør

Planid: 2013019, vedtatt: 26.08.2015

Reguleringsplanen som gjeldende sak omhandler, detaljreguleringsplan for atkomst til KILA fra Kirkenes sentrum, er en direkte videreføring av detaljreguleringsplan for atkomst til KILA fra sør. Avkjøringen fra E6 er godkjent ca. 400 m vest for boligbebyggelsen på Hesseng.

Etter at planen ble godkjent ble det utført ytterligere geotekniske undersøkelser, særlig for området Stormyra i sør. I tillegg er vegen prosjektert og anbudsdokument i hovedsak ferdig utformet. Det er aktuelt å starte opparbeidelse av første atkomst til KILA i henhold til denne reguleringsplan.

Konseptvalgutredning (KVU) for E6 Kirkenes – Høybuktmoen

Statens vegvesen har utarbeidet konseptvalgutredning (KVU) for området E6 Kirkenes – Høybuktmoen. KVUen skal avklare behov for nye veg-, havne- og infrastrukturløsninger i og til Kirkenes for å tilrettelegge for industri- og havneutvikling og utvikling av sentrumsmiljøet. Mulig utvikling av lufthavnen, lokalisering av en multifunksjonell stamnett terminal og mulig framtidig jernbanetraseer inngår også i utredningen. I tillegg er byutviklingstiltak vurdert for å bedre trafikkforholdene og miljøet i Kirkenes sentrum.

Revisjon av Nasjonal Transportplan (NTP) i Stortinget medio juni 2017 vil tilkjenne i hvor stor grad forslag til tiltak er ivaretatt i planen i perioden 2018-2029.

Kommunedelplan for Tømmerneset

Planid: 2013017, vedtatt: 17.06.2015

Sør-Varanger kommunestyre vedtok 17.06.2017 en kommunedelplan for Tømmerneset som innebar en redusert utbygging – utbygging av Tømmernesets nordre del. Områderegulering for Høybuktmoen skyte- og øvingsfelt og Pulkneset – Kirkenes Maritime Park - ble stilt i bero på grunn av flere innsigelser til planforslagene. Kommuneplanens arealdel fra 2005 med framtidig havn i Leirpollen og med veiatkomst over KILA ble forutsatt av kommunestyret å skulle fortsatt gjelde.

6 MEDVIRKNING

Den 15. juni 2013 ble det varslet oppstart av planarbeid i Sør-Varanger avis og på hjemmesiden til Sør-Varanger kommune. Høringsfristen ble opprinnelig satt til 12. juli 2013, men ble senere forlenget til 22. juli 2013 etter forespørsel. Det kom inn 19 merknader til oppstart av planarbeidet.

Innspill ved varsel om oppstart av planarbeid

1	Bergen Group Kimek	18.06.2013
2	Fylkesmannen i Finnmark	20.06.2013
3	Kystverket Troms og Finnmark	27.06.2013
4	Varanger KraftNett AS	03.07.2013
5	Storgata 5 AS	08.07.2013
6	Statens Vegvesen	10.07.2013
7	Reindrifftsforvaltningen i Øst-Finnmark	08.07.2013
8	Sameiet Solheimskvartalet Kirkenes	10.07.2013
9	Ørjan Jerijervi	11.07.2013
10	Bente Aagot Mortensen m/flere	10.07.2013
11	Sametinget	10.07.2013
12	Finnmark Fylkeskommune	15.07.2013
13	Beboere i Solheimslia Julie Sipola	22.07.2013
14	Beboere i Solheimslia Tiril Bjørkvik	22.07.2013
15	Beboere i Solheimslia Børge R Isachsen	22.07.2013
16	Beboere i Solheimslia Evy Trøyte Åge Thomassen	22.07.2013
17	Judith og Bjørn Celius	16.07.2013
18	Lena Stenbakk og Hugo Henninen	22.07.2013
19	Toppeneveien vell	20.07.2013

Sammendrag av merknadene samt rådmannens merknader/tilrådning er oppsummert i det følgende.

1: Kimek

Kimek opprettholder sin klage sendt 2.3.2012, som blant annet inneholder en klage på saksbehandlingsfeil i forbindelse med områdeplanen for KILA. Bergen Group Kimek AS er grunneier av gnr. 27, bnr. 44. Arealer som blir berørt av planforslaget benyttes til parkerings- og lagerareal. Virksomheten hevder at den har ikke anledning til å avstå disse arealene. Virksomheten viser også til arbeider med reguleringsplan for Rådhusplassen 1 hvor virksomheten frykter at andre parkeringsarealer kan falle bort.

Rådmannens merknader:

Områderegulering av KILA med atkomst fra øst gjennom rundkjøring og tunnel fra Kirkenes sentrum samt med veg fra sør fra E6 ble godkjent av kommunestyret 25. april 2012. Detaljreguleringsplan for blant annet rundkjøring på tunnelens Kirkenesside vil skje innenfor de rammer som kommunestyret har trukket opp gjennom sitt vedtak.

- *I tråd med svar på merknad i forbindelse med områdereguleringen skal det innledes dialog med grunneiere ved detaljregulering av området.*
- *Nye vegareal og rundkjøring i planforslaget vil høyst sannsynlig i all hovedsak ligge innenfor grensene for reguleringsplan for E6 godkjent av kommunestyret 25.2.2003.*

Sweco Norge AS fremmet 12. juni 2012 på vegne av Kimek AS klage på kommunestyrets vedtak av 25. april 2012 hvor områderegulering for KILA ble godkjent. Klagen ble behandlet av fylkesmannen i brev av 16.11.2012.

Vedtak:

Klagen tas ikke til følge. Fylkesmannen i Finnmark stadfester Sør-Varanger kommunes vedtak av 25. april 2012 i sak 028/12.

Klagen ble ikke tatt til følge. Videre konkluderte fylkesmannen med at vedtaket er endelig og kan ikke påklages. Vi registrerer at selskapet likevel fremmer klagen på nytt. Uten å foregripe selve planleggingen så vil vi likevel bemerke at høyst sannsynlig vil ikke konsekvensene av detaljreguleringen medføre større inngrep i selskapets arealer ut over det som allerede ble godkjent av kommunestyret allerede i 2003.

Rådmannens tilrådning:

1. Klagen tas ikke til følge, jfr. fylkesmannens vedtak av 16.11.2012.

I forbindelse med detaljreguleringen av området vil det bli gjennomført et dialogmøte med grunneier der grunneiers merknader vil bli tatt opp.

Se pkt. 6.1 – Dialogmøte med Kimek, 9.1.2014.

2: Fylkesmannen i Finnmark**Trafikksikkerhet:**

Fylkesmannen forutsetter at nødvendige trafikksikringstiltak som gang- og sykkelveg langs veger framgår av plankartet med bestemmelser.

Støy:

- Fylkesmannen vil vurdere å fremme innsigelse mot planen dersom støy ikke utredes eller om støy ved boligbebyggelsen overstiger anbefalte grenseverdier.
- Fylkesmannen stiller krav om ny og detaljert støykartlegging i forbindelse med planarbeidet og anmoder at støysoner (rød og gul sone) markeres på plankartet som hensynssone. Eventuelle avbøtende støytiltak på eksisterende boliger skal tilfredsstillende til innendørs støynivå i teknisk forskrift/NS 8175.
- Fylkesmannen viser til St.meld. nr. 26 «Regjeringens miljøvernpolitikk og rikets miljøtilstand» som tar opp konsekvenser av støyplager for helse tilstanden, samt nasjonale mål om forebygging og redusering av støyproblemer. Lokal helsemyndighet i kommunen skal delta i prosessen for å påse at helsemessige hensyn blir ivaretatt i tilstrekkelig grad.

Forurenset grunn:

- Det må vurderes om arealer brukt til industrivirksomhet i planområdet kan inneholde forurenset grunn jf. tiltakshavers plikt etter forurensningsforskriftens kapittel 2 om opprydding i forurenset grunn ved bygge- og

gravearbeider. Ved mistanke om forurensning i grunnen må tiltakshaver sørge for at det blir utført nødvendige miljøundersøkelser for å kartlegge omfanget og betydningen av eventuell forurensning i grunnen.

- Dersom det påvises forurensning i grunnen, må det lages en tiltaksplan hvor det framgår tydelig hvordan forurensningen skal tas hånd om. Tiltaksplanen må godkjennes før graving kan starte.
- Fylkesmannen anbefaler kommunen å vurdere om det er hensiktsmessig å ta inn bestemmelser om arealbruken som omfatter tilstandsklasser for forurenset jord (veileder TA-2553/2009).
- Fylkesmannen ber om at følgende tekst tas inn som retningslinje for å sikre at forurensningslovens krav blir ivaretatt: «Før det settes i gang bygge- eller gravearbeider på området, må det vurderes om grunnen kan være forurenset. Ved mistanke om forurensning må det utføres nødvendige undersøkelser for å få kartlagt omfanget og betydningen av eventuell forurensning i grunnen jf. forurensningsforskriftens § 2 om opprydding i forurenset grunn ved bygge- og gravearbeider».

Risiko og sårbarhet:

- Fylkesmannen minner om planmyndighetens plikt til å påse at ROS- analyse gjennomføres for planområdet jf. PBL § 4-3 om samfunnssikkerhet og risiko- og sårbarhetsanalyse.

Naturmangfold:

- Naturmangfoldlovens § 7 pålegger offentlig myndighet å synliggjøre sine vurderinger iht. lovens §§8-12 i sine besluttede vedtak. Konkret gjelder det også for kommunens vedtak i denne saken.

Rådmannens tilrådning:

- *Merknad angående trafikksikringstiltak tas til etterretning. Fortau, gang- og sykkelveger vil framgå i plankartet med egne arealformål med bestemmelser.*
- *Merknad angående støyutredning/kartlegging tas til følge. Rød og gul støysone vises på plankartet som hensynssone. Merknad angående forurenset grunn tas til følge.*
- *Merknad angående risiko- og sårbarhet tas til etterretning.*
- *Merknad angående naturmangfold tas til etterretning.*

3: Kystverket

Kystverket har på det nåværende tidspunkt ingen merknader til oppstartsvarselet.

Rådmannens tilrådning: Merknaden tas til orientering.

4: Varanger KraftNett AS

Varanger KraftNett AS opplyser om at de har et omfattende forsyningsnett i området og ber derfor om å bli inkludert i nødvendig grad i den videre planleggingen.

Rådmannens tilrådning: Merknaden tas til orientering.

5: Storgata 5 AS

Informerer om at Statens vegvesen tidligere har gitt beskjed om at når det blir etablert en rundkjøring ved Godhelse vil det kun etableres en inn/ut-kjøring ved Storgata 5 (Brunosten), og ikke to som i dag.

Rådmannens tilrådning: Merknaden tas til orientering.

6: Statens vegvesen (SVV)

- Rundkjøringen vil bli et sentralt punkt for både lokaltrafikken og fjerntrafikken, uavhengig av hvilken løsning man i framtiden finner for innfartsvegen til Kirkenes.
- Strekningen vil være en del av TEN-T-vegnettet og vegsikkerhetsloven (oktober 2011) gjelder for den delen av planområdet som omfatter E6. Forskriften stiller bestemte krav til vurdering av trafikksikkerhet. SVV har fra 1.1.13 en egen retningslinje for gjennomføring av forskriften.
- SVV peker på at 5 armer i rundkjøringen med tunnelutløp like ved kan føre til utfordringer for ivaretagelse av krav i håndbok 017 og håndbok 021.
- SVV krever gjennomført en egen trafikksikkerhetsanalyse (HAZID-prosess) for tunnelen, denne er basis for sikkerhetsgodkjenning.

- Rundkjøringen må detaljeres på samme nivå som SVV gjør i sine detaljreguleringer.
- SVV vil delta i hele planprosessen slik at vegsikkerhetsforskriften ivaretas. Det bes om et møte med tiltakshaver og kommunen så raskt planarbeidet starter opp.

Rådmannens tilrådning:

Merknad angående trafiksikkerhet og krav til gjennomført trafiksikkerhetsanalyse for tunnelen tas til følge.

Merknad angående detaljeringsnivå på rundkjøringen tas til følge. Merknad angående medvirkning tas til følge.

7: Reindriftsforvaltningen i Øst-Finnmark

- Det informeres om at varsel om oppstart ikke er oversendt berørte rbd. 5A/5C-Báhčaveajji/Máttavárjjat da Reindriftsagronomen regnet med at kommunen hadde oversendt saken til reinbeitedistriktet slik anmodet i brev av 14.12.2012.
- Reindriftsagronomen har ingen merknader til planarbeidet og vurderer at tiltaket ikke være til skade eller ulempe for reindriften i området da tiltaksområdet ligger utenfor sommerbeiteområdene og da tiltaket skjer i tilknytning til bebyggelse.

Rådmannens tilrådning: Merknaden tas til orientering.

8: Sameiet Solheimskvartalet Kirkenes

- Sameiet i Solheimskvartalet er i dag merkbart plaget av svevestøv og støy fra tungtrafikken på E6 langs Solheimsveien. Det planlagte tiltaket, med økning av tungtrafikk vil i stor grad berøre bokvaliteten og bolysten i området og en kanalisering av massetransport på Solheimsveien vil være uakseptabelt for beboerne i Sameiet.
- Sameiets bekymring er at det vil ta lang tid før veg via Hesseng sør blir åpnet.
- Styret i sameiet mener at det må etableres andre løsninger for trafikk inn/ut til KILA for å unngå den økingen i tungtrafikk via sentrum som det legges opp til i planskissen.

Rådmannens merknader:

Selv om området som fremmer merknader ligger utenfor det regulerte område, velger rådmannen å ta med merknadene ettersom tiltaket vil influere på området.

Områderegulering av KILA med atkomst fra øst gjennom tunnel fra Kirkenes sentrum samt med veg fra sør fra E6 ble godkjent av kommunestyret 25. april 2012. Formålet med reguleringen var også å legge til rette for en alternativ atkomstveg for tungtrafikk til havneområdet samt å trekke deler av næringsvirksomhetene ut av sentrum og over til KILA. Dette vil ventelig føre til at dagens tungtrafikk på E6 gjennom Solheimslia og Pasvikveien/Kirkegårdsveien vil redusert. Som grunnlag for valget ble det foretatt en vurdering av en rekke vegalternativ.

I forbindelse med utarbeidelse av områdereguleringsplan for KILA ble det gjennomført trafikkanalyser og støyberegninger. Konklusjonen var at ved trafikkstøyen fra vegsystemet til/fra KILA vil være begrenset i forhold til eksisterende trafikk. Rådmannen vil anta at den verste støyen fra vegsystemet vil opptre under anleggsarbeidene knyttet til opparbeidelse av kryss og tunnel og ved start opparbeidelse av KILA.

I følge reguleringsplanens bestemmelser skal begge atkomster (tunnel fra sentrum og veg fra sør) etableres når årsdøgntrafikken (ÅDT) overstiger 1000 kjøretøy i døgnet eller når 75 % av området er utbygd. Tunnelen til Kirkenes planlegges med atskilt gang-/sykkelveg fra kjøreveg.

Rådmannens tilrådning:

-Det er utarbeidet støyutredning for tiltaket. Krav til støytiltaksvurderinger og tiltak mot støy er tatt inn i planbestemmelsene. For å redusere ulempene knyttet til svevestøv har tiltakshaver prioritert utbygging av veg til KILA fra sør foran tunnelatkomst fra Kirkenes sentrum. Prosjektering av veg fra sør er igangsatt og nær ferdigstilt. Merknaden tas til følge.

-Merknaden om alternative vegløsninger for KILA: Nordlig atkomst som nå detaljreguleres er i henhold til vedtatt områdeplan for KILA. Merknaden på dette punkt tas ikke til følge.

9: Ørjan Jerijervi

- Jerijervi påpeker at tiltaket vil medføre betydelig økt trafikk i området og få konsekvenser for eksisterende bomiljø. E6 har allerede betydelig tungtrafikk, noe som merkes godt i bykjernen.
- Evt. atkomst til KILA og framtidig veg fra Slambanken over Langfjorden til Leirpollen, Pulkneset, Gamnesbukta som skissert i framtidige planer vil forverre situasjonen ytterligere mht. trafikk/støy/støv.

- Atkomst til Kila foreslås lagt utenom Kirkenes sentrum og tunnelinnslag flyttes til mellom Andrevann og Førstevann, eller fra Maggadalen som skissert tidligere.
- Jerijervi påpeker at uttalelsesfristen bør utsettes slik at flere får komme med uttalelse.

Rådmannens merknader:

Områderegulering av KILA med atkomst fra øst gjennom tunnel fra Kirkenes sentrum samt med veg fra sør fra E6 ble godkjent av kommunestyret 25. april 2012. Formålet med reguleringen var også å legge til rette for en alternativ atkomstveg for tungtrafikk til havneområdet samt å trekke deler av næringsvirksomhetene ut av sentrum og over til KILA. Dette vil ventelig føre til at dagens tungtrafikk på E6 gjennom Solheimslia og Pasvikveien/Kirkegårdsveien vil bli redusert. Som grunnlag for valget ble det foretatt en vurdering av en rekke vegalternativ. I forbindelse med utarbeidelse av områderegeringsplan for KILA ble det gjennomført trafikkanalyser og støyberegninger. Konklusjonen var at trafikkstøyen fra vegsystemet til/fra KILA vil være begrenset i forhold til eksisterende trafikk. Rådmannen vil anta at den verste støyen fra vegsystemet vil opptre under anlegget av kryss og tunnel og ved start opparbeidelse av KILA. I følge reguleringsplanens bestemmelser skal begge atkomster (tunnel fra sentrum og veg fra sør) etableres når årsdøgntrafikken (ÅDT) overstiger 1000 kjøretøy i døgnet eller når 75 % av området er utbygd. Tunnelen til Kirkenes planlegges med atskilt gang-/sykkelveg fra kjøreveg. Veg til KILA fra sør er prioritert av tiltakshaver foran tunnelatkomst fra Kirkenes sentrum nettopp på grunn av merknadene i saken.

Alternativet med atkomst til KILA fra området mellom Førstevann og Andrevann ble vurdert i forbindelse med områderegeringen for KILA. Alternativet ble forkastet pga. at alternativet vegteknisk ikke var tilfredsstillende. Uttalelsesfristen ble etter flere forespørsler forlenget til 22. juli 2013.

Rådmannens tilrådning:

- Det er utarbeidet støyutredning for tiltaket. Krav til støytiltaksvurderinger og tiltak mot støy er tatt inn i planbestemmelsene. Tiltakshaver har endret prioritering av utbyggingsrekkefølge til å starte med atkomst fra sør for nettopp å bli kvitt deler av svevestøvproblemene. Merknaden tas til følge.

Merknaden om etablering av alternative vegløsninger for KILA: Nordlig atkomst som nå detaljreguleres er i henhold til vedtatt områdeplan for KILA. Planens rekkefølgebestemmelser gir bestemmelser for når supplerende vegforbindelser skal etableres. Vegalternativ fra området mellom Første- og Andrevann og til KILA er utredet og ikke funnet tilfredsstillende vegteknisk. Merknaden tas ikke til følge. Merknad vedrørende forlengelse av uttalelsesfristen tas til følge.

10: Bente Aagot Mortensen m/fl.

- Bebyggelsen i Stubben 6 og 8 samt store deler av Solheimslia ligger kilt mellom anleggsveg fra Sydvaranger Gruve og E6. Beboerne blir også berørt av ny atkomst til industriområdet, særlig ny rundkjøring i Storgata/Solheimsveien (E6). Varslet plan vil føre til økt trafikk.

- Mortensen med flere krever at følgende blir tatt hensyn til i det videre planarbeidet: Støymålinger må utføres med nødvendig dokumentasjon slik at det kan avdekkes behov for avbøtende tiltak for boliger/eiendommer i Stubben jf. MDs retningslinjer for støy i arealplanleggingen. Planen må redegjøre for støvplager og tiltak for støvproblematikk. Det forutsettes at gjeldende verdier og standarder for støy og støv legges til grunn for de begrensende tiltak som iverksettes.

Rådmannens tilrådning:

-Det er utarbeidet støyutredning for tiltaket. Krav til støytiltaksvurderinger og tiltak mot støy er tatt inn i planbestemmelsene. Merknaden tas til følge.

-En beskrivelse av støy- og støvproblematikk inngår i planbeskrivelsen. Merknaden tas til følge

11: Sametinget

- Sametinget kjenner ikke til at det er automatisk freda samiske kulturminner i det aktuelle området, og har ingen merknader til planen.

- Minner om kulturminnelovens §8. Pålegget om varselsplikt må formidles videre til dem som skal utføre arbeidet i marken.

- Minner også om at alle samiske kulturminner eldre enn 100 år er automatisk fredet jf. kulturminnelovens § 4 samt at det ikke er tillatt å skade eller skjemme fredet kulturminne, eller sikringssonen på 5 meter rundt kulturminnet jf. kulturminnelovens §§ 3 og 6.

Rådmannens tilrådning:

Merknaden fra Sametinget tas til orientering.

12: Finnmark Fylkeskommune

- Fylkeskommunen viser til at oppstart av detaljplanarbeidet er i tråd med områdeplanen for KILA – Plan ID 2011011. Fylkeskommunen er positiv til at hele vegsystemet i sentrum av Kirkenes vil bli sett i en større sammenheng og i forbindelse med annen planlegging.
- Utbygging og gjennomføring av tiltak bør skje i samsvar med rikspolitiske retningslinjer for barn og unge, T-2/08. Kommunen pålegges å vurdere konsekvenser for barn og unge i all plan- og byggesaksbehandling jf. RPR. T-2/08 pkt. 4. Dersom dette ikke følges opp kan det gi grunnlag for innsigelse.
- Fylkeskommunen minner om at universell utforming må kunne gjenfinnes i drøftingene av planens hovedmål planbeskrivelse og bestemmelser. Særlig viktig er det at areal avsatt for allmennheten blir vurdert opp mot kriteriet om universell utforming. Dersom planene ikke er i tråd med dette kan det gi grunnlag for innsigelse. Det vises til rundskriv T-5/99 B.
- Fylkeskommunen påpeker at det sentrumsnære industriområdet i Kirkenes som helhet framstår som svært verneverdig med unike bygninger som beskriver flere prosesser i industrien. Bygningene er oppført i særegen stil som spiller på etterkrigstidens nøkternhet i arkitekturen. Det bes om at det tas hensyn til dette området ved planlegging av ny atkomstveg, samt plassering av tunnelåpning.
- Fylkeskommunen ber om at det gjøres minst mulig inngrep i Sydvarangerparken som er regulert til park/friareal og utgjør en av få grønne lunger i Kirkenes sentrum. I tillegg står det bevaringsverdige administrasjonsbygget plassert som en frittliggende bygning i parkområdet.
- Seksjon for plan-, kulturminner og miljø kjenner ikke til automatisk freda kulturminner i det aktuelle området. Aktsomhetsplikten bør tas med i reguleringsbestemmelsene med følgende formulering: «Skulle det under arbeidet i marka komme fram gjenstander eller andre spor som indikerer eldre tids aktivitet i området, må arbeidet stanses omgående og melding sendes Finnmark Fylkeskommune og Sametinget jf. Lov av 9. juni 1978 nr. 50 om kulturminner (Kulturminneloven) § 8 andre ledd. Denne meldeplikten må formidles videre til de som skal utføre arbeidet».

Rådmannens tilrådning:

Merknadene fra fylkeskommunen tas til orientering.

Merknad vedrørende aktsomhetsplikten tas til følge ved at den tas inn i planbestemmelsene.

13-16: Beboere i Solheimslia, Julie Sipola, Tiril Bjørkvik, Børge Isachsen, Evy Trøyte og Åge Thomassen

- Det er kommet inn 4 separate, men identiske merknader fra beboere i Solheimslia.
- Det påpekes at vegen i Solheimslia/E6 er svært trafikkert. Dette fører til et forringet bomiljø på grunn av støv- og støyproblematikk, i tillegg til helsefarlige avgasser fra trafikken.
- En ytterligere økning av trafikk tettheten i Solheimslia anses som uakseptabel og beboerne ber om at deres synspunkt og protester blir hørt. Det vises til at det er faglig og politisk enighet om at trafikk tettheten er for høy. Beboerne har arbeidet for en alternativ løsning til ny innfartsveg.
- Det anbefales at trafikken til og fra industriområdet blir lagt utenfor bebygd område for å slippe konflikter mellom industri og bebyggelse og for å hindre at transport til utskiping av pukk ol. må gjennom Kirkenes sentrum.

Rådmannens merknader:

Områderegulering av KILA med atkomst fra øst gjennom tunnel fra Kirkenes sentrum samt med veg fra sør fra E6 ble godkjent av kommunestyret 25. april 2012. Formålet med reguleringen var også å legge til rette for en alternativ atkomstveg for tungtrafikk til havneområdet samt å trekke deler av næringsvirksomhetene ut av sentrum og over til KILA. Dette vil ventelig føre til at dagens tungtrafikk på E6 gjennom Solheimslia og Pasvikveien/Kirkegårdsveien vil redusert. Som grunnlag for valget ble det foretatt en vurdering av en rekke vegalternativ. I forbindelse med utarbeidelse av områdereguleringsplan for KILA ble det gjennomført trafikkanalyser og støyberegninger. Konklusjonen var at trafikkstøyen fra vegsystemet til/fra KILA vil være begrenset i forhold til eksisterende trafikk. Rådmannen vil anta at den verste støyen fra vegsystemet vil opptre under anlegget av kryss og tunnel og ved start opparbeidelse av KILA.

I følge reguleringsplanens bestemmelser skal begge atkomster (tunnel fra sentrum og veg fra sør) etableres når årsdøgntrafikken (ÅDT) overstiger 1000 kjøretøy i døgnet eller når 75 % av området er utbygd. Tunnelen til Kirkenes planlegges med atskilt gang-/sykkelveg fra kjøreveg.

Rådmannens tilrådning:

- Det er utarbeidet støyutredning for tiltaket. Krav til støytiltaksvurderinger og tiltak mot støy er tatt inn i

planbestemmelsene. Tiltakshaver har endret prioritering av utbyggingsrekkefølge til å starte med atkomst fra sør for nettopp å bli kvitt deler av svevestøvproblemene. Merknaden tas til følge.

- Merknaden om alternative vegløsninger for KILA: Nordlig atkomst som nå detaljreguleres er i henhold til vedtatt områdeplan for KILA. Merknaden/protesten på dette punkt tas ikke til følge.

17: Judith og Bjørn Celius

- Celius minner om konklusjonene fra konsekvensutredningen for KILA om at etablering av kun atkomstalternativ 1 vil gi den største trafikkbelastningen på E6 i Kirkenes sentrum sammenlignet med de andre utbyggingsalternativene. Fordi trafikken til/fra KILA vil inneholde en betydelig andel tungtransport, vil atkomsten til KILA-området være av betydning for belastningen i lokalmiljøet.

- Celius ber om at Sør-Varanger kommune stiller krav om: 1) konsekvensutredning/ytterligere utredning om støv og støy, særlig sett i et folkehelseperspektiv, 2) rekkefølge for utbyggingsalternativ. Atkomst for tungtrafikk til KILA må skje fra Hesseng sør og etableres først. 3) at tunnelen kun skal bygges for sekundærtrafikk så som persontrafikk/gang-sykkelveg.

Rådmannens merknader:

Områderegulering av KILA med atkomst fra øst gjennom tunnel fra Kirkenes sentrum samt med veg fra sør fra E6 ble godkjent av kommunestyret 25. april 2012. Formålet med reguleringen var også å legge til rette for en alternativ atkomstveg for tungtrafikk til havneområdet samt å trekke deler av næringsvirksomhetene ut av sentrum og over til KILA. Dette vil ventelig føre til at dagens tungtrafikk på E6 gjennom Solheimslia og Pasvikveien/Kirkegårdsveien vil redusert. Som grunnlag for valget ble det foretatt en vurdering av en rekke vegalternativ.

I forbindelse med utarbeidelse av områdereguleringsplan for KILA ble det gjennomført trafikkanalyser og støyberegninger. Konklusjonen var at trafikkstøyen fra vegsystemet til/fra KILA vil være begrenset i forhold til eksisterende trafikk. Rådmannen vil anta at den verste støyen fra vegsystemet vil opptre under anlegget av kryss og tunnel og ved start opparbeidelse av KILA. I merknaden hevdes det at kommunen ikke har stilt rekkefølgekrav, men i planbestemmelsene for planen som er vedtatt i kommunestyret, § 4.2 Rekkefølgebestemmelse, er det vedtatt rekkefølgebestemmelser.

I følge reguleringsplanens bestemmelser skal begge atkomster (tunnel fra sentrum og veg fra sør) etableres når årsdøgnetrafikken (ÅDT) overstiger 1000 kjøretøy i døgnet eller når 75 % av området er utbygd. Tunnelen til Kirkenes planlegges med atskilt gang-/sykkelveg fra kjøreveg.

Rådmannens tilråding:

- Det er utarbeidet støytutredning for tiltaket. Krav til støytiltaksvurderinger og tiltak mot støy er tatt inn i planbestemmelsene. Tiltakshaver har endret prioritering av utbyggingsrekkefølge til å starte med atkomst fra sør for nettopp å bli kvitt deler av svevestøvproblemene. Merknaden tas til følge.

- Merknad om at tunnelen kun skal bygges kun for persontrafikk/gang- og sykkeltrafikk tas ikke til følge.

18: Lena Stenbakk og Hugo Henninen

- Stenbakk og Henninen protesterer mot at første utbyggingstrinn omfatter atkomst til KILA via Kirkenes sentrum, og ikke via E6 ved Hesseng. Allerede i dag oppstår trafikkfarlige situasjoner, og en økning i trafikken vil skape flere. Det anbefales at atkomst via Hesseng bygges først, slik at innbyggerne er sikret at denne atkomsten bygges.

- Det anbefales at all tungtransport/anleggstransport går via E6 ved Hesseng, hovedsakelig utenom boligstrøk, og at atkomst Kirkenes brukes for persontrafikk for både myke trafikanter og bilister.

Rådmannens merknader:

Områderegulering av KILA med atkomst fra øst gjennom tunnel fra Kirkenes sentrum samt med veg fra sør fra E6 ble godkjent av kommunestyret 25. april 2012. Formålet med reguleringen var også å legge til rette for en alternativ atkomstveg for tungtrafikk til havneområdet samt å trekke deler av næringsvirksomhetene ut av sentrum og over til KILA. Dette vil ventelig føre til at dagens tungtrafikk på E6 gjennom Solheimslia og Pasvikveien/Kirkegårdsveien vil bli redusert. Som grunnlag for valget ble det foretatt en vurdering av en rekke vegalternativ.

I forbindelse med utarbeidelse av områdereguleringsplan for KILA ble det gjennomført trafikkanalyser og støyberegninger. Konklusjonen var at trafikkstøyen fra vegsystemet til/fra KILA vil være begrenset i forhold til eksisterende trafikk. Rådmannen vil anta at den verste støyen fra vegsystemet vil opptre under anlegget av kryss og tunnel og ved start opparbeidelse av KILA.

I følge reguleringsplanens bestemmelser skal begge atkomster (tunnel fra sentrum og veg fra sør) etableres når årstdøgntrafikken (ÅDT) overstiger 1000 kjøretøy i døgnet eller når 75 % av området er utbygd. Tunnelen til Kirkenes er i henhold til godkjent områderegulering og planlegges med atskilt gang-/sykkelveg fra kjøreveg.

Rådmannens tilrådning:

-Merknad/protest i tilknytning til rekkefølge på bygging av atkomst til KILA tas til følge.

-Merknad om at tunnelen kun skal kunne brukes for persontrafikk for myke trafikanter og bilister tas ikke til følge.

19: Toppeneien vell

- Toppeneien vell protesterer mot at første utbyggingstrinn omfatter atkomst til KILA via Kirkenes sentrum i stedet for via E6 ved Hesseng. Det vises til betydelig økning i tungtransport gjennom boligområder og økning i støy- og støvplager samt redusert trafiksikkerhet for beboere i området.

- Atkomst via Kirkenes sentrum bør ikke tilrettelegges for tungtransport men fungere som atkomst for persontrafikk og gang-/ sykkelveg.

- Toppeneien vell frykter at det aldri vil bli laget atkomst til KILA via Hesseng dersom atkomst via Kirkenes sentrum etableres i første utbyggingstrinn.

Rådmannens merknader:

Områderegulering av KILA med atkomst fra øst gjennom tunnel fra Kirkenes sentrum samt med veg fra sør fra E6 ble godkjent av kommunestyret 25. april 2012. Formålet med reguleringen var også å legge til rette for en alternativ atkomstveg for tungtrafikk til havneområdet samt å trekke deler av næringsvirksomhetene ut av sentrum og over til KILA. Dette vil ventelig føre til at dagens tungtrafikk på E6 gjennom Solheimslia og Pasvikveien/Kirkegårdsveien vil bli redusert. Som grunnlag for valget ble det foretatt en vurdering av en rekke vegalternativ.

I forbindelse med utarbeidelse av områdereguleringsplan for KILA ble det gjennomført trafikkanalyser og støyberegninger. Konklusjonen var at trafikkstøyen fra vegsystemet til/fra KILA vil være begrenset i forhold til eksisterende trafikk. Rådmannen vil anta at den verste støyen fra vegsystemet vil opptre under anlegget av kryss og tunnel og ved start opparbeidelse av KILA.

I følge reguleringsplanens bestemmelser skal begge atkomster (tunnel fra sentrum og veg fra sør) etableres når årstdøgntrafikken (ÅDT) overstiger 1000 kjøretøy i døgnet eller når 75 % av området er utbygd. Tunnelen til Kirkenes er i henhold til godkjent områderegulering og planlegges med atskilt gang-/sykkelveg fra kjøreveg.

Rådmannens tilrådning:

-- Det er utarbeidet støytutredning for tiltaket. Krav til støytiltaksvurderinger og tiltak mot støy er tatt inn i planbestemmelsene. Tiltakshaver har endret prioritering av utbyggingsrekkefølge til å starte med atkomst fra sør for nettopp å bli kvitt deler av svevestøvproblemene. Merknaden tas til følge.

- Merknad om at tunnelen kun skal bygges kun for persontrafikk/gang- og sykkeltrafikk tas ikke til følge.

6.1 Dialogmøte med KIMEK

Den 9. januar 2014 ble det avholdt et møte der grunneiers merknad ble tatt opp og løsninger ble diskutert. Det ble blant annet enighet om at foreslått plassering av fem-arma rundkjøring kunne aksepteres og at atkomst til eksisterende parkeringsplass må løses over egen tomt. Kommunen skal opprettholde avkjørsel fra E6 i tilknytning til Storgata 6. Kommunen sørger også for at eksisterende avkjørsel som er regulert i gjeldende reguleringsplan, opprettholdes i ny plan. Arealene som ikke inngår i rundkjøringen reguleres tilbake til opprinnelig formål (industri) i planforslaget.

7 FORSLAGSSTILLERS FAGLIGE BEGRUNNELSE

7.1 Formålet

Formålet med planen er å regulere atkomst til KILA i tunnel fra Kirkenes sentrum. KILA er prioritert som framtidig nytt havne- og industriområde i nær tilknytning til Kirkenes, men mangler i dag en tilfredsstillende vegforbindelse. Planlagt tunnel fra Kirkenes sentrum sammen med planlagt vegatkomst fra E6, som er behandlet i egen, godkjent detaljreguleringsplan, vil sikre god atkomst til havne- og industriområdet.

Atkomstvegene skal dimensjoneres slik at de i framtiden kan bli en del av planlagt nytt hovedvegnettssystem inn til Kirkenes. Etter at begge atkomstene er ferdigstilt vil trafikkbelastningen på strekningen Hesseng – Kirkenes reduseres da mye av trafikken, herunder tungtrafikk, vil flyttes over på det nye vegsystemet. Tungtrafikk på E6 gjennom Solheimslia og Pasvikveien/Kirkegårdsveien vil kunne reduseres betydelig.

Det er ønskelig å øke andelen gående og syklende. Tunnelen er derfor planlagt med gang- og sykkelveg.

7.2 Utforming av veganlegg E6 Solheimsveien/ Storgata

E6 gjennom planlagt rundkjøring er en del av det transeuropeiske transportnett (TEN-T). Planforslaget omfatter ca. 200 m av E6 Solheimsveien og det etableres en 5-armet rundkjøring i krysset E6 Solheimsveien x Kielland Torkildsens gate. Rundkjøringen har en diameter på 44 m.

Det er i regi av Statens vegvesen gjennomført en risikovurdering/trafikksikkerhetsvurdering av tiltaket med fokus på sikkerhet og miljø. I utgangspunktet ønsker ikke Statens vegvesen rundkjøringer med flere enn fire armer. Det er imidlertid aksept for løsningen da det for dette tilfellet er vanskelig å redusere antall armer. Se kap. 9.8 for oppsummering av risiko- og trafikksikkerhetsvurdering for tiltaket. Denne konkluderer med at prosjektet anses å bidra til god trafikksikkerhet.

Dimensjoneringsklasse er S1, tilpasset eksisterende veg med kjørefeltbredde på 3,25 m.



Planforslaget legger til rette for fortau langs alle armene i rundkjøringen, og det er planlagt gangfelt over armene. Fortau etableres på vestsiden av E6 Solheimsveien, sør for ny rundkjøring. Nord for rundkjøringen etableres det tosidig fortau langs E6 Storgata.

Langs Kielland Torkildsens gate mellom Storgata og Kongens gate etableres fortau på nordsiden. Det etableres også fortau på sørsiden mellom Storgata og innkjøring til eiendom 27/200. Fortau etableres også langs vestsiden av Verksbakken.

Figur 9: Planlagt rundkjøring i krysset E6 Solheimsveien x Kielland Torkildsens gate.

Verksbakken

Verksbakken som går fra E6 Solheimsveien og opp til Sydvaranger AS sitt fabrikkområde har i dag en stigning på ca. 9 %. Det er ikke en akseptabel stigning for å kunne betjene tungtrafikken opp til fabrikkområdet. I planforslaget er det arbeidet med å utbedre Verksbakken med akseptabel linjeføring og stigningsforhold. Etter at Verksbakken er lagt om vil vegen få en stigning på maksimalt 7,63 %. Dimensjoneringsklasse for Verksbakken er Sa2 (fartsgrense 50 km/t, ÅDT > 1.500). Det skal etableres ensidig fortau langs Verksbakken.

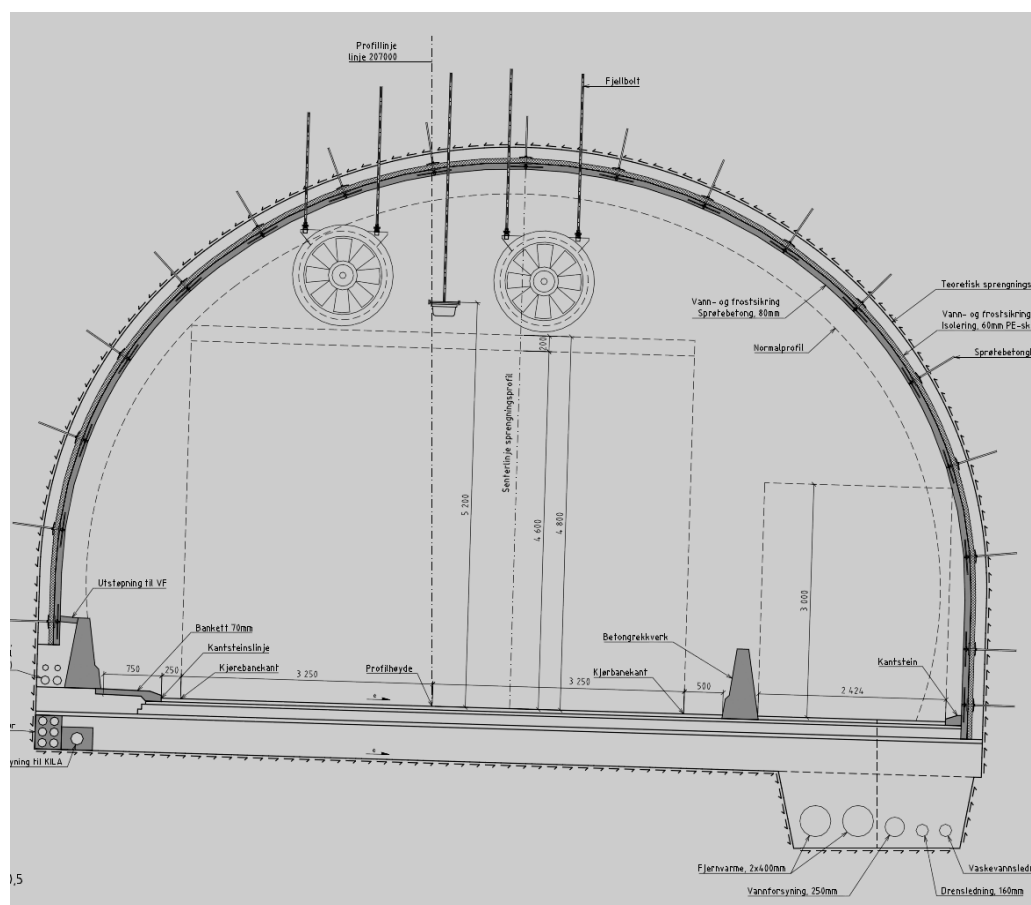
Fra Verksbakken er det regulert gang- og sykkelveg gjennom avsatt området for bebyggelse og anlegg. Det tillates at denne benyttes som atkomstveg til boligområdet.

Utforming av tunnelanlegg

Tunnelen er ca. 990 m lang med ett løp og stigning på 0,8 – 2,5 %. Tunnelen dimensjoneres etter tverrsnittsgeometri T10,5, tovegs trafikk. 2 kjørefelt med bredde på 3,25 m. Avstanden fra portal til gangfelt ved rundkjøring i Kirkenes sentrum er 65 m. I planforslaget er det imidlertid avsatt et større areal i til annen veggrunn i tunnelen slik at denne senere kan dimensjoneres etter tverrsnittsgeometri T12,5 dersom det skulle være nødvendig.

Det skal legges til rette for gående og syklende gjennom tunnelen. Det etableres derfor en 2 m bred gang-/sykkelveg atskilt fra vegbanen med rekkverk på vestsiden i tunnelen.

Det forutsettes fartsgrense på 50 km/t i tunnelen med 45 m stoppsikt. Tunnelen dimensjoneres ellers som H1 60 km/t (med stopplengde 70 m). Det skal etableres en havarinisje med nødstopstasjon i midten av tunnelen og en i dagsonen like utenfor tunnelen i hver ende. Behov for nødutgang og ventilasjon må vurderes i senere planfaser.



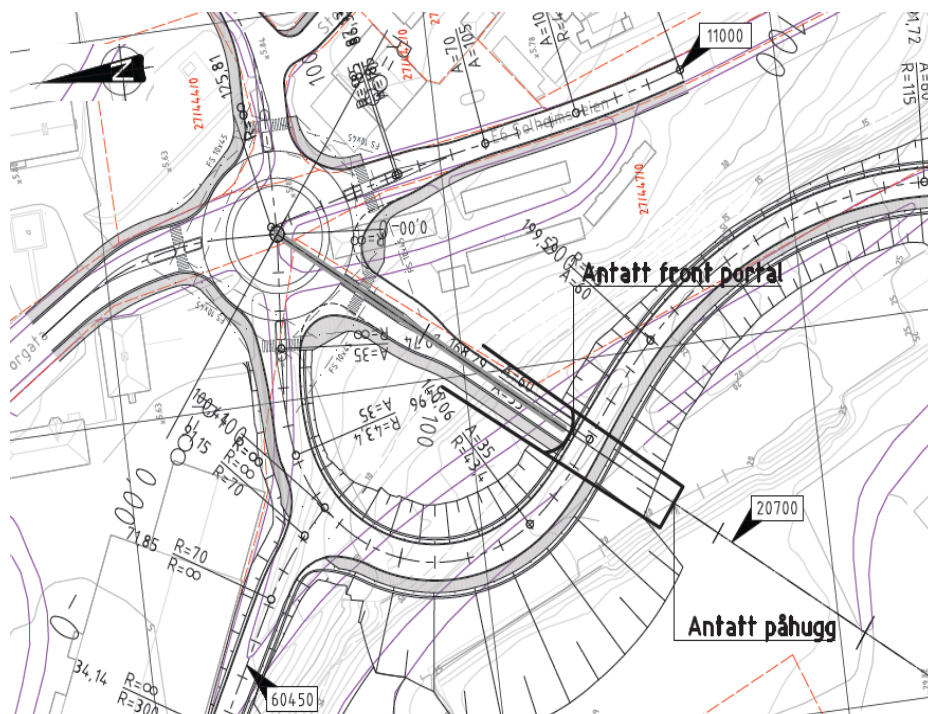
Figur 10: Prinsipp for tunneltverrsnitt.

Tunnelpåhugg i øst

Ved det østlige påhugget er det mektige fyllmasser. Det ble gjennomført geotekniske grunnboringer av Multiconsult i 2012 for å avgjøre dybde til fjell samt sammensetningen av løsmassene. Foreløpig resultat fra grunnboringene viser at løsmassetykkelsen øker mot øst og planlagt ny rundkjøring.

Ut fra de foreløpige resultatene fra grunnboringene ventes påhugget plassert som vist på tegning under. Det vil bli nødvendig med kulvert under Verksbakken.

Grunnet behov for ytterligere geotekniske grunnboring i forbindelse med byggeplan, er det i planforslaget satt av tilstrekkelig areal til vegformål og annen veggrunn slik at påhugget kan tillates forskjøvet i etterkant av grunnboringen dersom det skulle bli nødvendig.



Ved bygging av tunnelpåhugg i Kirkenes sentrum er det planlagt at utgravingen for det meste utføres uavstivet (dvs. med graveskråning) i tillegg til noe bruk av støttevegg for å spare plass nærmest påhugget¹. Det antas at det må benyttes åpen bygge grop før tunnel kommer inn i berg. Når gropa er gravd ut støpes kulvert fram til påhugget og det fylles tilbake over kulverten for å kunne tilbakeføre området slik det er i dag.

Ut fra de utførte boringene ser det ut til at utgravingen for vegen på det meste vil bli ca. 10 m dyp i løsmassene. Boringene viser at løsmassene ser ut til å bestå av relativt fast lagrede friksjonsmasser med innslag av stor stein / blokk.

¹ Vedlagt notat RIG 01 beskriver forskjellige alternativer løsningsmetoder for utgraving av påhugg med tanke på kostnader, teknisk utførelse og betydning for omgivelsene rundt (drift av industri).

Grunnforholdene må i forhold til en uavstivet utgraving anses som gode. En utgraving på 10 m vil ikke medføre stabilitetsproblemer så lenge man benytter en stabil graveskråning. I dette tilfellet vil en stabil graveskråning være 1:2 når gravedybden er 10 m.

Tunnelpåhugg i vest

Tunnelpåhugg i vest er behandlet i detaljreguleringsplan, Planid: 2013019, vedtatt 26.08.2015.

7.3 Endring av arealformål

Arealene til Sydvaranger AS sitt fabrikkområde inngår i reguleringsplan for Sydvaranger AS, sentrumsnære områder (2008, Planid 2008003). I hovedsak bygger foreliggende planforslag videre på gjeldende plan, men det er ønskelig å endre overlappende areal fra kombinert formål forretning/kontor/bensinstasjon til kombinert formål forretning/kontor/industri. Arealformålene vil således være mer i tråd med fremtidig utvikling av området.

Arealet, sørøst for ny rundkjøring er i reguleringsplan for Kirkenes sentrum (1997, Planid: 1997100) avsatt til bensinstasjon. Det er ønskelig å legge til rette for forretning på tomten. I dette planforslaget er området derfor avsatt til kombinert bebyggelse- og anleggsformål bestående av forretning og bensinstasjon.

8 PLANFORSLAGET

Tilhørende plandokumenter:

Plankart sist revidert 20.4.2017:

Detaljreguleringsplanen består av 2 plankart i målestokk 1:1000 i A1-format (1:2000 i A3-format). Plankart nr. R01 viser vertikalnivå 1 (under grunnen) og plankart nr R02 viser vertikalnivå 2 (på grunnen).

Planbestemmelser: sist revidert 20.4.2017.

8.1 Planavgrensning

Planen er en detaljreguleringsplan og omfatter areal for vegtrasé i tunnel inn til KILA fra E6 i Kirkenes sentrum. Planen omfatter også deler av E6 Solheimsveien med tilstøtende areal samt Verksbakken og deler av Sydvaranger AS sitt fabrikkområde.

Denne reguleringen opphever deler av tidligere reguleringsplaner for:

- Sydvaranger park AS, sentrumsnære områder, Planid: 2008003, vedtatt: 25.06.08.
- Reguleringsplan for Kirkenes sentrum, Planid: 1997100, vedtatt: 17.6.1997
- Reguleringsplan for E6 Kirkenes sentrum, Planid: 2003102, vedtatt: 25.2.2003
- Reguleringsplan for Kirkenes havn, del 3, Planid: 20001076, vedtatt: 25.09.01

8.2 Reguleringsformål

Bebyggelse og anlegg (PBL § 12-5, nr.1)

- Bebyggelse og anlegg, BA1
- Boligbebyggelse, B1 og B2
- Industri, I
- Øvrig kommunalteknisk anlegg, o_BKT
- Uteoppholdsareal, f_BUT
- Forretning/bensinstasjon, KFB (kombinert bebyggelse- og anleggsformål)
- Forretning/kontor, FK
- Forretning/kontor/industri, FK11, FK12 og FK13

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

- Kjøreveg, o_KV1, KV2, KV3, f_KV4
- Fortau, o_FTA
- Gang- og sykkelveg, o_GS1 og o_GS2
- Annen veggrunn, tekniske anlegg o_VT og VT1
- Annen veggrunn, grøntanlegg, o_VG1
- Parkering, P1, P2, o_P3 og f_P4

Grønnstruktur (PBL 12-5 nr.3)

- Park, o_PRK

Hensynssoner (PBL § 12-6 og § 11-8a)

- Frisiktsone, H140_1
- Sikringssone for tunnel, H190_1
- Støysone, H210_1 rød sone iht. T-1442
H220_1-2 gul sone iht. T-1442

Bestemmelsesområde (PBL § 12-7)

- Rigg- og anleggsområde #1-6

Bebyggelse og anlegg (PBL 12-5 nr. 1)Bebyggelse og anlegg, BA1

Området for bebyggelse og anlegg, BA1, er arealformål under midlertidig rigg- og anleggsområde. For områdene avsatt til BA1, skal bestemmelsene i vedtatt reguleringsplan (Planid: 2008003) vedtatt 25.6.2008, fortsatt gjelde. Det tillates en utnyttelsesgrad på maksimum BYA = 40 %.

Boligbebyggelse, B1 og B2

For området for boligbebyggelse, B1, skal bestemmelsene i vedtatt kommuneplan for arealformål bygårdsbebyggelse BB1 fortsatt gjelde.

For området for boligbebyggelse, B2, skal bestemmelsene i vedtatt reguleringsplan (Planid: 2006101) vedtatt 21.2.2006, fortsatt gjelde.

Industri, I

Området ble i områdereguleringsplanen for KILA (2012) avsatt til trafikkformål. Arealet tilbakeføres i dette planforslaget til industriformål. Området tilhører Kimek og tillates brukt til industriformål. Det tillates at området benyttes som parkeringsareal.

Øvrig kommunalteknisk anlegg, o_BKT

I parkområdet ved Behrens plass står det i dag en pumpestasjon som skal bevares. Et areal med 1m avstand fra bygningens vegg liv er avsatt til offentlig formål kommunalteknisk anlegg, o_BKT. Området og bygget skal fremstå som en del av parkområdet, o_PRK.

Forretning og bensinstasjon, KFB (kombinert bebyggelse- og anleggsformål).

Arealet avsatt til kombinert formål forretning og bensinstasjon var tidligere regulert til bensinstasjon i reguleringsplan for Kirkenes sentrum (1997, Planid: 1997100). Ettersom det er ønskelig med forretning i området er arealformålet endret til kombinert formål forretning og bensinstasjon.

Området, KFB, tillates derfor benyttet både til forretning og bensinstasjon. Det tillates en utnyttelsesgrad på maks BYA = 85 %. Det tillates at maksimum BRA = 1800 m² benyttes til forretning.

Inn- og utkjøring skal være iht. plankartet.

For å ivareta siktforhold ved rundkjøringen skal første etasje være tilbaketrukket. Området hvor første etasje ikke tillates er vist med bestemmelsesområde #7 på plankartet. Innenfor #7 kan det tillates bygget en utkraging/overbygning. Avstanden fra utkragingens underside til ferdig planert terreng skal være 3,5 m. Søyler/fundament tillates innenfor bestemmelsesområde #7. Innenfor bestemmelsesområdet er mønehøyden satt til k+14, mens det for området med tillatt første etasje er satt en maksimal mønehøyde på k+18. Maksimale mønehøyder er vist på plankartet og er skilt med en juridisk linje for regulert høyde.

Forretning og kontor, FK

Området, FK, mellom E6 Solheimsveien og nedsiden av Verksbakken avsettes til forretning og kontorformål. Det tillates en utnyttelsesgrad på BYA = 86 %. Maksimum BRA = 600 m² benyttet til forretning

Byggegrenser er vist på plankartet. Langs minimum 50 % av byggegrensen mot o_VG1 skal det oppføres bebyggelse. Bygningens hovedfasade og inngangsparti skal være vendt mot Solheimsveien. Fasaden skal brytes opp for tilpasses sentrumsbebyggelsens eksisterende skala.

Grunnet stigningsforhold innenfor området tillates to ulike mønehøyder innenfor området FK. Høydene er skilt med en juridisk linje for regulert høyde på plankartet. Øst for regulert høydelinje, nærmest Solheimsveien tillates en mønehøyde på k+20, mens det vest for regulert høydelinje, nærmest Verksbakken, tillates en mønehøyde på k+25.

Atkomst fra Solheimsveien og Verksbakken er vist på plankartet. Atkomstpilene tillates justert langs Verksbakken og Solheimsveien.

Forretning, kontor og industri, FK1

Området skal benyttes til forretning-, kontor- og industri- og lagerformål.

For området FK1 tillates utnyttelsesgrad på BYA = 60 %. Det tillates maksimum BRA = 500 m² benyttet til forretning. Maksimal mønehøyde 12 m fra gjennomsnittlig terrengnivå. Byggegrenser er vist på plankartet.

Forretning, kontor og industri, FK2

Området, FK2 skal benyttes til forretning-, kontor- og industri- og lagerformål. For området FK2 tillates utnyttelsesgrad på BYA = 60 %. Det tillates maksimum BRA = 1000 m² benyttet til forretning. Maksimal mønehøyde 12 m fra gjennomsnittlig terrengnivå. Byggegrenser er vist på plankartet.

Forretning, kontor og industri, FK3

Området, FK3 skal benyttes til forretning-, kontor- og industri- og lagerformål. Det tillates en utnyttelsesgrad på BYA = 50 %. Det tillates maksimum BRA = 500 m² benyttet til forretning. Maksimal mønehøyde 12 m fra gjennomsnittlig terrengnivå. Byggegrenser er vist på plankartet.

Witsøgården: Før tiltak tas opp til behandling for denne eiendommen skal det legges fram tegninger som viser både eksisterende situasjon og tiltaket i forhold til det eksisterende miljøet. Ombygging, tilbygg og påbygg skal gis en plassering, utforming, størrelse og detaljering som underordner seg og harmonerer med eksisterende bebyggelse.

Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur (PBL 12-5 nr. 2)

Ved opparbeidelse av trafikkområdene kan det foretas noe justering av grensene mellom de ulike trafikkformålene.

Kjøreveg, o_KV1, KV2, KV3 og f_KV4

E6, Verksbakken og ny kjøreveg i tunnel er offentlige vegger, benevnt o_KV1.

Vegene KV2 og KV3 er private vegger inn til havne- og industriområdet.

f_KV4 er felles avkjørsel i reguleringsplan med planid 2006101 vedtatt 21.2.2006. Bestemmelsene fra denne planen skal fortsatt gjelde for området f_KV4.

Fortau, o_FTA

Det skal etableres fortau langs alle armene til ny rundkjøring, langs Solheimsveien, Verksbakken og Kielland Torkildens gate. Fortauet skal være offentlig.

Gang- og sykkelveg, o_GS1 og o_GS2

Gang- og sykkelvegene skal være offentlige.

Det skal etableres gang- og sykkelveg o_GS1 fra rundkjøringen og gjennom tunnelen til KILA. Gang- og sykkelvegen skal være adskilt fra vegbanen med rekkverk.

Gang- og sykkelvegen, o_GS2 som går fra Verksbakken og gjennom området avsatt til bebyggelse og anlegg, kan tillates benyttet som atkomstveg til boligområdet.

Annen veggrunn, tekniske anlegg og grøntanlegg, o_VT, o_VG1 og VT1

Skjæringer og fyllinger innenfor områdene o_VT og o_VG1 skal utføres skånsomt og med minst mulig terrenginngrep. Arealene skal opparbeides på en tiltalende måte med terrengmurer og/ eller beplantning, og senest være ferdig opparbeidet samtidig med veganlegget.

Områdene o_VT og o_VG1 tillates benyttet til snøopplag.

Det tillates oppført tekniske anlegg som veglys og rekkverk innenfor området o_VT.

Innenfor arealformålet o_VG1 tillates tunnelpåhugget justert. Gravegropen med skråning på 1:2, skal tilrettelegges for vegetasjonsetablering.

Området VT1 har annen eierform og er tilknyttet de private kjørevegene KV1 og KV2 inn til havne- og industriområdet. Det tillates oppført tekniske anlegg som veglys og rekkverk innenfor området.

Parkering, P1, P2, o_P3 og f_P4

Områdene P1 og P2 er avsatt til private parkeringsplasser for de ansatte ved tilhørende bygninger.

Området o_P3 er offentlig parkeringsplass. For området o_P3 skal bestemmelsene i vedtatt reguleringsplan planid: 2005104, vedtatt 23.6.2005 fortsatt gjelde.

Området f_P4 er felles parkering/garasjeanlegg. For området f_P4 skal bestemmelsene i vedtatt reguleringsplan planid: 2006101, vedtatt 21.2.2006, fortsatt gjelde.

Grønnstruktur (PBL 12-5 nr.3)

Park, o_PRK

Området ved Behrens plass reguleres til park i henhold til gjeldende planer. Parken, o_PRK, skal bevares som beplantet område og tillates ikke benyttet til parkeringsplasser, lager eller lignende. Det tillates oppført støyskjerm eller støyvoll i parkområdet mot rundkjøringen. Utformingen av støyskjerm/støyvoll skal være stedstilpasset og estetisk tiltalende.

Hensynssoner (PBL § 12-6 og 11-8a)

Frisiktsone, H140_1

Innenfor frisiktsonen i avkjørselen til offentlig veg tillates ikke etablert elementer/objekter eller vegetasjon med høyde større enn 0,5 meter over vegbanen.

Sikringszone vegtunnel, H190_1

Innenfor sikringszone for vegtunnel, H190_1 tillates ikke tiltak som krever tillatelse etter plan- og bygningsloven § 20-1 eller medfører sprengning, peleramming, boring i grunnen, tunneldriving, eller andre tiltak som kan medføre skade på tunnelen eller sikringssonen uten innhentet tillatelse fra Statens vegvesen. Hensynssonen gjelder i grunnen 15 m fra tunneloverflaten.

Bestemmelsesområder (PBL § 12-7)

Rigg- og anleggsområde, #1-6

Områdene, #1-6, som er vist som rigg- og anleggsområder på plankartet beslaglegges i anleggsperioden for bruk til anleggsformål, planering og terrengtilpasning. Arealet istandsettes og tilbakeføres innen 1 år etter veg og tunnel er tatt i bruk.

Bestemmelsesområde, #7

Det er etablert et bestemmelsesområde #7 for å sikre at første etasje innenfor felt FK er tilbaketrasket slik situasjonen er i dag. Dette vil sikre best mulig siktforhold ved rundkjøringen. Innenfor bestemmelsesområdet kan det tillates bygget en utkraging/overbygning, men ikke første etasje. Avstand fra utkragingens underside til ferdig planert terreng skal være 3,5m. Søyler/fundament tillates innenfor bestemmelsesområde #7.

8.3 Fellesbestemmelser

Formål og utnyttelsesgrad

Innenfor viste formåls- og byggegrenser tillates oppført bebyggelse med utnyttelsesgrad som angitt på plankartet. Kravet til prosent bebygd areal (% - BYA) og bruksareal (BRA) skal være oppfylt.

Utnyttelsesgraden beregnes iht. Byggetekniske forskrift 2010 (TEK 10) og Norsk Standard NS-3940, utgave 4. 2012.

Dokumentasjonskrav

Følgende dokumentasjon skal vedlegges søknad om rammetillatelse:

- Tiltak mot for høye støyverdier.
- Utomhusplan i målestokk 1:200 (alternativt 1:500, dersom dette gir tilstrekkelig detaljeringsgrad) som viser eksisterende og planlagt bebyggelse, planlagt utnyttelse av uteområdene, materialbruk, belysning og beplantning, lekearealer, terrengbehandling/ nye kotehøyder og støttemurer. Det skal også beskrives hvordan universell utforming er ivaretatt. Illustrasjoner/fotomontasjer/perspektiv skal vedlegges. For arealformålene forretning og bensinstasjon, KFB, og forretning og kontor, FK, skal tegninger godkjennes av Plan- og utviklingsjefen.

Kulturminner og aktsomhetsplikten

Skulle det under arbeidet i marka komme fram gjenstander eller andre spor som indikerer eldre tids aktivitet i området, må arbeidet stanses omgående og melding sendes Finnmark Fylkeskommune og Sametinget jf. Lov av 9. juni 1978 nr. 50 om kulturminner (Kulturminneloven) § 8 andre ledd. Denne meldeplikten må formidles videre til de som skal utføre arbeidet.

Forurensning – forurenset grunn

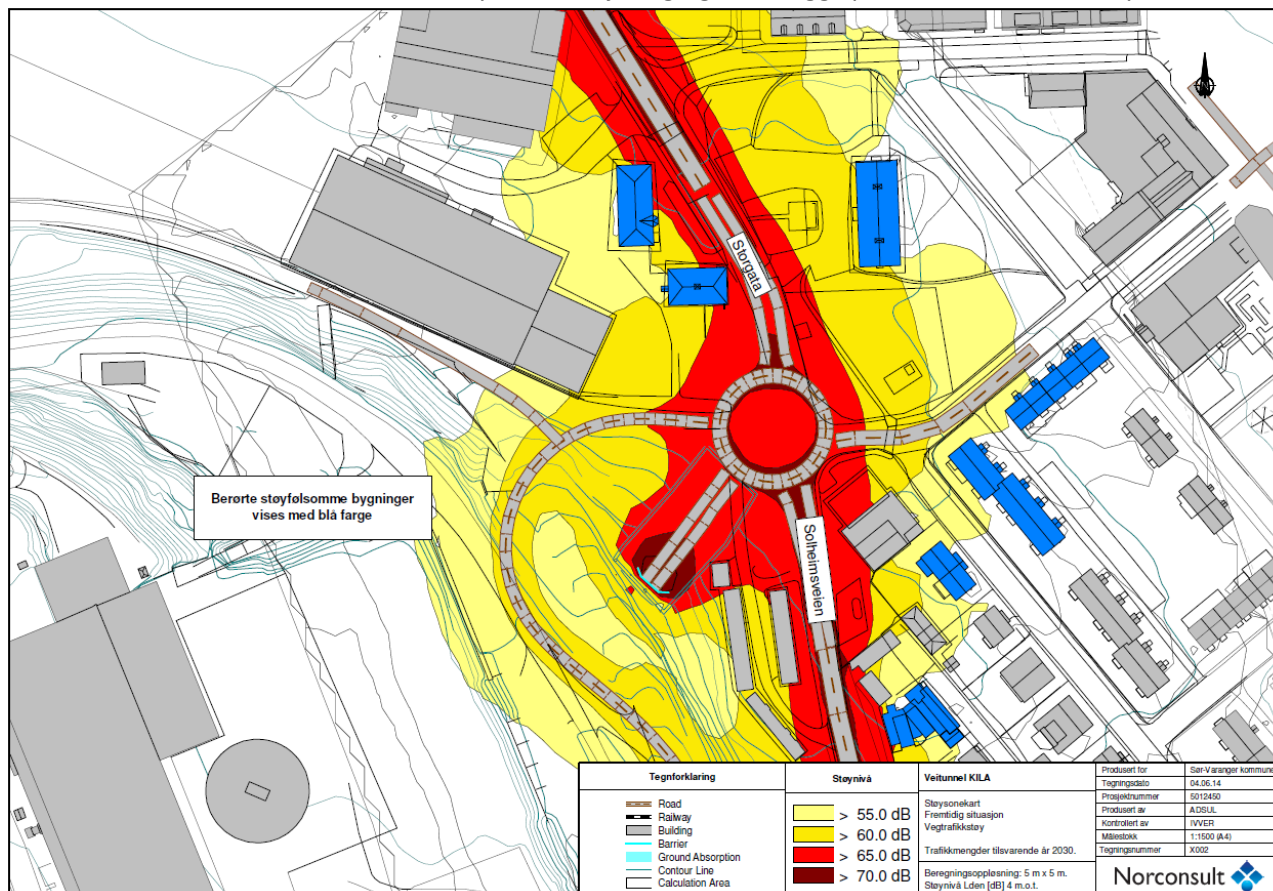
Før det settes i gang bygge- eller gravearbeider på området, må det vurderes om grunnen kan være forurenset. Ved mistanke om forurensning må det utføres nødvendige undersøkelser for å få kartlagt omfanget og betydningen av eventuell forurensning i grunnen jf. forurensningsforskriftens § 2 om opprydding i forurenset grunn ved bygge- og gravearbeider. Tiltaksplan skal legges ved søknad om igangsetting av anleggsarbeidet.

Forurensning - støy:

Rød støysone (H210_1) og gul støysone (H220_1 og H220_2) er vist på plankartet.

Bygninger med støynivå > Lden 55dB, og som har krav på støytiltaksvurdering både for fasade og for uteplass, er markert på støykart X002 under, jf. støyutredning datert 4.6.2014.

Det skal utføres tiltak for å redusere støy fra rundkjøring og veianlegg i parkområdet, Behrens plass.



Figur 11: Bygninger markert med blått har krav på støytiltaksvurdering (Støykart X002, 4.6.2014).

Ingeniørgeologiske og geotekniske undersøkelser

Før det settes i gang bygge- eller gravearbeider på området må det utføres ytterligere ingeniørgeologiske undersøkelser og geotekniske grunnboringer ved tunnelpåhugg i øst.

Teknisk infrastruktur

Utbyggere må kontakte nettselskapet i planleggingsprosessen for å avklare behov for nettutbygging og utforming av eventuell løsning.

Parkering

Parkeringsbehovet beregnes i henhold til den til enhver tid gjeldende parkeringsvedtekt for Kirkenes sentrum. For manglende parkeringsdekning kan bygningsrådet samtykke i at det i stedet blir innbetalt et frikjøpsbeløp etter gjeldende satser.

Utearealer

Det tillates ikke henstilt containere, søppelkasser, varer o.l. utenfor bygningsvolumer som grenser til gatetun, offentlige trafikkområder eller friområder.

Henvendelse til offentlige gater og uterom

Alle bygg skal henvende seg i størst mulig grad til tilgrensende gater, parker og plasser med vinduer og innganger. Dette gjelder også for parkeringsanlegg.

Byggegrenser

Byggegrenser er vist på plankartet.

Utforming

Bebyggelsen langs rundkjøringen og Solheimsveien skal ha høy arkitektonisk kvalitet i materialbruk og utforming. Støy skal håndteres i forbindelse med utforming.

Rekkefølgebestemmelser

Støytiltak skal være utført ved ferdigstillelse av ny tunnel og veisystem.

9 KONSEKVENSER AV PLANFORSLAGET

9.1 Overordna planer

Planforslaget er i tråd med områdereguleringsplanen for KILA som ble vedtatt 25.4.2012

Tiltaket legger til rette for atkomstveg inn til KILA og er således en forutsetning for nærings-, industri- og havneutvikling. Det satses på investeringer knyttet til arbeidsplasser i Finnmark som også rettes mot handel med nordvest Russland. Planforslaget anses å være i tråd med overordna kommunale planer og i henhold til mål om å tilrettelegge for næringsutvikling beskrevet både i regjeringens nordområdestrategi, fylkesplan for Finnmark og gjeldende kommuneplan.

Tilrettelegging for etablering av et sterkt logistikknutepunkt som KILA, med oljeservicehavn og annen virksomhet som skaper mye tungtrafikk, gir en løsning i tråd rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging. Tunnelatkomsten er sammen med atkomst fra sør et viktig element i dette.

9.2 Trafikale konsekvenser

Vegtunnelen som nå reguleres mellom Kirkenes sentrum og KILA vil medføre noen endringer i trafikkmønsteret i vegnettet omkring tunnelåpningen i sentrum. Det er flere boligområder som ligger inntil de aktuelle veger, og i forbindelse med melding av oppstart av planleggingen kom det inn flere merknader fra beboere i disse boligområdene. De var opptatt av eventuelle konsekvenser av økt trafikk, både i anleggsperioden og etter omleggingen. De fleste merknader gjaldt støy fra vegtrafikken.

I det følgende vil det redegjøres for de virkninger på trafikkbildet den nye tunnelen til KILA vil kunne gi. Først og fremst er dette økt trafikk som følge av utviklingen av virksomheten i det nye havne- og industriområdet.

Utredningen vil også kort omtale hva en eventuell ny innfartsåre til Kirkenes via KILA vil kunne bety for trafikkbildet i et litt større perspektiv. Det ligger i saken at den nordre atkomstvegen med tunnel fra Kirkenes sentrum til KILA vil kunne bli del av et nytt hovedvegssystem i Kirkenesområdet.

I områdeplanen for KILA inngår det også en atkomstveg fra E6 mellom Strømmen bru og Hesseng, og fram til KILA i sør. Atkomsten fra sør muliggjør en ny E6-trase inn til Kirkenes sentrum. En evt. ny E6-trase må ses i sammenheng med planene for utvikling av ny næringsvirksomhet på Tømmerneset, som vil utløse behov for nye hovedveger i området. Det vil være for tidlig å gå inn på planene om ny E6-trase i forbindelse med detaljplan for KILA-tunnelen, både fordi det er mye usikkerhet om de nye prosjektene og fordi utredningene vil inngå i disse planprosessene.

Det vil derfor være trafikkenringer i Kirkenes sentrum som følge av ny næringsvirksomhet på KILA som utredes i detaljreguleringsplanen.

Tidligere trafikkutredninger

Det foreligger tidligere trafikkutredninger, som er gjort i forbindelse med områdereguleringen for KILA (Kirkenes Industrial and Logistics Area, Norconsult AS 2010). Disse omfatter også trafikkenringer som følge av utbyggingen av nye boligfelt på Skytterhusfjellet og bygging av nytt Kirkenes sykehus ved Førstevann. Senere er det utarbeidet en trafikkanalyse som også skulle omfatte virkninger av andre planlagte utbygginger i området. Den ble utført på oppdrag for Statens vegvesen Region nord, og skulle avklare behov for veg- og infrastrukturløsninger i Kirkenesområdet (Transportanalyse på bakgrunn av økt aktivitet for Kirkenesområdet, Norconsult AS 2011). Foreliggende trafikkutredning bygger på denne utredningen.

Utredningen fra 2011 inneholder oversikt over dagens trafikk samt trafikkprognoser for året 2030, gitt ulike forutsetninger om arealutviklingen i Kirkenes-området. Følgende «prosjekter» inngår:

- Nytt Kirkenes sykehus, med lokalisering i nordenden av Andrevann
- Nye boligfelt på Skytterhusfjellet
- Nærings- og boligprosjektet Sydvaranger Park
- KILA (Kirkenes Industrial Logistics Area): havne- og næringsutbygging, mulig oljebasehavn - servicebase for petroleumsvirksomhet
- Utvikling av stamnett terminal
- Utvikling mot Russland: økt antall grensepasseringer ved Storskog.

Det er stor usikkerhet knyttet til flere av disse «vekstfaktorene». Det er derfor en svært grov analyse som er gjennomført, men man har sett det som viktig å forsøke å gi et totalbilde av fremtiden.

Nye planer og prosjekter

Det er nå godkjent områderegulering for oljeomlastningsterminal på Gamnes.

I forbindelse med lokalisering av ny stamnett terminal har kommunestyret blant annet vedtatt følgende 15.02.2017:

«.....

- *Det igangsettes en prosess for å kartlegge private aktørers interesse for å utvikle nytt havneområde i Høybukta vest sammen med Sør-Varanger kommune/Havnevesenet.*
- *Planprosess for Høybukta Vest igangsettes så raskt som mulig. Det forutsettes at dette skjer gjennom en statlig regulering.*

.....»

Kommuneplanen er under revisjon og forventes behandlet i kommunestyret i løpet av 2017 eller tidlig 2018.

Trafikkutvikling fram til 2030

Trafikkutredningen fra 2011 inneholder tre scenarier for trafikkutviklingen fram til 2030:

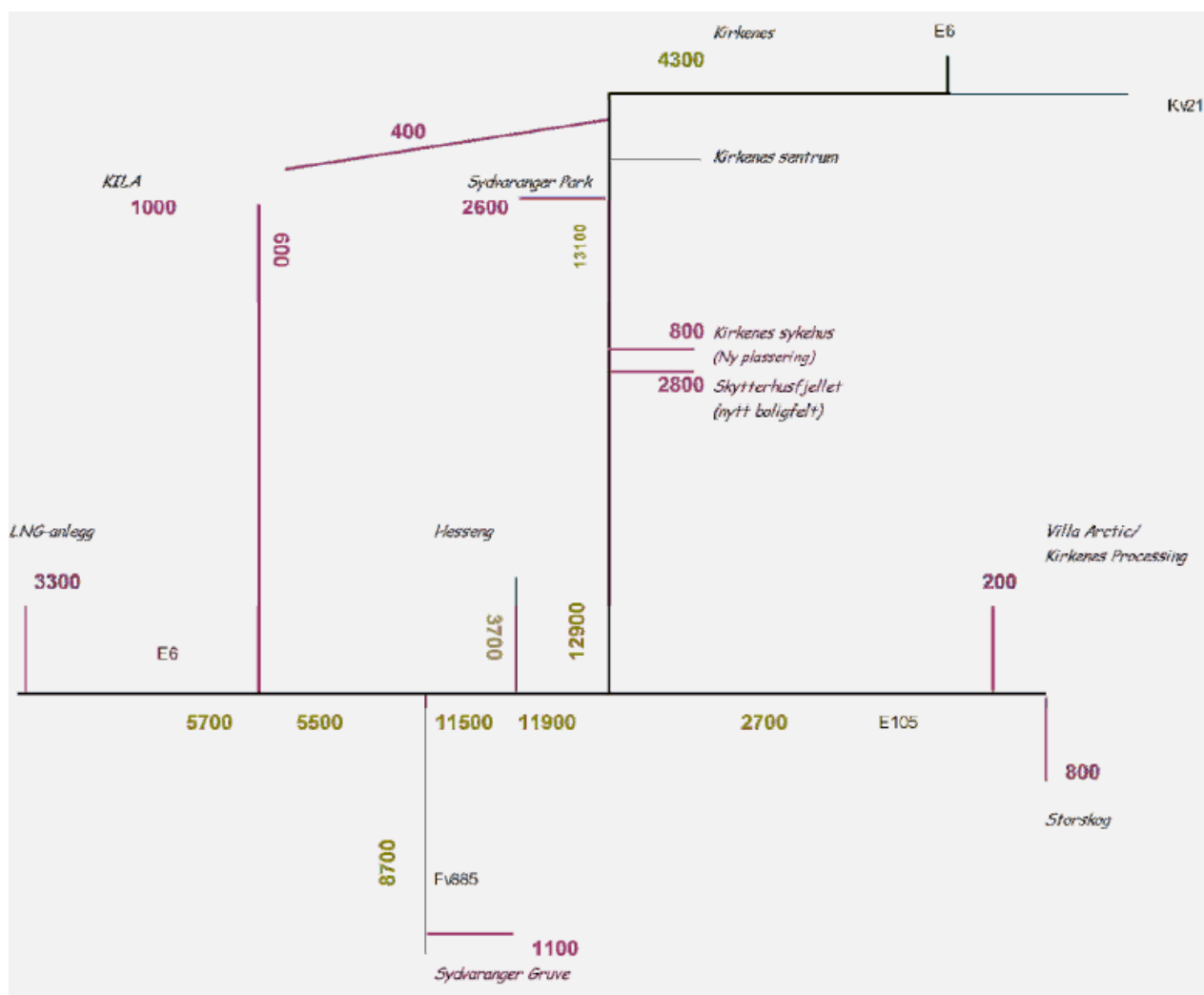
- **Lav vekst** - SVVs basisprognoser, uten noen av de nevnte prosjekter.
- **Middels vekst** - basisprognosene er tillagt effekt av nytt sykehus, utbygging på Skytterhusfjellet og utbygging av KILA.
- **Høy vekst** - beregnet effekt av de øvrige nevnte prosjekter er tillagt beregningen.

Tabellen under viser en nærmere spesifikasjon av forutsetninger for prognosene.

Tabell 1: Drivkrefter som spesifikt antas endret i utviklingsbanene middels og høy vekst. Anslag turproduksjonstall (bilturer pr. årsdøgn) avrundet til nærmeste hundre.

Virksomhet (drivkrefter for trafikkvekst)	Anslått turproduksjon "i dag" (2009)	Anslått turproduksjon "middels vekst" 2030	Anslått turproduksjon "høy vekst" 2030
Sykehus	600	800	800
Nytt boligfelt Skytterhusfeltet	0	2.800	2.800
Nærings- og boligutbyggingsprosjektet Sydvaranger Park	0	0	2.600
KILA	0	1.000	1.000
Mulig ilandføringsanlegg for petroleum, LNG-produksjon	0	0	3.300
Sydvaranger Gruve	800	800	1.100
Kirkenes Processing / Villa Arctic	100	150-200	150-200
Storskog grense	100	800	800

Figuren under viser beregnet trafikkbelastning i år 2030 for scenariet «høy vekst». *Kilde: Transportanalyse på bakgrunn av økt aktivitet for Kirkenesområdet, Norconsult AS 2011.* Trafikktallene er antall bilturer pr. års døgn (ÅDT). Det foreligger ikke noen fordeling mellom personbiler og tungtransport, med unntak av KILA hvor det er forutsatt 30 % tungtransport (lastebiler og varebiler).



Figur 12: Trafikkbelastning med framskrevet trafikk fra 2009 til 2030, avrundet til nærmeste 100 bilturer pr. årsdøgn, år 2030. Antatt høy vekst.

Beregningene viser at E6 sør for Kirkenes sentrum i 2030 kan få en ÅDT på 13 100 kjøretøyer pr. døgn. På bakgrunn av tall for dagens trafikk i sentrumsområdet, er det anslått at omtrent 40 % av kjøretøyene tar av fra E6 og går inn mot sentrum i andre gater. I hovedsak er det trafikken som i dag går i Pasvikveien/Kirkegårdsveien. Trafikken på E6 ved rundkjøringen foran tunnelen til KILA blir ca. 5 300 kjøretøyer pr. døgn.

Framtidig trafikk på vegen mellom rundkjøringen og opp til Sydvaranger AS sitt område oppe på høyden er grovt anslått. Dagens trafikk er svært beskjeden, det er bare trafikken fra Sydvaranger AS sine kontorer og fabrikkanlegg. Senere vil man få trafikken til/fra området Sydvaranger Park, og det er anslått at utbyggingen som er planlagt der vil gi en ÅDT på 2 630 (fra 2011-rapporten). Hoveddelen av trafikken vil være mot sør, i retning E6 ved Førstevann. Hovedatkomst til Sydvaranger Park vil være fra rundkjøringen på E6. Et grovt anslag på trafikken i bakken mellom tunnelen og Sydvaranger AS sitt fabrikkområde/ Sydvaranger Park er 1 000 kjøretøyer pr. døgn.

Ny hoved forbindelse E6 – Kirkenes sentrum

Som nevnt kan KILA-tunnelen få en annen og større rolle i et framtidig overordnet vegsystem. Med en ny vegatkomst til KILA fra E6 i sør, enten fra området ved Strømmen bru eller et sted nærmere Hesseng, etableres en alternativ forbindelse fra E6 og inn til Kirkenes sentrum, via KILA. Denne kan eventuelt få

status som en ny E6-strekning til Kirkenes, for å avlaste den sterkt trafikkerte lenken på E6 langs vannene Første-, Andre- og Tredjevann. En ny veg vil også bli hovedatkomst til Leirpollen/KILA.

Dette vil påvirke trafikken i tunnelen på flere måter. Atkomstvegen i sør vil ta mye av trafikken til/fra KILA, og dermed avlaste tunnelen. Samtidig vil mye trafikk til/fra Kirkenes sentrum benytte denne tunnelen, i stedet for dagens E6 langs vannene. Vi forventer derfor en redusert trafikk, særlig tungtrafikk, gjennom E6 i Solheimslia og Pasvikveien/Kirkegårdsveien.

9.3 Atkomster

Kimek har i dag hovedatkomst ved Storgata 6. I gjeldende plan er hovedatkomsten regulert inn med pilsymbol. Dette planforslaget opprettholder atkomsten ved Storgata 6.

Kimek har også atkomst fra E6 ved Kielland Torkildsens gate hvor ny rundkjøring planlegges. Statens vegvesen vil ikke tillate atkomst til Kimek tett inntil ny rundkjøring. Med fem armer er rundkjøringen allerede komplisert og avkjørsler tett innpå vil være uheldig ut fra en trafiksikkerhetsvurdering. Atkomsten til ved Kielland Torkildsens gate bortfaller.

Ved Storgata 5 vil det tillates innkjøring fra sørlig atkomst og utkjøring fra nordlig atkomst. Dette for å etablere et mer trafiksikkert kjøremønster enn i dag.

Ved eksisterende pumpestasjon, (området er avsatt til kombinert formål forretning og bensinstasjon, KFB), vil det tillates atkomster som vist på plankartet med innkjøring fra E6 i sør, og både innkjøring og utkjøring lenger nord. Fra Storgata tillates innkjøring og utkjøring.

Eksisterende avkjørsel på sørsiden av Kielland Torkildsens gate opprettholdes.

9.4 Støyforurensning

Det er gjennomført støyberegninger for å kunne vurdere hvorvidt støynivåene endres ved nærliggende støyfølsomme bebyggelser som følge av den nye tunnelen.

Miljøverndepartementets retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging, T-1442 (2016), legges til grunn for vurdering av støy fra vegtrafikk.

I retningslinjene er støynivåene inndelt i to støysoner:

- **Rød sone:** Angir et område som ikke er egnet til støyfølsomme formål og etablering av ny støyfølsom bebyggelse skal unngås.
- **Gul sone:** Vurderingssone hvor støyfølsom bebyggelse kan oppføres dersom avbøtende tiltak gir tilfredsstillende støyforhold.

Retningslinjens kriterier for soneinndeling er gjengitt i tabellen under.

Tabell 2 Kriterier for soneinndeling iht. T-1442

Støykilde	Gul sone		Rød sone	
	Utendørs støynivå	Utendørs støynivå i nattperioden kl. 23 – 07	Utendørs støynivå	Utendørs støynivå i nattperioden kl. 23 – 07
Veg	L_{den} 55 dB	L_{5AF} 70 dB	L_{den} 65 dBA	L_{5AF} 85 dB

L_{den} er det ekvivalente støynivået for dag-kveld-natt (day-evening-night) med 10 dB og 5 dB ekstra tillegg på henholdsvis natt og kveld. L_{5AF} er det statistiske maksimale støynivået som overskrides av 5 % av hendelser.

Alle boliger, også de som ligger i gul eller rød støysone, bør ha tilgang til et skjermet utendørs oppholdsareal med gode lys- og lydforhold med støynivå $L_{den} < 55$ dB. I tillegg bør alle boenheter ha en stille side med nivå under anbefalt grense ($L_{den} < 55$ dB) utenfor fasade.

Det er gjort beregninger for to situasjoner:

- 0-alternativet. Omfatter dagens vegsystem med forventet trafikkprognose for Kirkenesområdet anno år 2030, men uten trafikk via tunnel mellom Kirkenes sentrum og KILA.
- 1-alternativet. Omfatter nytt vegsystem og tunnel med forventet trafikkprognose for Kirkenesområdet anno år 2030, inkludert trafikk fra Kirkenes til KILA via tunnelen.

Resultatene er vist i vedlagte støykart:

- X001 – 0-alternativet, Støynivå L_{den} i beregningshøyde 4 m over terreng.
- X002 – 1-alternativet, Støynivå L_{den} i beregningshøyde 4 m over terreng.

Beregningene av vegtrafikkstøy i forbindelse med den nye tunnelen mellom Kirkenes sentrum og KILA viser at 7 støyfølsomme bygninger vil ha behov for en vurdering av avbøtende støytiltak i en senere fase, se Figur 11. Normalt er det tiltakshaveren for det nye vegsystemet som er ansvarlig for vurdering og utføring av støytiltakene. Eventuelle støytiltak bør som hovedregel være utført samtidig med at nytt vegsystem er ferdigstilt, dette er sikret i rekkefølgebestemmelse.

9.5 Luftforurensning

Det er utført en overordna vurdering av luftforurensning og konsekvenser for luftkvalitet for dagens situasjon og framtidig situasjon. Kun forurensning fra veitrafikk inngår i vurderingene. Vurderingsåret er 2030. Det er ikke gjort beregninger for utslipp fra tunnelmunningen da trafikkanalysen viser en ÅDT på kun 400. Trafikkmengden er for liten til å ha merkbar effekt på luftkvaliteten.

Konsekvensen for lokal luftkvalitet for etablering av tunnel og veg til KILA er liten eller ingen endring sammenlignet med dagens situasjon. Vurdering av luftforurensning er oppsummert under:

Veg	Vurdering	Konsekvens
Solheimsveien/E6	Gul sone 0-10 m fra vegkanten for dagens situasjon og framtidig situasjon. Luftkvaliteten vurderes som god og verken i gul eller rød sone for PM10 (svevestøv), mer enn 10 m fra vegkanten.	0
Storgata/E6	Gul sone 0-10 m fra vegkanten for dagens situasjon og framtidig situasjon. Luftkvaliteten vurderes som god og verken i gul eller rød sone for PM10 (svevestøv), mer enn 10 m fra vegkanten.	0
Veg tunnel	ÅDT=400 Luftkvaliteten vurderes som god og verken i gul eller rød sone for PM10 (svevestøv) 5 m fra vegkanten. Men det anbefales ikke å etablere bebyggelse som er følsom for luftforurensning nærmere enn 50-100 m fra tunnelportaler.	0
Kielland Torkildsens gate	ÅDT=650 Luftkvaliteten vurderes som god og verken i gul eller rød sone for PM10 (svevestøv) 5 m fra vegkanten.	0

Beregningene for svevestøv viser at lokal luftkvalitet fortsatt vil være god for områdene langs vegene selv ved en økning av trafikken i forbindelse med etableringen av KILA. Luftkvaliteten vil være god og verken i gul eller rød sone mer enn 10 meter fra vegkanten for E6, som har størst trafikkbelastning.

Hvis E6 legges om til passering gjennom tunnelen, må nye beregninger og vurderinger av luftforurensing utføres etter Statens vegvesens håndbok 021 og Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging (T-1520).

9.6 Forurensede masser

Prøvene tatt ved Magasintomta er påvist forurenset i tilstandsklasse 4 (dårlig). Øvrige deler av planområdet er påvist forurenset i tilstandsklasse 2-3 (god – moderat). Før oppstart av anleggsarbeid må det utarbeides en tiltaksplan for graving i forurenset grunn. Før utarbeidelse av tiltaksplanen anbefales det at eksisterende data fra tidligere grunnundersøkelser sammenstilles. Det må vurderes om det må suppleres med eventuelle nye prøver fra området. Risikovurdering med tanke på helse og spredning må inkluderes i undersøkelsene. Tiltaksplan skal legges ved søknad om igangsetting av anleggsarbeidet.

9.7 Anleggsvirksomhet

Byggingen av tunnelpåkugg i øst vil påvirke trafikken i Verksbakken. Ved en uavstivet utgraving må trafikken enten legges om eller det må bygges en midlertidig bru over byggegropa. En støttevegg blir nødvendig for å oppnå stabil graveskråning mot vest der man allerede har en bratt stigning i dag. Om man kun ønsker å stenge vegen i så korte perioder som mulig kan man eventuelt se på en utførelse i faser. I og med at det finnes alternativ atkomst til området fra E6 ved Førstevann, kan det også være aktuelt å stenge trafikken i Verksbakken i perioden fram til kulverten er støpt og det er fylt tilbake over den.

9.8 Nærliggende berganlegg

Det er en stor andel tunneler, sjakter, siloer og andre fjellanlegg i nærheten av planlagt tunneltrasé. Blant annet går en transporttunnel vest for planlagt vegtunnel. Transporttunnelen ble innmålt av GeoNord Survey team (GeoNord, 2012). I tillegg går en gammel tunnel for avgangsmasse fra Knuseverket til Slambanken. Tunnelen har ikke blitt innmålt, men tunnelåpning mot slambanken og startpunkt for tunnel i oppredningsverket er innmålt. Dersom det er usikkerheter knyttet til forløpet til avgangsmassetunnelen anbefales det at tunnelen innmåles ved krysningspunktet til planlagt tunneltrasé. Syd-Varanger kommune har ingen fjellanlegg i nærheten av planlagt tunneltrasé. Nærliggende fjellanlegg samt bygningsmasse bør tilstand vurderes i byggeplan for å kunne fastsette vibrasjonskrav fra sprengningsarbeid i hht. NS 8141-1:2012+A1:2013.

9.9 Risiko- og sårbarhetsforhold

Risiko- og sårbarhetsanalyse iht. PBL

Det har blitt gjennomført en innledende fareidentifikasjon. På bakgrunn av at det ikke ble funnet relevant å gå videre med noen av de vurderte farene (lavt risikonivå for planområdet) er det ikke gjennomført noen sårbarhetsvurdering, og dermed heller ikke risikoanalyse.

Det er gjennom fareidentifikasjon identifisert noen enkelte tiltak som det ut fra samfunnssikkerhetshensyn er nødvendig å gjennomføre for å unngå å bygge sårbarhet inn i dette planområdet. Tiltakene er sammenfattet under og må i det videre følges opp gjennom planbestemmelsene.

Fare	Sårbarhets- og risikoreduserende tiltak
Skred/ ustabil grunn	I den videre prosjekteringsfasen gjennomføre tilstrekkelig geologiske og ingeniørgeologiske undersøkelser i området.
	Måle inn øvrige berganlegg i nærheten av fremtidig tunneltrase.
Ekstrem nedbør	Etablere tilstrekkelig overvannsanlegg som tar hensyn til forventede endringer i klima.
Eksisterende infrastruktur (VA og strøm)	Få påvist eksisterende infrastrukturanlegg for VA og strømforsyning i anleggsperioden.

Planområdet fremstår generelt, med de tiltak som er beskrevet og forutsatt fulgt, som lite sårbart.

Risikovurdering av tunnel og trafiksikkerhet

I risikovurderingen av tunnel og trafiksikkerhet ble det helhetlige risikobilde vurdert:

«Med valg av fartsgrense på 50 km/t er risikoen for personer i kjøretøy tatt godt vare på, da det sjeldent skjer dødsfall i denne fartsgrensen. Men myke trafikanter er selvfølgelig utsatt i denne fartsgrensen. Det positive med dette prosjektet er at det er tatt hensyn til myke trafikanter fra planleggingen startet opp.

Prosjektet anses å bidra til god trafiksikkerhet og statistisk sett meget liten sannsynlighet for brann i tunnelen, men hvis det først skjer en større brann i et tungt kjøretøy kan konsekvensen bli stor. Hvis tunnelen koples på en evt. ny E6 ved industriområdet vil en oppnå bedre samfunnsikkerhet i og med at det blir en omkjøringsmulighet inn til Kirkenes sentrum, samt at evt. ny E6 vil redusere ÅDT på eksisterende E6 inn mot sentrum. Dette vil igjen gi mindre antall ulykker samt mindre støy og støv på den delen som blir erstattet av evt. ny E6. Prosjektet virker på nåværende tidspunkt som å ha gjort grundige undersøkelser på trafikkanalyse, miljø og grunnundersøkelser».

Risikoanalysen omfatter også risikoreduserende tiltak som skal vurderes videre i byggeplanen. Dette gjelder skilting på russisk og ekstra belysning i adaptjonssonen ved tunnelåpning for å kompensere for motlys og blending. Det er også viktig da det er kort avstand fra tunnelportal til rundkjøring. Det ble også påpekt tiltak for brannsikkerhet mm.

9.10 Landskap/bybilde

Tunnelpåhugg i øst vil være synlig fra E6 Solheimsveien/Storgata og Behrens plass. Som avbøtende tiltak vil Gravegropen, med skråning på 1:2, tilrettelegges for vegetasjonsetablering for å opprettholde en grønn fasade.

9.11 Stedsutvikling og næringsinteresser

I områdeplanen ble det tatt utgangspunkt i at KILA kan få opp til 400 nye arbeidsplasser i tilknytning til den virksomheten som etableres innenfor havne- og næringsområdet. I tillegg vil det bli skapt ny virksomhet og følgearbeidsplasser i andre deler av kommunen som følge av leveranser og tjenester til bedriftene på området. Det er nærliggende å tro at virksomheten også vil gi generelle ringvirkninger, blant annet innenfor offentlig sektor og private tjenester. For næringslivet og arbeidsmarkedet vil det innebære en betydelig økning i arbeidsmulighetene innenfor industri og transport, og bidra til en mer balansert utvikling enn hva man har hatt i de senere år hvor det meste av veksten har kommet i offentlig sektor.

Planforslaget viderefører hovedgrepene i planen for Sydvaranger AS sitt sentrumsnære område i Kirkenes (planid 2008003), og legger til rette for endret bruk av de bynære arealer fra industri til bolig- og forretningsområde. Ved å etablere fortau langs Verksbakken, vil det nye bolig- og forretningsområdet knyttes nærmere Kirkenes sentrum.

Det legges også til rette for forretningsutvikling og kontorbebyggelse langs E6 Solheimslia, nært knyttet til Kirkenes sentrum.

9.12 Naturmangfold

Det skal gjøres vurderinger av tiltaket i forhold til naturmangfoldlovens §§ 8-12.

§ 8. (kunnskapsgrunnlaget)

Offentlige beslutninger som berører naturmangfoldet skal så langt det er rimelig bygge på vitenskapelig kunnskap om arters bestandssituasjon, naturtypers utbredelse og økologiske tilstand, samt effekten av påvirkninger. Kravet til kunnskapsgrunnlaget skal stå i et rimelig forhold til sakens karakter og risiko for skade på naturmangfoldet.

Myndighetene skal videre legge vekt på kunnskap som er basert på generasjoners erfaringer gjennom bruk av og samspill med naturen, herunder slik samisk bruk, og som kan bidra til bærekraftig bruk og vern av naturmangfoldet.

Tilgjengelig informasjon om naturverdier er undersøkt (bl.a. gjennom søk i nettbaserte tjenester som naturbasen til DIRNAT, Artsdatabanken m.fl.) uten at særskilte verdier er funnet. Det er ikke registrert viktige naturtyper, utvalgte naturtyper eller prioriterte arter i eller i nærheten av planområdet. Tiltaket berører i hovedsak bebygd areal og er i stor grad påvirket av menneskelig aktivitet og tekniske inngrep. Forslagsstiller vurderer kunnskapsgrunnlaget som tilfredsstillende, iht. naturmangfoldloven § 8.

§ 9. (føre-var-prinsippet)

Når det treffes en beslutning uten at det foreligger tilstrekkelig kunnskap om hvilke virkninger den kan ha for naturmiljøet, skal det tas sikte på å unngå mulig vesentlig skade på naturmangfoldet. Foreligger en risiko for alvorlig eller irreversibel skade på naturmangfoldet, skal ikke mangel på kunnskap brukes som begrunnelse for å utsette eller unnlate å treffe forvaltningstiltak.

Det vurderes at det foreligger tilstrekkelig med kunnskap, jf. kommentar til § 8 og konsekvensvurderingen over.

§ 10. (økosystemtilnærming og samlet belastning)

En påvirkning av et økosystem skal vurderes ut fra den samlede belastning som økosystemet er eller vil bli utsatt for.

Forslagsstiller vurderer at tiltaket ikke vil påvirke økosystemet som helhet, jf. naturmangfoldlovens § 10. I Fysiske tiltak planlegges i dagens vegtrase og i hovedsak bebygd areal.

§ 11. (kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver)

Tiltakshaveren skal dekke kostnadene ved å hindre eller begrense skade på naturmangfoldet som tiltaket volder, dersom dette ikke er urimelig ut fra tiltakets og skadens karakter.

Jamfør vurdering av § 8-10 vurderes det som lite sannsynlig at tiltaket vil skade naturmangfoldet, dersom forhold oppdages underveis vil tiltakshaver dekke kostnader for å hindre eller redusere framtidige skader på naturmangfoldet iht. naturmangfoldlovens § 11.

§ 12. (miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder)

For å unngå eller begrense skader på naturmangfoldet skal det tas utgangspunkt i slike driftsmetoder og slik teknikk og lokalisering som, ut fra en samlet vurdering av tidligere, nåværende og fremtidig bruk av mangfoldet og økonomiske forhold, gir de beste samfunnsmessige resultater.

Det vises til § 11.

9.13 Kulturminner

Det foreligger i dag ingen registrerte kulturminner og/eller kulturmiljøer innenfor eller ved planområdet. Det er derfor antatt at utbyggingen ikke vil medføre konsekvenser for kulturminner/kulturmiljøer.

9.14 Teknisk infrastruktur

Forutsettes avklart i gjeldende planer. Pumpestasjonen ved Behrens plass bevares og er avsatt til eget formål, øvrig kommunalteknisk anlegg, o_BKT

9.15 Barn og unge

Barn og unge vil ikke i utstrakt grad bli påvirket av planforslaget. Det etableres fortau og gang- og sykkelveg som bedrer trafikksikkerheten. I planbestemmelsene stilles det krav til etablering av leke- og uteoppholdsarealer.

9.16 Universell utforming

Gang- og sykkelvegen gjennom tunnelen vil ha en stigning mellom 0,8 – 2,5 %. Offentlige trafikkområder skal i så langt som råd utformes med universell tilgjengelighet. Det må i byggeplanen sørge for at belysning og skilting i tunnelen blir ivaretatt.

10 VEDLEGG

- Plankart, sist revidert 10.05.2017
- Planbestemmelser, sist revidert 20.04.2017
- Grunnundersøkelser, Multiconsult 2012
- Notat – Ingeniørgeologiske vurderinger/RIG 01, Norconsult 2012
- Risikoanalyse (HAZID-analyse) KILA-tunnelen Kirkenes, Statens vegvesen 2014
- Trafikksikkerhetsanalyse (TS-revisjon) av atkomst KILA fra Kirkenes sentrum, Statens vegvesen 2014
- Støyutredning, Norconsult 2014
- Risiko- og sårbarhetsanalyse, Norconsult 2014



Sør-Varanger kommune

Forslag til reguleringsbestemmelser

Kirkenes Industrial Logistics Area (KILA)

Forslag til detaljregulering for atkomst til KILA fra Kirkenes sentrum

Forslagsstiller: Sør-Varanger kommune

Planid: 2013007
 Dato: 18.6.2014
 Sist revidert: 11.5.2017

Tilhørende plandokumenter:

- Planbeskrivelse og plankart sist revidert: hhv. 20.4.2017 og 10.5.2017

I

Formålet med planen er å regulere atkomst til KILA i tunnel fra Kirkenes sentrum. Atkomsten skal dimensjoneres slik at den i fremtiden kan bli en del av planlagt nytt hovedvegnettssystem inn til Kirkenes.

II

Det regulerede området er på plankartet (sist revidert 10.5.2017) vist med planavgrensning. Detaljreguleringsplanen består av 2 plankart i målestokk 1:1000 i A1-format (1:2000 i A3-format). Plankart nr. R01 viser vertikalnivå 1 (under grunnen) og plankart nr R02 viser vertikalnivå 2 (på grunnen).

Denne reguleringen opphever deler av tidligere reguleringsplaner for:

- Sydvaranger park AS, sentrumsnære områder, Planid: 2008003, vedtatt: 25.06.08.
- Reguleringsplan for Kirkenes sentrum, Planid: 1997100, vedtatt: 17.6.1997
- Reguleringsplan for E6 Kirkenes sentrum, Planid: 2003102, vedtatt: 25.2.2003
- Reguleringsplan for Kirkenes havn, del 3, Planid: 20001076, vedtatt: 25.09.01

III

I medhold av plan- og bygningslovens § 12-5 er området regulert til følgende formål:

Bebyggelse og anlegg (PBL § 12-5, nr.1)

- Bebyggelse og anlegg, BA1
- Boligbebyggelse, B1 og B2
- Industri, I
- Øvrig kommunalteknisk anlegg, o_BKT
- Uteoppholdsareal, f_BUT
- Forretning/bensinstasjon, KFB (kombinert bebyggelse- og anleggsformål)
- Forretning/kontor, FK
- Forretning/kontor/industri, FK11, FK12 og FK13

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

- a) Kjøreveg, o_KV1, KV2, KV3, f_KV4
- b) Fortau, o_FTA
- c) Gang- og sykkelveg, o_GS1 og o_GS2
- d) Annen veggrunn, tekniske anlegg o_VT og VT1
- e) Annen veggrunn, grøntanlegg, o_VG1
- f) Parkering, P1, P2, o_P3 og f_P4

Grønnstruktur (PBL 12-5 nr.3)

- a) Park, o_PRK

Hensynssoner (PBL § 12-6 og § 11-8a)

- a) Frisiktsone, H140_1
- b) Sikringsone for tunnel, H190_1
- c) Støysone, H210_1 rød sone iht. T-1442, H220_1-2 gul sone iht. T-1442

Bestemmelsesområde (PBL § 12-7)

- a) Rigg- og anleggsområde #1-6

IV**REGULERINGSBESTEMMELSER****§ 1 FELLESBESTEMMELSER****§ 1.1 Formål og utnyttelsesgrad**

- a) Innenfor viste formåls- og byggegrensar tillates oppført bebyggelse med utnyttelsesgrad som angitt på plankartet.
- b) Kravet til prosent bebygd areal (% - BYA) og bruksareal (BRA) skal være oppfylt. Utnyttelsesgraden beregnes iht. Byggeteknisk forskrift 2010 (TEK10) og Norsk Standard NS-3940, utgave 4. 2012.

§ 1.2 Dokumentasjonskrav

Følgende dokumentasjon skal vedlegges søknad om rammetillatelse:

- a) Tiltak mot for høye støyyverdier.
- b) Utomhusplan i målestokk 1:200 (alternativt 1:500, dersom dette gir tilstrekkelig detaljeringsgrad) som viser eksisterende og planlagt bebyggelse, planlagt utnyttelse av uteområdene, materialbruk, belysning og beplantning, lekearealer, terrengbehandling/ nye kotehøyder og støttemurer. Det skal også beskrives hvordan universell utforming er ivarettatt. Illustrasjoner/fotomontasjer/perspektiv skal vedlegges. For arealformålene forretning og bensinstasjon, KFB, og forretning og kontor, FK, skal tegninger godkjennes av Plan- og utviklingssjefen.

§ 1.3 Kulturminner og aktsomhetsplikten

- a) Skulle det under arbeidet i marka komme fram gjenstander eller andre spor som indikerer eldre tids aktivitet i området, må arbeidet stanses omgående og melding sendes Finnmark

Fylkeskommune og Sametinget jf. Lov av 9. juni 1978 nr. 50 om kulturminner (Kulturminneloven) § 8 andre ledd. Denne meldeplikten må formidles videre til de som skal utføre arbeidet.

§ 1.4 Forurensning

- a) Forurenset grunn:
Før det settes i gang bygge- eller gravearbeider på området, må det vurderes om grunnen kan være forurenset. Ved mistanke om forurensning må det utføres nødvendige undersøkelser for å få kartlagt omfanget og betydningen av eventuell forurensning i grunnen jf. forurensningsforskriftens § 2 om opprydding i forurenset grunn ved bygge- og gravearbeider. Tiltaksplan skal legges ved søknad om igangsetting av anleggsarbeidet.
- b) Støy:
Rød støysone (H210_1) og gul støysone (H220_1 og H220_2) er vist på plankartet. Bygninger med støynivå > Lden 55dB og som har krav på støytiltaksvurdering både for fasade og for uteplass er markert på støykart X002, jf. støyutredning datert 4.6.2014.

Det skal utføres tiltak for å redusere støy fra rundkjøring og veianlegg i parkområdet, Behrens plass.

§ 1.5 Ingeniørgeologiske og geotekniske undersøkelser

- a) Før det settes i gang bygge- eller gravearbeider på området må det utføres ytterligere ingeniørgeologiske undersøkelser og geotekniske grunnboringer ved tunnelpåhugg i øst.

§ 1.6 Teknisk infrastruktur

- a) Utbyggere må kontakte nettselskapet i planleggingsprosessen for å avklare behov for nettutbygging og utforming av eventuell løsning.

§ 1.7 Parkering

- a) Parkeringsbehovet beregnes i henhold til den til enhver tid gjeldende parkeringsvedtekt for Kirkenes sentrum. For manglende parkeringsdekning kan bygningsrådet samtykke i at det i stedet blir innbetalt et frikjøpsbeløp etter gjeldende satser.

§ 1.8 Utearealer

- a) Det tillates ikke henstilt containere, søppelkasser, varer o.l. utenfor bygningsvolumer som grenser til gatetun, offentlige trafikkområder eller friområder.

§ 1.9. Henvendelse til offentlige gater og uterom

- a) Alle bygg skal henvende seg i størst mulig grad til tilgrensende gater, parker og plasser med vinduer og innganger. Dette gjelder også for parkeringsanlegg.

§ 1.10 Byggegrenser

- a) Byggegrenser er vist på plankartet.

§ 1.11 Utforming

- a) Bebyggelsen langs rundkjøringen og Solheimsveien skal ha høy arkitektonisk kvalitet i materialbruk og utforming. Støy skal håndteres i forbindelse med utforming.

§ 1.12 Rækkefølgebestemmelser

- a) Støytiltak skal være utført ved ferdigstilling av ny tunnel og veisystem.
- b) Løsninger for gående/syklende skal ferdigstilles samtidig som øvrig veisystem.
- c) Innenfor område FK12 kan det ikke gis brukstillatelse før veisystemet for omlegging av Verksbakken er ferdigstilt.

§ 2 REGULERINGSFORMÅL

§ 2.1 BEBYGGELSE OG ANLEGG

§ 2.1.1 Bebyggelse og anlegg, BA1

- a) Området for bebyggelse og anlegg, BA1, er arealformål under midlertidig rigg- og anleggsområde. For områdene avsatt til BA1, skal bestemmelsene i vedtatt reguleringsplan (Planid: 2008003) vedtatt 25.6.2008, fortsatt gjelde.

§ 2.1.2 Boligbebyggelse, B1 og B2

- a) For området for boligbebyggelse, B1, skal bestemmelsene i vedtatt kommuneplan for arealformål bygårdsbebyggelse BB1 fortsatt gjelde.
- b) For området for boligbebyggelse, B2, skal bestemmelsene i vedtatt reguleringsplan (Planid: 2006101) vedtatt 21.2.2006, fortsatt gjelde.

§ 2.1.3 Industri, I

- a) Området, I, skal benyttes til industriformål. Det tillates at området benyttes som parkeringsareal.

§ 2.1.4 Øvrig kommunalteknisk anlegg, o_BKT

- a) Området, o_BKT, skal benyttes til pumpestasjon. Området og bygget skal fremstå som en del av parkområdet, o_PRK.

§ 2.1.5 Forretning/Bensinstasjon, KFB (kombinert bebyggelse- og anleggsformål)

- a) Området, KFB, tillates benyttet til forretning og bensinstasjon.
- b) Innenfor bestemmelsesområde #7 tillates ikke bygget første etasje, men utkraging, se egen bestemmelse § 2.6.2.
- c) Det tillates en utnyttelsesgrad på maks BYA = 85 %.
- d) Maksimal mønehøyde for området med utkraging er c+14m. Maksimal mønehøyder for resterende areal innenfor KFB er c+18 m. Maksimale mønehøyder er også vist med koter på plankartet.
- e) Det tillates maksimum BRA = 1800 m² benyttet til forretning.
- f) Inn- og utkjøring skal være iht. plankartet.

§ 2.1.6 Forretning/kontor, FK

- a) Området, FK, skal benyttes til forretning- og kontorformål.
- b) Byggegrenser og byggelinje er vist på plankartet.
- c) Det tillates en utnyttelsesgrad på BYA = 86 %.
- d) Det tillates maksimum BRA = 600 m² benyttet til forretning.
- e) Maksimal mønehøyde er c+25 m mot verksbakken og c+20 nærmest Solheimsveien. Maksimale mønehøyder er også vist med koter på plankartet.
- f) Langs minimum 50 % av byggegrensen mot o_VG1 skal det oppføres bebyggelse.

- g) Bygningens hovedfasade og inngangsparti skal være vendt mot Solheimsveien. Fasaden skal brytes opp for tilpasses sentrumsbebyggelsens eksisterende skala.
- h) Atkomst fra Solheimsveien og Verksbakken er vist på plankartet. Atkomstpilene tillates justert langs Verksbakken og Solheimsveien.

§ 2.1.7 Forretning/ kontor/ industri, FK11

- a) Området skal benyttes til forretning-, kontor- og industri- og lagerformål.
- b) For området FK11 tillates utnyttelsesgrad på BYA = 60 %
- c) Det tillates maksimum BRA = 500 m² benyttet til forretning.
- d) Maksimal mønehøyde er 12 m fra gjennomsnittlig terrengnivå.

§ 2.1.8 Forretning/kontor/industri, FK12

- a) Området, FK12 skal benyttes til forretning-, kontor- og industri- og lagerformål (se rekkefølgebestemmelse § 1.12).
- b) For området FK1 2 tillates utnyttelsesgrad på BYA = 60 %.
- c) Maksimal mønehøyde er 12 m fra gjennomsnittlig terrengnivå
- d) Det tillates maksimum BRA = 1000 m² benyttet til forretning.

§ 2.1.9 Forretning/kontor/industri FK13

- a) Området, FK13 skal benyttes til forretning-, kontor- og industri- og lagerformål.
- b) For området FK13 tillates utnyttelsesgrad på BYA = 50 %
- c) Det tillates maksimum BRA = 500 m² benyttet til forretning.
- d) Maksimal mønehøyde er 12 m fra gjennomsnittlig terrengnivå
- e) Witsøgården: Før tiltak tas opp til behandling for denne eiendommen skal det legges fram tegninger som viser både eksisterende situasjon og tiltaket i forhold til det eksisterende miljøet. Ombygging, tilbygg og påbygg skal gis en plassering, utforming, størrelse og detaljering som underordner seg og harmonerer med eksisterende bebyggelse.

§ 2.2 OFFENTLIGE TRAFIKKOMRÅDER

§2.2.1 Generelt

- a) Ved opparbeidelse av trafikkområdene kan det foretas noe justering av grensene mellom de ulike trafikformålene.

§2.2.2 Offentlig kjørevei, o_KV1

- a) Kjøreveg, o_KV1 skal være offentlig.

§ 2.2.3 Fortau, o_FTA

- a) Områdene avsatt til fortau o_FTA skal være offentlige.

§ 2.2.4 Gang- og sykkelveg, o_GS1 og o_GS2

- b) Gang- og sykkelveg, o_GS1 fra rundkjøring ved Solheimsveien og inn i tunnel til KILA, skal være offentlig.
- a) Gang- og sykkelveg, o_GS2, skal være offentlig. Gang- og sykkelvegen kan tillates benyttet som atkomstveg til boligområdet.

§ 2.2.5 Annen veggrunn, tekniske anlegg og grøntanlegg, o_VG1 og o_VT

- a) Skjæringer og fyllinger innenfor områdene o_VG1 og o_VT skal utføres skånsomt og med minst mulig terrenginngrep. Arealene skal opparbeides på en tiltalende måte med terrengmurer og/eller beplantning, og senest være ferdig opparbeidet samtidig med veganlegget.
- b) Områdene o_VT og o_VG1 tillates benyttet til snøopplag.
- c) Det tillates oppført tekniske anlegg som veglys og rekkverk innenfor området o_VT.
- d) Innenfor arealformålet VG1 tillates tunnelpåhugget justert. Gravegropen med skråning på 1:2, skal tilrettelegges for vegetasjonsetablering.

§ 2.2.6 Offentlig parkering

- a) Området o_P3 er offentlig parkeringsplass. For området o_P3 skal bestemmelsene i vedtatt reguleringsplan (Planid: 2005104), vedtatt 23.6.2005 fortsatt gjelde.

§ 2.3 TRAFIKKOMRÅDER MED FELLES ELLER ANNEN EIERFORM

§2.3.1 Kjøreveg, KV2 og KV3 og f_KV4

- a) Kjøreveg KV2 og KV3 er private veger inn til havne- og industriområdet.
- b) Kjøreveg f_KV4 er felles avkjørsel. For området f_KV4 skal bestemmelsene i vedtatt reguleringsplan (Planid: 2006101) vedtatt 21.2.2006, fortsatt gjelde.

§2.3.2 Annen veggrunn tekniske anlegg, VT1

- a) Annen veggrunn, VT1, er områder som er tilknyttet private kjøreveger, KV2 og KV3. Det tillates oppført tekniske anlegg som veglys og rekkverk innenfor området VT1.

§2.3.3 Parkering, P1, P2, f_P4

- a) P1 og P2 er private parkeringsplasser for de ansatte ved tilhørende bygninger.
- b) Området f_P4 er felles parkering/garasjeanlegg. For området f_P4 skal bestemmelsene i vedtatt reguleringsplan (Planid: 2006101) vedtatt 21.2.2006, fortsatt gjelde.

§ 2.4 GRØNNSTRUKTUR

2.4.1 Park, o_PRK

- a) Parken, o_PRK, skal bevares som beplantet område og tillates ikke benyttet til parkeringsplasser, lager eller lignende.
- b) Det tillates oppført støyskjerm eller støyvoll i parkområdet mot rundkjøringen. Utformingen av støyskjerm/støyvoll skal være stedstedstilpasset og estetisk tiltalende.

§ 2.5 HENSYNSSONER

§ 2.5.1 Frisiktsone, H140_1

- a) Innenfor frisiktsonen i avkjørselen til offentlig veg tillates ikke etablert elementer/objekter eller vegetasjon med høyde større enn 0,5 meter over vegbanen.

§ 2.5.2 Sikringsone vegtunnel, H190_1

- a) Innenfor sikringsone for vegtunnel, H190_1, tillates ikke tiltak som krever tillatelse etter plan- og bygningsloven § 20-1 eller medfører sprengning, peleramming, boring i grunnen, tunneldriving, eller andre tiltak som kan medføre skade på tunnelen eller sikringssonen uten innhentet tillatelse fra Statens vegvesen. Hensynssonen gjelder i grunnen 15 m fra tunneloverflaten.

§ 2.6 BESTEMMELSESONOMRÅDE

§ 2.6.1 Anlegg- og riggområde, #1-6

Områdene, #1-6, som er vist som anlegg- og riggområder på plankartet beslaglegges i anleggsperioden for bruk til anleggsformål, planering og terrengtilpasning. Arealet istandsettes og tilbakeføres innen 1 år etter veg og tunnel er tatt i bruk.

§ 2.6.2 Bestemmelsesområde, #7

Innenfor bestemmelsesområde #7 tillates ikke bygget første etasje, men utkraging. Avstand fra utkragingens underside til ferdig planert terreng skal være 3,5m. Søylor/fundament tillates innenfor bestemmelsesområde #7.

TEGNFORKLARING

REGULERINGSFORMÅL (PBL § 12-5, 1-5)

- Bebyggelse og anlegg (PBL §12-5 nr.1)
- 1001 Bebyggelse og anlegg, BA1
 - 1110 Boligbebyggelse, B1 og B2
 - 1340 Industri, I
 - 1560 Øvrig kommunalteknisk anlegg, o_BKT
 - 1600 Uteoppholdsareal f_BUT
 - 1800 Forretning/bensinstasjon, KFB (Kombinert bebyggelse- og anleggsformål)
 - 1810 Forretning/kontor, FK
 - 1811 Forretning/kontor/industri, FK1, FK2 og FK3

Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur (PBL §12-5 nr.2)

- 2011 Kjøreveg, o_KV1, KV2, KV3 og f_KV4
- 2012 Fortau, o_FTA
- 2015 Gang-/sykkelveg, o_GS1 og o_GS2
- 2018 Annen veggrunn - tekniske anlegg, o_VT og VT1
- 2019 Annen veggrunn - grøntareal, o_VG1
- 2080 Parkering, P1, P2, o_P3 og f_P4

Grønnstruktur (PBL §12-5 nr.3)

- 3050 Park, o_PRK

HENSYNSSONER (PBL §12-6)

- Friskt, H140_1
- Sikringsone over tunnel, H190_1
- Støysone H210_1 (rød sone iht. T-14.42)
H220_1-2 (gul sone iht. T-14.42)

BESTEMMELSESDRÅDER (PBL §12-7)

- Rigg- og anleggsområde, #1-6
- Bestemmelsesområde, #7

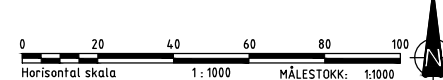
JURIDISKE LINJE- OG PUNKTSYMBOLER

- Planens begrensning
- Formålsgrense
- Grense for sikringsone
- Grense for støysone
- Regulert senterlinje
- Frisktilinje
- Grense for bestemmelser
- Regulert støttemur
- Byggegrense
- Regulert høyde
- Tunnel
- Bebyggelse som forutsettes fjernet
- Måle- og avstandslinje
- Avkjørsel - både inn og utkjørsel
- Avkjørsel - kun inn
- Avkjørsel - kun ut
- Stenging av avkjørsel
- Tunnelåpning

Kartprojeksjon: EUREF 89 UTM SONE 35

Høydegrunnlag: NN1954

Basiskart: FKB, 28.11.2012



REGULERINGSPLAN MED REGULERINGSBESTEMMELSER FOR:
 Forslag til detaljregulering for adkomst til KILA fra Kirkenes sentrum
 Vertikalnivå 2 - på grunnen (planen inneholder også regulering under grunnen)
 Sør-Varanger kommune

PLANID: 20302013007

DATO	SIGN.
18-06-2014	MAHAA
27-10-2014	MAHAA
18-02-2015	MAHAA
20-04-2017	MAHAA
10-05-2017	MAHAA

SAKSBEHANDLING IFLG. PLAN- OG BYGNINGSLOVEN

1. GANGS BEHANDLING I DET FASTE UTVALG FOR PLANSAKER	SAKSNR.
2. GANGS BEHANDLING I DET FASTE UTVALG FOR PLANSAKER	SAKSNR.
OFFENTLIG ETTERSYN I TIDSROMMET:	
3. GANGS BEHANDLING I DET FASTE UTVALG FOR PLANSAKER	SAKSNR.
KOMMUNESTYRETS VEDTAK I EGENGODKJENNING	SAKSNR.
KLINGEBRING	SAKSNR.

PLANEN UTARBEJDET FOR

Sør-Varanger kommune

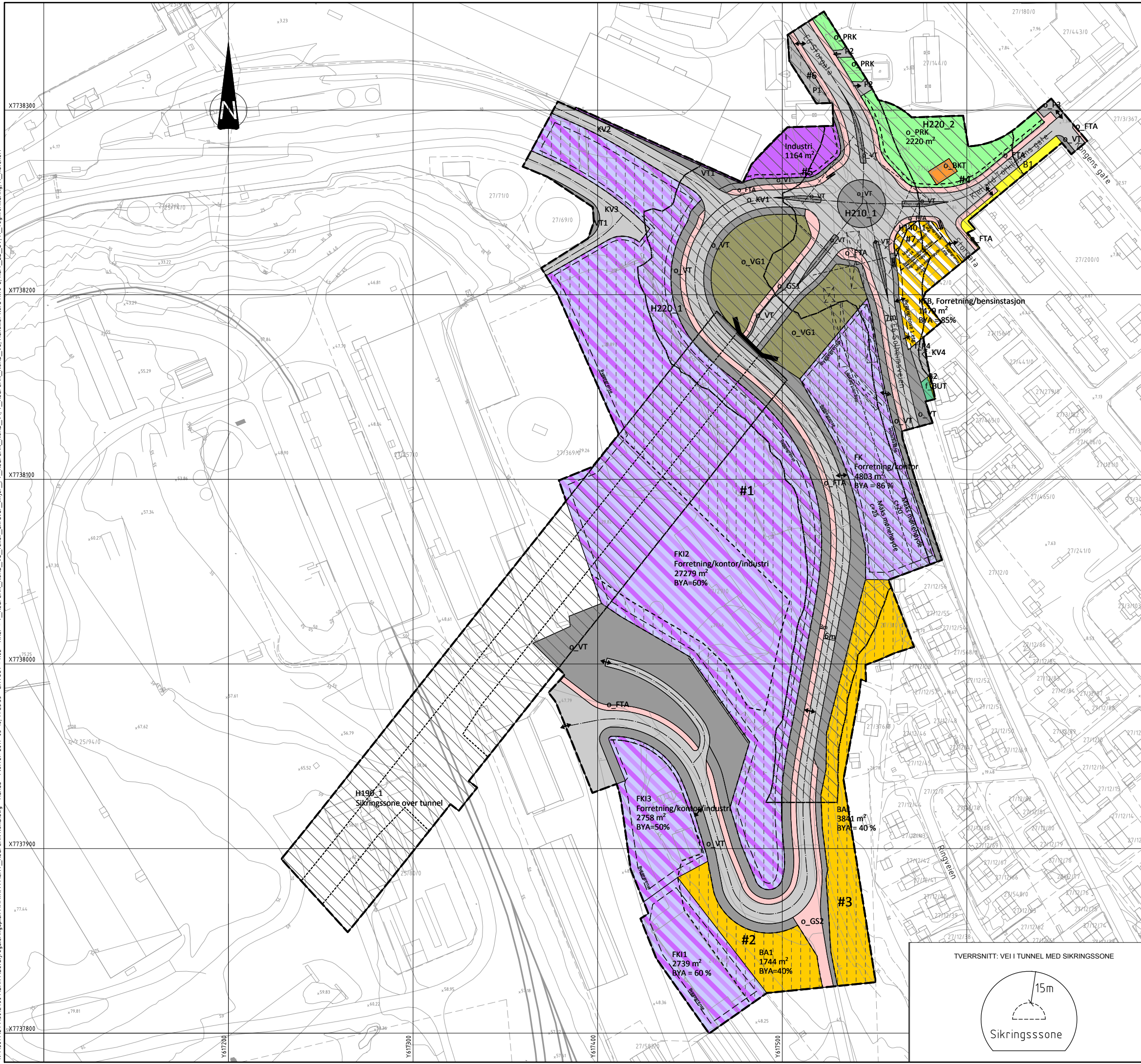
PLANEN UTARBEJDET AV

Norconsult



SAKSNR. TEGN NR. SAKSBEH.

R-02



N:\15011\24\15020250\DAK\Detail\reguleringsskema\Arkiv\1\LAY_REGPLAN_NORD_V1_TEGNFORKLARING_A_RuteneH1

Rapport

Oppdrag:	Tunnel KILA
Emne:	Grunnundersøkelser
Rapport:	Datarapport
Oppdragsgiver:	Kirkenes Industrial Logistics Area AS
Dato:	17. oktober 2012
Oppdrag- / Rapportnr.	711486 / 1
Tilgjengelighet	Ikke begrenset

Utarbeidet av:	Tristan Mennessier	Fag/Fagområde:	Geoteknikk
Kontrollert av:	Tore Braaten	Ansvarlig enhet:	Tromsø
Godkjent av:	Dag I. Roti	Emneord:	

Sammendrag:
 Kirkenes Industrial Logistics Area AS planlegger en tunnel i Kirkenes.

Terrenget i det undersøkte området ligger mellom kote 5 og kote 30.

Det er registrert løsmassetykkelser mellom 0,9 m og 22,1 m.

Grunnen består i hovedsak av faste masser, men i nord og i sør er det registrert et bløtt lag.

	17/10-12		4	Tristan	Tore
Utg.	Dato	Tekst	Ant.sider	Utarb.av	Kontr.av
					Godkj.av

Innholdsfortegnelse

1.	Innledning	3
2.	Utførte undersøkelser	3
3.	Grunnforhold.....	3
3.1	Henvisninger.....	3
3.2	Områdebeskrivelse	3
3.3	Løsmasser	4

Tegninger

711486-0	Oversiktskart
-1	Borplan
-100	Profil A-A, B-B, C-C
-101	Profil D-D, E-E
-102	Profil F-F, G-G

Vedlegg

Geoteknisk bilag, Feltundersøkelser

1. Innledning

Kirkenes Industrial Logistics Area AS har under utvikling et tunnelprosjekt i Kirkenes. Multiconsult AS er engasjert for å gjøre grunnundersøkelser. Foreliggende rapport inneholder resultater fra undersøkelsen.

2. Utførte undersøkelser

Feltarbeidet ble utført i uke 33-34 år 2012.

Boringene ble utført med helhydraulisk borerigg av typen GEONOR GM8.

Det er foretatt 23 totalsonderinger.

Totalsondering gir informasjon om løsmassenes beskaffenhet og lagringsforhold samtidig som de har god nedtrengningsevne og kan benyttes til bergpåvisning.

Alle høyder i rapportens tekst og tegninger refererer seg til NGO's høydesystem.

Borpunktene er innmålt med Trimble DGPS med nøyaktighet i xyz ± 10 cm.

Det vises for øvrig til rapportens geoteknisk bilag for beskrivelse av feltundersøkelser.

3. Grunnforhold

3.1 Henvisninger

Plassering av borpunkt er vist på borplanen, tegning nr. 711486-001. Resultat av boringene er vist i profil på tegning nr. 711486-100 t.o.m. -102.

3.2 Områdebeskrivelse

Området som er undersøkt ligger vest for Solheimsveien i Kirkenes og er omtrent 28 000 m².

Terrenget stiger fra kote 5 i nordøst til kote 30 i sørvest. Bratteste helning er på 1:1,3.

Området er vist på flyfoto i figur 1.



Figur 1- Flyfoto undersøkelsesområdet (kilde: google maps)

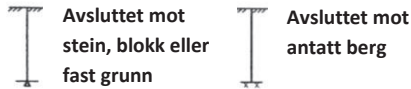
3.3 Løsmasser

Alle sonderinger er avsluttet i berg med unntak av borpunktet 214 som er avsluttet i faste masser.

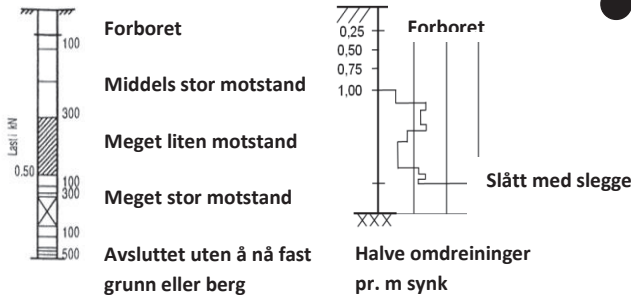
Bergoverflaten i borpunktene varierer mellom kote 28,9 i vest oppe på platået og kote minus 16,5 i nordøst ved Solheimsvegen.

Løsmassemektigheten varierer mellom 0,9 m og 22,1 m.

Grunnen består i hovedsak av faste masser, men i nord (Bp. 214, 215 og 216A) og i sør (Bp. 224B) er det registret et bløtt lag med tykkelse 0-5 m.

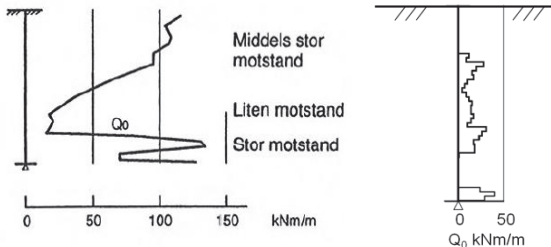


Sonderinger utføres for å få en indikasjon på grunnens relative fasthet, lagdeling og dybder til antatt berg eller fast grunn.



DREIESONDERING (NGF MELDING 3)
Utføres med skjøtbare $\phi 22$ mm borstenger med 200 mm vridd spiss. Boret dreies manuelt eller maskinelt ned i grunnen med inntil 1 kN (100 kg) vertikalbelastning på stengene. Hvis det ikke synker for denne lasten, dreies boret maskinelt eller manuelt. Antall $\frac{1}{2}$ -omdreininger pr. 0,2 m synk registreres.

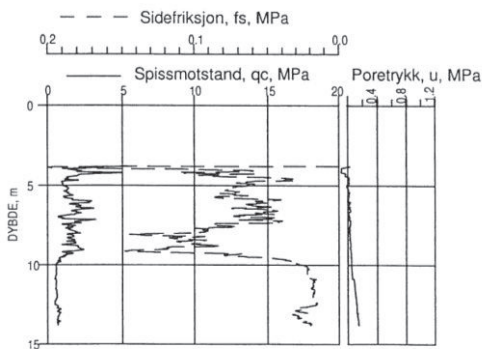
Boremotstanden presenteres i diagram med vertikal dybdeskala og tverrstrek for hver 100 $\frac{1}{2}$ -omdreininger. Skravur angir synk uten dreining, med påført vertikalast under synk angitt på venstre side. Kryss angir at borstengene er rammet ned i grunnen.



RAMSONDERING (NS-EN ISO 22476-2)

Boringen utføres med skjøtbare $\phi 32$ mm borstenger og spiss med normert geometri. Boret rammes med en rammeenergi på 0,38 kNm. Antall slag pr. 0,2 m synk registreres. Boremotstanden illustreres ved angivelse av rammemotstanden Q_0 pr. m nedramming.

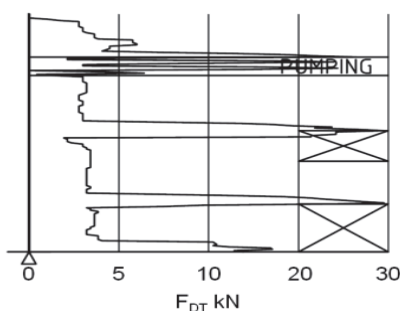
$Q_0 = \text{loddets tyngde} \cdot \text{fallhøyde/synk pr. slag (kNm/m)}$



TRYKKSONDERING (CPT - CPTU) (NGF MELDING 5)

Utføres ved at en sylindrisk, instrumentert sonde med konisk spiss presses ned i grunnen med konstant penetrasjonshastighet 20 mm/s. Under nedpressingen måles kraften mot konisk spiss og friksjonshylse, slik at spissmotstand q_c og sidefriksjon f_s kan bestemmes (CPT). I tillegg kan poretrykket u måles like bak den koniske spissen (CPTU). Målingene utføres kontinuerlig for hver 0,02 m, og metoden gir derfor detaljert informasjon om grunnforholdene.

Resultatene kan benyttes til å bestemme lagdeling, jordart, lagringsbetingelser og mekaniske egenskaper (skjærfasthet, deformasjons- og konsolideringsparametre).

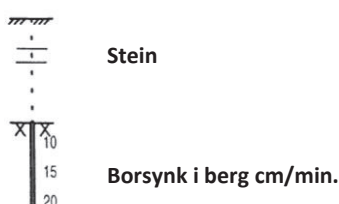


DREIETRYKKSONDERING (NGF MELDING 7)

Utføres med glatte skjøtbare $\phi 36$ mm borstenger med en normert spiss med hardmetallsveis. Borstengene presses ned i grunnen med konstant hastighet 3 m/min og konstant rotasjonshastighet 25 omdreininger/min.

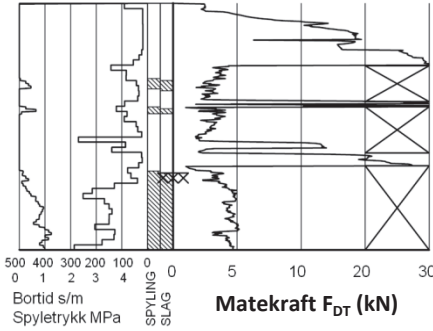
Rotasjonshastigheten kan økes hvis nødvendig. Nedpressingskraften F_{DT} (kN) registreres automatisk under disse betingelsene, og gir grunnlag for å bedømme grunnforholdene.

Metoden er spesielt hensiktsmessig ved påvisning av kvikkleire i grunnen, men den gir ikke sikker dybde til bergoverflaten.



BERGKONTROLLBORING

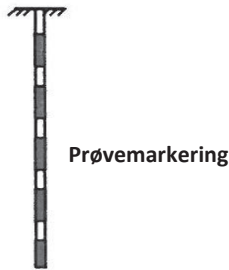
Utføres med skjøtbare $\phi 45$ mm stenger og hardmetall borkrone med tilbakeslagsventil. Det benyttes tung slagborhammer og vannspyling med høyt trykk. Boring gjennom lag med ulike egenskaper, for eksempel grus og leire, kan registreres, likedan penetrasjon av blokker og større steiner. For verifisering av berginntrengning bores 3 m ned i berget, eventuelt med registrering av borsynk for sikker påvisning.



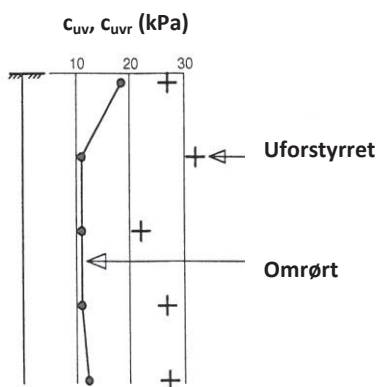
T TOTALSONDERING (NGF MELDING 9)
Kombinerer metodene dreietrykkssondering og bergkontrollboring. Det benyttes $\phi 45$ mm skjøtbare borstenger og $\phi 57$ mm stiftborkrone med tilbakeslagsventil. Under nedboring i bløte lag benyttes dreietrykkmodus, og boret presses ned i bakken med konstant hastighet 3 m/min og konstant rotasjonshastighet 25 omdreininger/min. Når faste lag påtreffes økes først rotasjonshastigheten. Gir ikke dette synk av boret benyttes spyling og slag på borkronen. Nedpressingskraften F_{DT} (kN) registreres kontinuerlig og vises på diagrammets høyre side, mens markering av spyletrykk, slag og bortid vises til venstre.



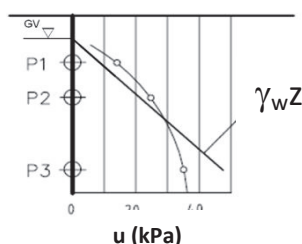
⊙ MASKINELL NAVERBORING
Utføres med hul borstang påsveisert en metallspiral med fast stige høyde (auger). Med borrhigg kan det bores til 5-20 m dybde, avhengig av jordart, lagringsfasthet og beliggenhet av grunnvannstanden. Med denne metoden kan det tas forstyrrede poseprøver ved å samle materialet mellom spiralskivene. Det er også mulig å benytte enklere håndholdt utstyr som for eksempel skovlprøvetaking.



⊙ PRØVETAKING (NGF MELDING 11)
Utføres for undersøkelse av jordlagenes geotekniske egenskaper i laboratoriet. Vanligvis benyttes stempelprøvetaking med innvendig stempel for opptak av 60-100 cm lange sylinderprøver. Prøvesylindere kan være av plast eller stål, og det kan benyttes utstyr både med og uten innvendig prøvesylinder. På ønsket dybde blir prøvesylindere presset ned mens innerstangen med stempelet holdes i ro. Det skjæres derved ut en jordprøve som trekkes opp til overflaten, der den blir forseglet for transport til laboratoriet. Prøvediameteren kan variere mellom $\phi 54$ mm (vanligst) og $\phi 95$ mm. Det er også mulig å benytte andre typer prøvetakere, som for eksempel ramprøvetakere og blokkprøvetakere. Prøvekvaliteten inndeles i Kvalitetsklasse 1-3, der 1 er høyeste kvalitet. Stempelprøvetaking gir vanligvis prøver i Kvalitetsklasse 1-2 for leire.



+ VINGEBORING (NGF MELDING 4)
Utføres ved at et vingekorset med dimensjoner $b \times h = 55 \times 110$ mm eller 65×130 mm presses ned i grunnen til ønsket målenivå. Her blir vingekorset påført et økende dreiemoment til jorden rundt vingen når brudd. Det tilhørende dreiemomentet blir registrert. Dette utføres med jorden i uforstyrret ved første gangs brudd og omrørt tilstand etter 25 gjentatte omdreininger av vingekorset. Udrenert skjærfasthet c_{uv} og c_{ur} beregnes ut fra henholdsvis dreiemomentet ved brudd og etter omrøring. Fra dette kan også sensitiviteten $S_t = c_{uv}/c_{ur}$ bestemmes. Tolkede verdier må vanligvis korrigeres empirisk for opptredende effektivt overlagingstrykk i måledybden, samt for jordartens plastisitet.



⊖ PORETRYKKSÅLING (NGF MELDING 6)
Målingene utføres med et standrør med filterspiss eller med hydraulisk (åpent)/elektrisk piezometer (poretrykksmåler). Filteret eller piezometerspissen påmontert piezometerrør presses ned i grunnen til ønsket dybde. Stabilt poretrykk registreres fra vannets stige høyde i røret, eller ved avlesning av en elektrisk trykkmåler i spissen. Valg av utstyr vurderes på bakgrunn av grunnforhold og hensikten med målingene. Grunnvannstand observeres eller peiles direkte i borhullet.



OVERSIKTSKART

Kirkenes Industrial Logistics Area AS
 Tunnel KILA
 Kirkenes kommune

MULTICONSULT AS

Fiolveien 13, 9016 TROMSØ
 Tlf.: 77 60 69 40 – Faks: 77 60 69 41

Dato
 17.10.2012

Oppdragsnr.
 711486

Tegnet
 TRIM

Tegningsnr.

Kontrollert
 TOB

0

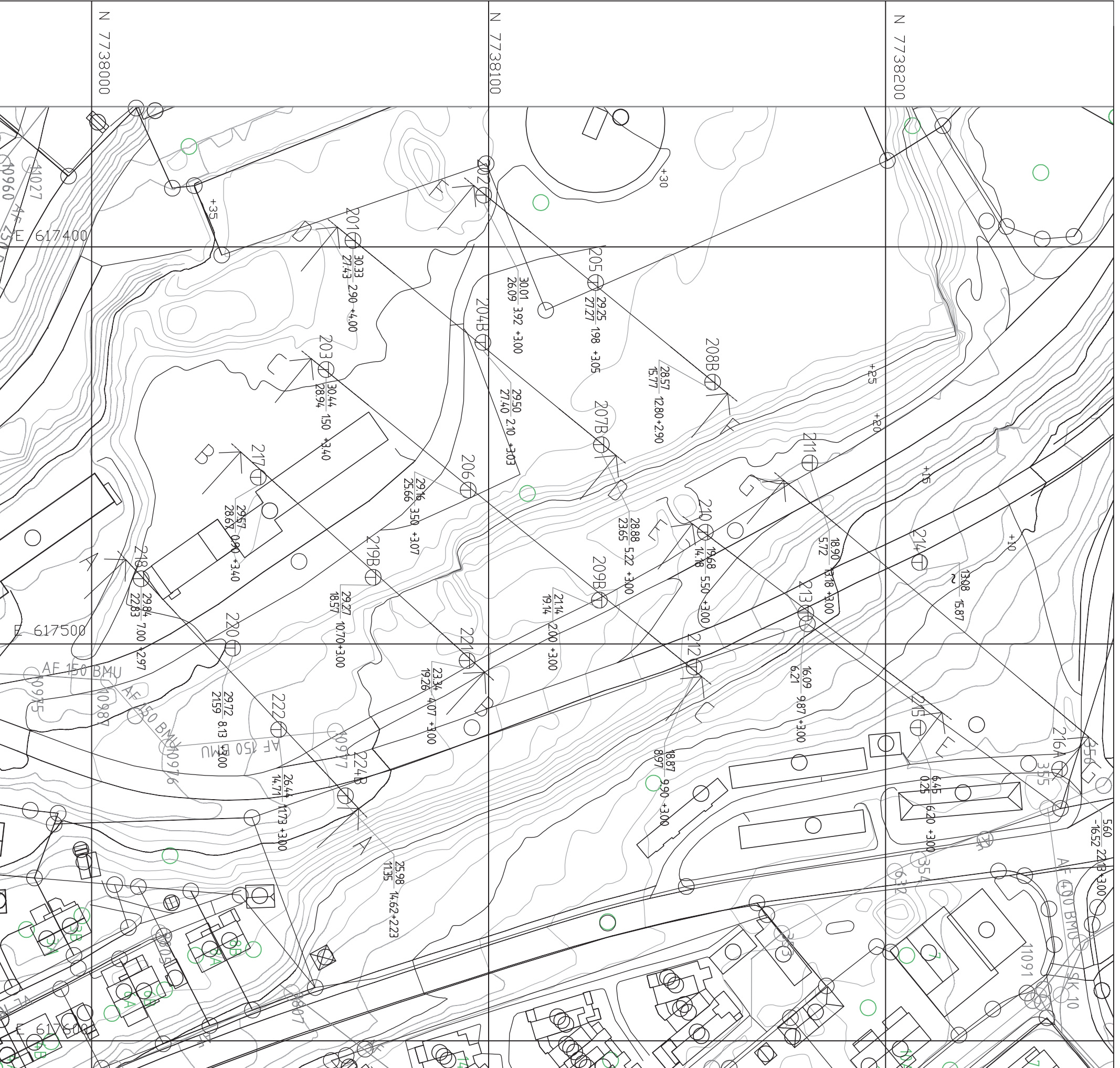
Tegningens filnavn
 711486-RIG-TEG-0.dwg

Målestokk
 1:50000

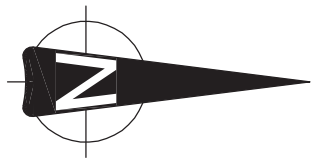


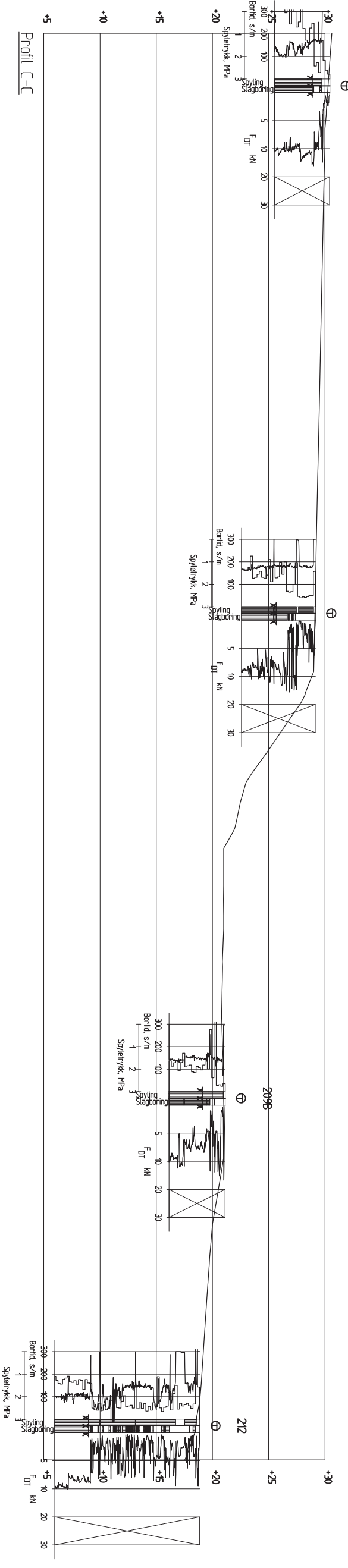
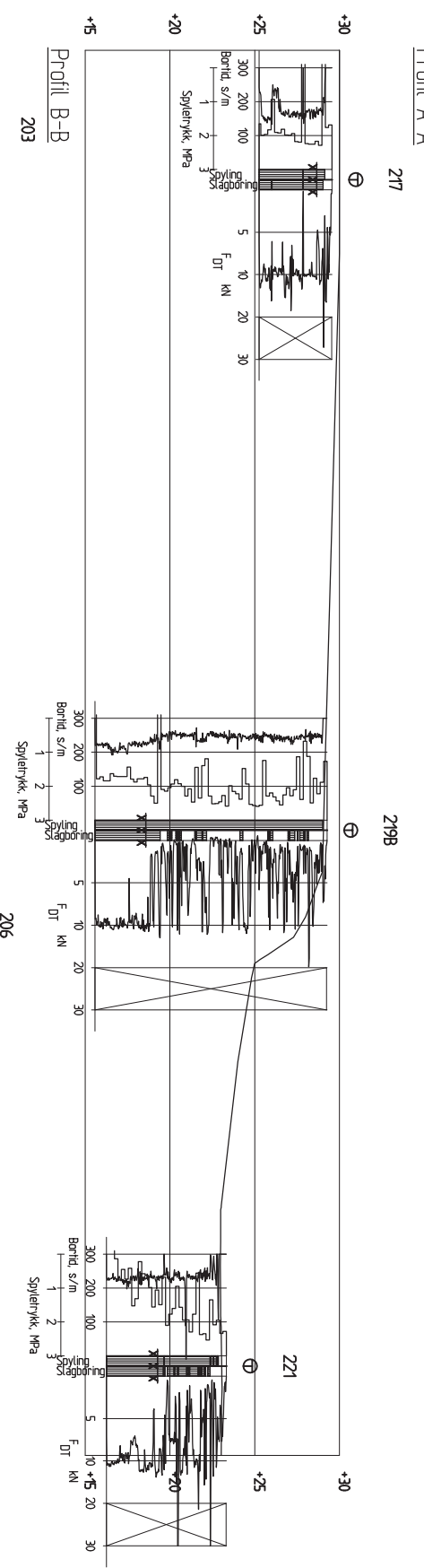
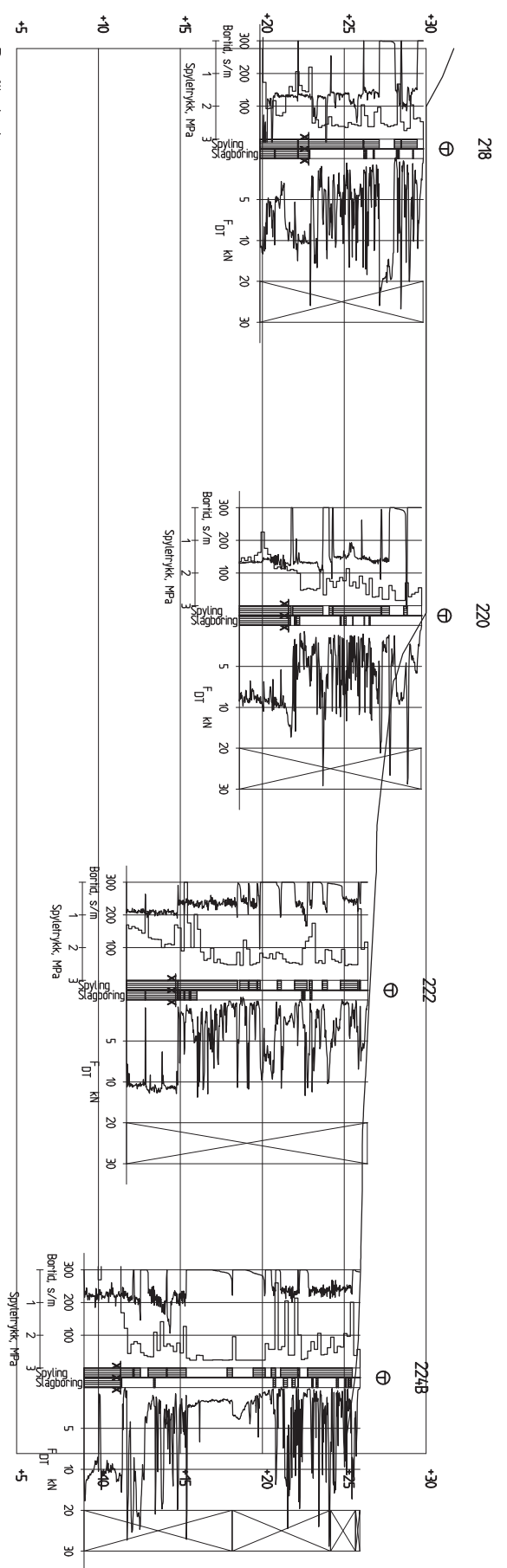
Godkjent
 DIR

Rev.



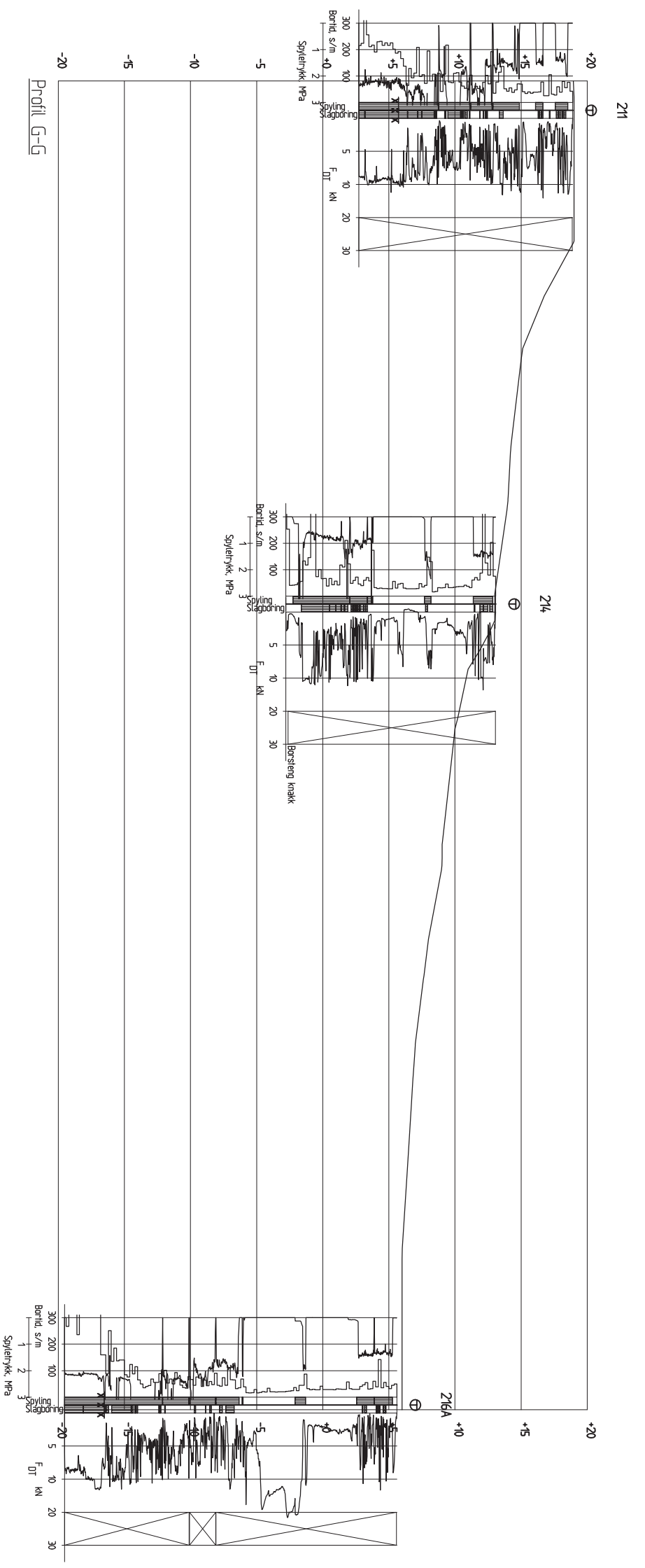
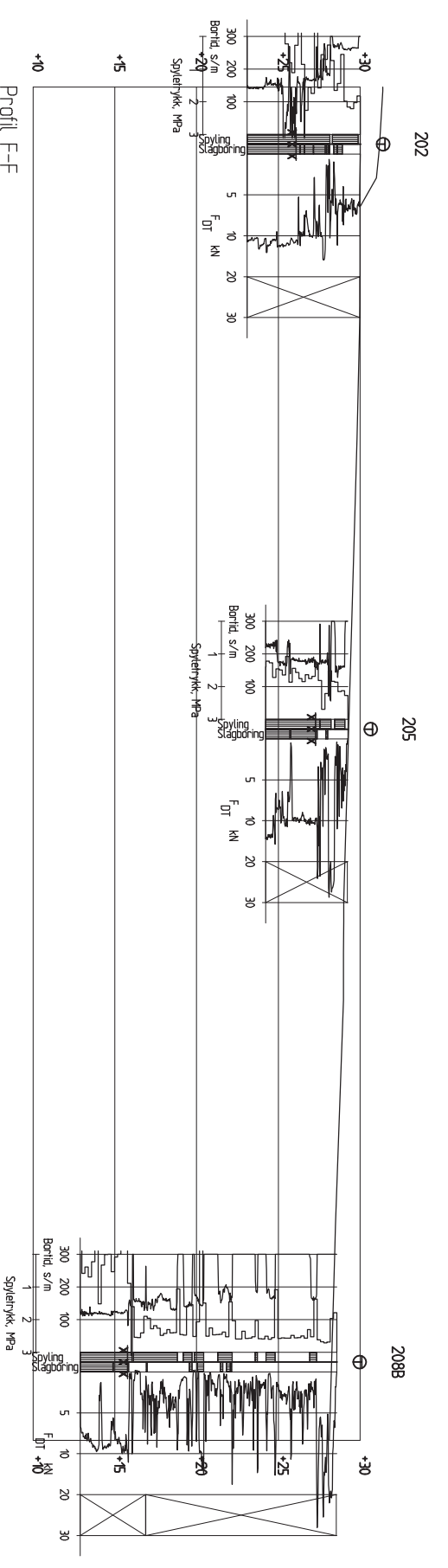
TEGNERKLARING: ⊕ TOTALSONDERING ⊕ TERRENGKOTE/SJØBUNNKKOTE ⊖ ANTATT BERGKOTE KARTGRUNNLAG: SWECO		KOORDINATSYSTEM: EUREF UTM 35 HØYDEREFERANSE: NGO	
Rev.	Beskrivelse	Date	Oppdragsnr.
	Kirkenes Industrial Logistics Area AS Tunnel KILA Kirkenes kommune Borplan	17.10.2012	711486
MULTICONSULT AS Følveien 13, 9016 TRONKSDØ Tlf: 77 69 69 40 – Faks: 77 69 69 41		Konstr./Tegnet IRM	Tegningssnr. 001
1:1000 		Kontrollert TOB	Godkjent DIR
Tegningens filnavn 711486-RIG-TEG-001 Underliggende filnavn		Oppdragsnr. 711486	Tegningssnr. 001





Profil C-C

Rev.	Beskrivelse	Dato	Original format	Tegn.	Kont.	Godkj.
	Kirkenes Industrial Logistics Area AS Tunnel KILLA Kirkenes kommune Profil A, B og C	17.10.2012	A3	Fog		
		Oppdragsnr. 711486	Tegningsnr. 100	Konstr./Tegnet TRM	Kontrollert TOB	Godkjert DIR
		MULTICONSULT AS Følveien 13, 9016 TRONSDØ Tlf: 77 60 69 40 - Faks: 77 60 69 41				
		Tegningens filnavn 711486-RIG-TEG-100.dwg		Underlagetets filnavn		
		1:400				



Profil G-G

Profil F-F

Rev.		Dato		Konstr./tegn.		Godkjert	
Beskrivelse		Oppdragsnr.		Tegningssk.		Rev.	
Kirkenes Industrial Logistics Area AS		711486		102		DIR	
Tunnel KILÅ		711486-RIG-TEG-100.dwg		1:400		Geoteknikk	
Kirkenes kommune		Underleggets filnavn		1:400		Geoteknikk	
Profil F og G		MULTICONSULT AS		Føleien 13, 9016 TROMSØ		Geoteknikk	
		Tlf: 77 60 69 40 - Faks: 77 60 69 41				Geoteknikk	



Til: Tschudi Kirkenes
 Fra: Norconsult AS
 Dato: 2012-09-25

Kirkenes Industrial Logistics Area (KILA) - Ingeniørgeologiske vurderinger av gjennomførbarhet av adkomsttunnel

INNLEDNING

I forbindelse med planlagt industriområde/havneterminal på slambanken vest for Kirkenes, er det planlagt å bygge en tunnel fra Storgata i Kirkenes sentrum og under oppredningsverket til Syd-Varanger gruver. Dette notatet gir en ingeniørgeologisk vurdering av gjennomførbarheten av tunnel. Tunneltrasé som blir vurdert i notatet er tidligere omtalt som «veg alternativ 2» og innebærer det lengste av to aktuelle traséer.

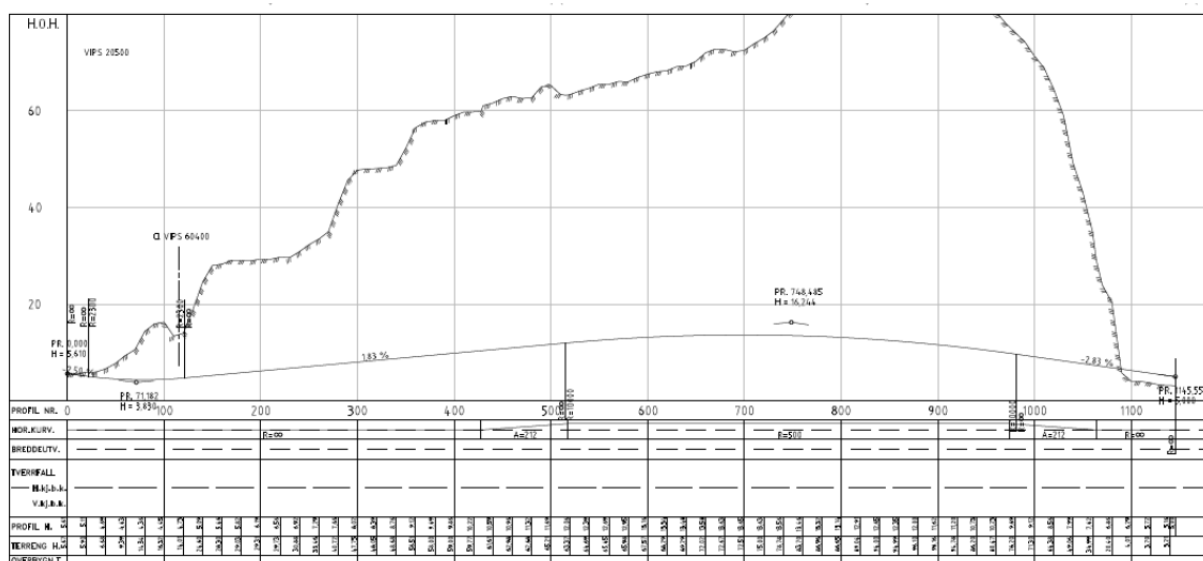
GRUNNLAGSMATERIALE

Det ble gjennomført grunnboringer i forbindelse med østlig påhugg og tunneltrasé i uke 33 og 34. Boringene er utført av Multiconsult AS. Datarapport fra undersøkelsene foreligger ikke per dags dato, men borelogg og foreløpige resultat er tilgjengelig.

Befaring for utarbeidelse av borplan ble utført av ingeniørgeolog Torgeir Sandøy 3. juli 2012. Deler av fjellanlegget til Syd-Varanger gruver og påhuggsområder ble synfart under befaring.

UTFORMING AV ANLEGGET

Planlagt tunnel er ca. 1000 meter lang og går fra storgata i øst (profil nr. 0) til slambanken (profil nr. 1100) i vest. Denne tunnelen ligger til grunn for vurderinger i dette notatet, se lengdeprofil Figur 1. Tunnelen er planlagt med høybrekk slik at vann drenerer ut av tunnelen.



Figur 1: Lengdeprofil av tunnel. Trasé er et foreløpig forslag og ikke detaljvurdert.

GEOLOGI OG GRUNNFORHOLD

Bergarten tunnel går gjennom er av Norges geologiske undersøkelse (NGU) kartlagt til å være en tonalittisk til granodiorittisk gneis, middelskornet med granittiske og pegmatittiske ganger. Bergmassens oppsprekking og sprekkorientering er ikke vurdert.

Over tunneltraséen er det av NGU kartlagt stort sett bart fjell og tynt morenedekke, men mot påhugg øst er det store deler med fyllmasser.

Svakhetssoner

De store lineamentene i regionen er orientert vest til øst, og nord til sør. Flere lineamenter som kan være potensielle svakhetssoner kan observeres på ortofoto over tunneltraséen, se Figur 2. Det er ikke gjennomført grunnundersøkelser av lineamentene.

Terrenget over tunneltrasé er sterkt nedbygd, noe som kan skjule eventuelle lineamenter over trasé. N-S-lineamentene ventes å gå gjennom planområdet. V-Ø-lineamentene kan forekomme i planområdet uten at dette fremgår av ortofoto grunnet bebyggelse.



Figur 2: Ortofoto hvor synlige lineamenter er markert med stiplet rød linje. Blå linje viser omtrentlig planlagt trasé.

Nærliggende berganlegg

Det er en stor andel tunneler, sjakter, siloer og andre fjellanlegg i nærheten av planlagt tunneltrasé. Siden tunneltrasé er planlagt i nærheten av andre fjellanlegg samt bygningsmasse bør disse tilstandsvurderes for å kunne fastsette vibrasjonskrav fra sprengningsarbeid i hht. NS 8141-1:2012.

Transporttunnel vest for tunneltrasé har blitt innmålt av GeoNord Survey team (GeoNord, 2012). Slik dagens trasé er planlagt vil minste avstand til transporttunnel være ca. 45 meter. I tillegg går en gammel tunnel for avgangsmasse i tunnel fra knuseverket til slambanken. Tunnelen har ikke blitt innmålt, men tunnelåpning mot slambanken og startpunkt for tunnel i oppredningsverket er innmålt. Dersom vi antar lineært fall på tunnel fra knuseverket mot slambanken, vil avstanden mellom tunnelene i krysningpunktet være ca. 14 meter. De to innmålte punktene er imidlertid 790 meter fra hverandre. Dersom det er usikkerheter knyttet til

forløpet til avgangsmassetunnelen anbefales det at tunnelen innmåles ved krysningspunktet til planlagt tunneltrasé.

Syd-Varanger kommune har ingen fjellanlegg i nærheten av planlagt tunneltrasé.

VURDERING AV GJENNOMFØRBARHET

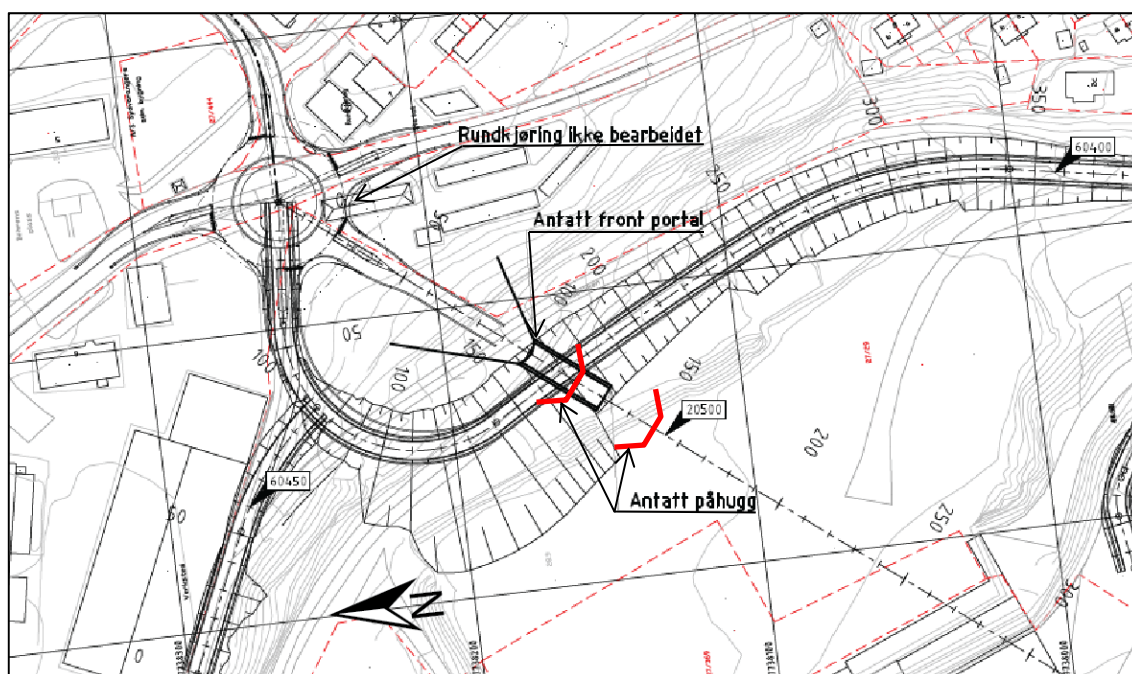
Påhugg vest - KILA

Påhugget i vest mot slambanken vil komme ut av en bratt fjellside som stedvis er preget av svafflater. Å finne en god påhuggsplassering her anses derfor som sannsynlig. Området er imidlertid kartlagt av NVE som både steinskred- og snøskredfarlig (www.nve.no). Skredfaren ved påhugget bør derfor vurderes for å avgjøre om denne er reell. Dersom denne er reell må sikringskostnader mot skred påregnes. Med hensyn til skredfare på slambanken kan det også nevnes at utløpsområde for både steinsprang- og snøskred går inn i planlagt industriområde på slambanken og at skredfaren må vurderes for å ivareta sikkerhet mot skred på planlagt område.

Påhugg øst – Kirkenes

Ved det østlige påhugget er det mektige fyllmasser. Det ble gjennomført geotekniske grunnboringer for å avgjøre dybde til fjell samt sammensetningen av løsmassene.

Foreløpig resultat fra grunnboringene viser at løsmassetykkelsen øker i retning planlagt rundkjøring. Dersom vi antar tverrsnitt T10,5, med sålen i tunnel på ca. kote 5 vil hengen på tunnel komme på ca. kote 12. En bør ha ca. 5 m overdekning ved påhugget, noe som gjør at fjelloverflaten ved påhugget bør ligge på ca. kote 17. Ut ifra de foreløpige resultatene fra grunnboringene ventes påhugget plassert mellom profil nr. 120 og 150, se Figur 3.



Figur 3: Planoversikt som viser tunneltrasé ved påhugg øst i en innledende fase. Påhugg antas plassert mellom profil nr. 120 og 150, se røde klemmer. Rundkjøring og veggeometri er ikke bearbeidet.

På grunn av løsmassemektigheten i området vil de største utfordringer knyttet til påhugget være relatert til dagsonen og håndtering av løsmassene. En vurdering av gjennomførbarhet for dagsonen er gitt i eget notat nr. RIG 01.

Overdekning

Fra påhugg øst (profil nr. 120-150) øker tilsynelatende bergoverdekningen slakt inn til profil nr. 240 hvor bergoverdekningen er på ca. 13 m. Videre langs trasé mot vest øker terrengoverdekningen, og siden terrenget består av bart fjell eller antagelig tyng morenedekke, vil bergoverdekningen her være tilfredsstillende.

Grunnboringene ved påhugg øst er gjort i et grovt mønster. Resultatene indikerer at overdekningen er marginal (5-13 m), men gjennomførbart forutsatt god bergmassekvalitet. Det grove mønsteret (30 – 40 meter mellom borpunkt) gjør at forsenkninger i bergoverflaten ikke kan utelukkes. En fortetting av bormønster langs trasé inn fra påhugg øst bør derfor vurderes for å forsikre at bergoverdekningen er ivaretatt.

Bergmassekvalitet

Det er ikke gjennomført kartlegging av bergmassekvalitet eller sprekkesett i området.

Syd-Varanger gruver har store deler av sitt anlegg liggende i fjell. Deler av tunnelnettet har i senere tid blitt opprustet og strosset ut til større tverrsnitt. Flere av tunnelene og hallene har stort spenn, blant annet siloer med diameter på ca. 25 meter, og fjellhaller med spenn på ca. 15 meter. Erfaringer fra nærliggende anlegg tilsier at en bør forvente god bergmassekvalitet.

Før detaljprosjektering av tunnel må bergmassekvaliteten i området kartlegges. Dette for å vurdere behov for bergsikring og tetting ved injeksjon.

Forventet sikrings- og tettebehov

Under befaring ble det ikke observert bruk av tung sikring (utstøping eller sprøytbetongbuer) i eksisterende bergrom. Observerte tunneler og fjellanlegg er i hovedsak sikret med bolter og stedvis med nett for å fange opp nedfall. Ut ifra innledende befaring av nærliggende fjellrom antar vi generelt at sikringsbehovet blir moderat. Siden ingeniørgeologisk befaring ikke er gjennomført, kan en imidlertid ikke utelukke at enkelte områder kan behøve tyngre sikring. Dette kan for eksempel være aktuelt i områder hvor potensielle svakhetssoner (lineamenter) krysser tunneltraséen og i områder med liten overdekning, se Figur 2.

Det er ikke gjennomført geofysiske undersøkelser av potensielle svakhetssoner eller påhugg. Ved påhugg øst er det svært stor løsmassetykkelse og potensielt marginal fjelloverdekning. E kan ikke utelukke at bergmassen her kan ha en dagfjellsone med nedsatt bergmassekvalitet. Det kan derfor kunne være behov for tyngre bergsikring i form av tett bolting kombinert med armerte sprøytbetongbuer. Det samme kan være aktuelt ved potensielle svakhets- og knusingssoner.

Observasjoner fra eksisterende anlegg tilsier at det stedvis vil forekomme vanddrypp og mindre innlekkasjer. Tunnelen ligger stedvis nært overflaten, noe som tilsier at innlekkasjer kan være relatert til nedbørsperioder. Åpne gjennomsettende knusning- eller svakhetssoner kan medføre større innlekkasjer. Ifølge nasjonal grunnvannsdatabase (Granada) er det ingen grunnvannsbrønner som er kartlagt i nærheten av planlagt tunnel. Noen mindre vann befinner seg i området over tunnelen. Videre i prosjekteringen bør det utføres en hydrogeologisk undersøkelse for å vurdere anleggets påvirkning på vannbalansen i området, samt bestemme krav til innlekkasje for tunnel.

Det er i hovedsak lite løsmasser over tunnel, noe som reduserer faren for setningskader som følge av grunnvannsdrenering. Fundamenteringsforhold for bygg nærliggende til tunneltraséen må imidlertid avklares for å avgjøre setningsfaren. Dette gjelder særlig tunnelstrekning inn fra påhugg øst.

BEHOV FOR VIDERE UNDERSØKELSER

Den største utfordringen mht. gjennomførbarhet er knyttet til dagsonen ved påhugg øst, for å kunne håndtere løsmasser på en fornuftig måte. Se eget notat (Notat nr.: RIG 01) for geotekniske vurderinger av dagsone ved påhugg øst.

Videre anbefaler vi at det gjennomføres supplerende boringer for å kunne detaljplassere påhugg øst. Boringer over trasé bør også fortettes for å kunne avgjøre om overdekningen er tilfredsstillende. Det bør også vurderes å gjennomføre refraksjonsseismiske undersøkelser for å vurdere bergmassekvaliteten inn fra påhugg øst.

Dersom det er tvil om beliggenhet til gammel avgangssjakt over planlagt tunneltrasé, anbefales denne innmålt ved krysningpunkt mellom tunnelene.

For videre prosjektering av tunnelen det behov for å utarbeide ingeniør- og hydrogeologisk rapport.

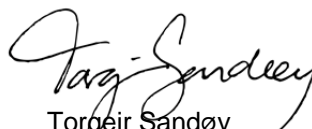
Krav til vibrasjoner ved sprengning fastsettes på bakgrunn av tilstandsvurderinger av nærliggende fjellanlegg og bebyggelse.

Påhugg vest er definert som skredfarlig og skredfaren bør utredes mht. påhugg, veg og planlagt industriområde.

Trondheim, 2012-09-25



Ingvar Tyssekvam
Ingeniørgeolog



Torgeir Sandøy
Ingeniørgeolog

REFERANSER

Barlindhaug. (2008). *Utbygging av slambanken. Alternativ atkomst*. Barlindhaug Consult. Delrapport datert 30.10.07, rev. 12.06.08.

GeoNord. (2012). *Rapport nr 12024-MR-01. Prosjekt-type: Innmåling av detaljer i tunneler og bygg*. GeoNord Survey Team.

Vegvesenet. (2012). *Vegtunneler. Normaler. Håndbok 021*. Statens vegvesen Vegdirektoratet.

Risikoanalyse KILA-tunnelen Kirkenes

Inkl. 140 m veg og 5-armert rundkjøring



Innhold

1	Analyseobjekt, formål og vurderingskriterier	3
1.3	Valg av tunnelklasse	4
1.4	Avviksbehandling av krav i SVV håndbøker.....	5
2	Hvordan SVV arbeider med risiko i plan-/utbyggingsprosjekter.....	6
2.1	Generell avgrensning.....	8
2.2	Formål og krav til risikoanalyse	8
2.3	Metode	9
3	Risikovurderingsprosessen	10
3.2	Datagrunnlag	12
3.3	Identifikasjon av sikkerhetsproblemer.....	16
3.3.1	Fremgangsmåte	16
3.4	Hvilke uønskede hendelser kan skje?.....	17
3.4.6	Medvirkende faktorer til de uønskede hendelsene	27
4	Vurdering av risiko.....	27
4.1	Fremgangsmåte.....	27
5	Helhetlig risikobilde og risikoreducerende tiltak.....	29
5.1	Anbefalte risikoreducerende tiltak.....	29
6	Bibliografi	32
7	Vedlegg (13 stk. vedlegg).....	33

1 Analyseobjekt, formål og vurderingskriterier

1.1 Beskrivelse og avgrensning av analyseobjektet

Bakgrunn for prosjektet er opparbeidelse av et 1050 dekar stort næringsareal vest for Kirkenes sentrum.

Det er tatt utgangspunkt i risikoanalysen at tunnelen blir knyttet sammen med E6 i begge ender, slik at det finnes 2 innsatsveger for redningsetatene. Samt at det bygges ut fra de opplysninger som er gitt på HAZID-samlingen, hvor det opplyses fra Norconsult at tunnel og veganlegg planlegges og bygges i samsvar med aktuelle håndbøker til Statens vegvesen og kravene i disse. At det bygges etter kravene i aktuelle håndbøker anses som viktig hvis det bygges på privat initiativ med tanke på at Statens vegvesen mulig overtar tunnel og hele eller deler veganlegget som en fremtidig E6 trase.

Denne risikoanalysen omfatter tunnel på ca. 990 m, ca. 70 veg i dagen i hver ende av tunnelen samt en 5-arnet rundkjøring i tilknytning til ovenstående.

Proessen med Stenens vegvesen i forhold til at veg skal bli fremtidig E6: SVV har godkjent områderegulering for tunnel og kryss i Kirkenes sentrum, og derigjennom godkjent planer for vegen som mulig fremtidig omlegging av E6.

1.2 Mål med prosjektet

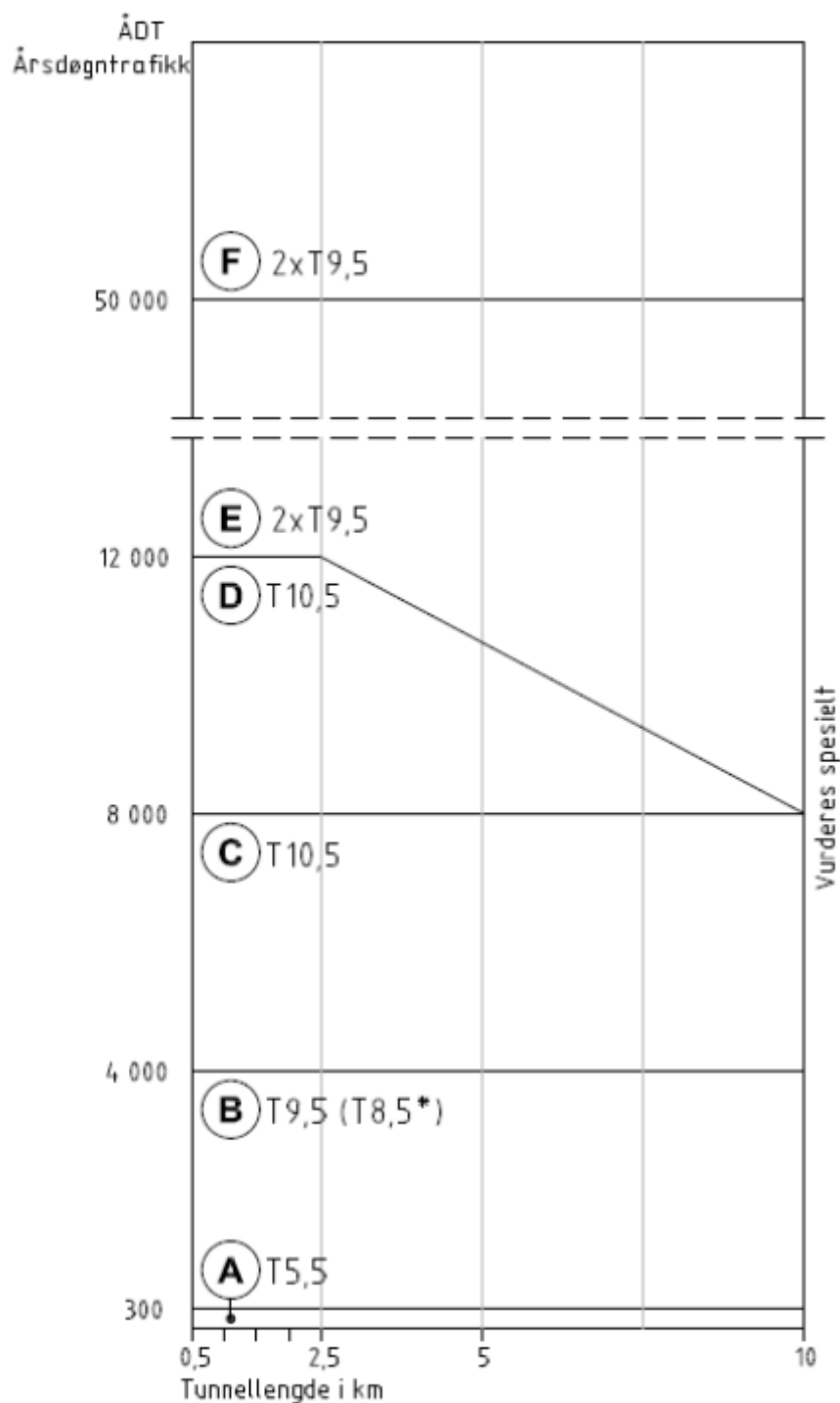
Vanlig næringsvirksomhet i forbindelse med lokalsamfunnet Kirkenes, samt legge til rette for servicefunksjoner for olje- og gassleting i Barentshavet. Tunnelen vil da være innfartsveg fra Kirkenes Sentrum til dette nye næringsområdet. Hvis frem

1.2.1 Fremdrift

Tunnel: Prosjektering bør være ferdig februar 2016. Realisering avhenger av revisjon av Nasjonal transportplan 2017. Tidligst oppstart 2018, avhenger bl.a. prosjekteringstid (ca. 1 år).

Veg fra sør: Vil bli opparbeidet umiddelbart etter godkjent detaljreguleringsplan, i første omgang som en anleggsvei. Vegen ferdigstilles med E6-standard når KILA-området er opparbeidet i henhold til rekkefølgebestemmelser.

1.3 Valg av tunnelklasse



Figur 1 Tunnelklasser (Vegdirektoratet, Statens vegvesen, 2010)

«* Tunnelklasse B: tunnelprofil T8,5 kan benyttes ved $\text{ÅDT} \leq 1\,500$, forutsatt at sikkerheten er ivaretatt.

Tunnelene inndeles i tunnelklasser basert på trafikkmengde og tunnellengde, se figur 4.4. Trafikkmengde angis som årsgjennsnitt (ÅDT). ÅDT er total trafikkmengde pr. år dividert med 365 og angis som sum trafikk i begge retninger. Tunnelklasse skal

velges ut fra den trafikkmengde som kan forventes 20 år, ÅDT (20), etter at tunnelen er åpnet for trafikk.» (Vegdirektoratet, Statens vegvesen, 2010)

1.4 Avviksbehandling av krav i SVV håndbøker.

Men i denne risikoanalysen vil vi se om det er lokale forhold som tilsier at det vil være klokt å vurdere krav fra annen vegklasse, eller andre risikoreduserende tiltak ut over kravene. Evt. avvik fra «Skal krav» i Statens vegvesens Håndbøker skal behandles i Vegdirektoratet. Merk at dette gjelder for Riksveger og Europaveger. For fylkesveg behandles det regionalt og Vegdirektoratet skal ikke informeres. Så for fylkesveg blir «Bør-» og «Kan-krav» behandlet som for riksveg og europaveg. SVV Region nord har egen saksbehandler for avvikssøknader, vedkommende skal ikke være delaktig i prosjektet som søkes avvik for. Saksbehandler benytter seg av høringsrunde i et fagnettverk m.m. Men for «Skal-krav» sendes avvikssaken videre til Fylkeskommunen for avgjørelse. Der blir det normalt behandlet i Fylkesrådet for samferdsel.

Tabell 1 Bruk av skal, bør og kan. Myndighet til å fravike krav (gjelder ikke ordbruken i denne risikoanalysen, men i Statens vegvesens håndbøker), (Vegdirektoratet, Statens vegvesen, 2010)

Verb	Betydning	Fravik
Skal	Krav	<ul style="list-style-type: none"> ○ Vegdirektoratet kan fravike tekniske krav. ○ Fravik skal begrunnes. ○ Følgende krav/forhold skal ikke fravikes: <ul style="list-style-type: none"> ● Krav om hjemmel i lover, regelverk og forskrifter ● Forhold som er av en slik karakter at de åpenbart ikke vil være gjenstand for diskusjon
Bør	Krav	<ul style="list-style-type: none"> ○ Vegdirektoratet gir regionvegsjefen fullmakt til å fravike tekniske krav. Fravik skal begrunnes, og Vegdirektoratet skal ha melding med mulighet til å gå mot dispensasjonen innen 3 uker (6 uker i perioden 1. juni – 31. august).
Kan	Anbefaling	<ul style="list-style-type: none"> ○ Kan fravikes. Krever ikke at Vegdirektoratet blir informert, men regionvegsjefen bør informeres.

2 Hvordan SVV arbeider med risiko i plan- /utbyggingsprosjekter

I plan- og utbyggingsprosjekter brukes mange ulike verktøy for å ivareta sikkerheten og kvaliteten både under bygging og når veganlegget tas i bruk. For det første er Statens vegvesens håndbøker et levende dokument som jevnlig evalueres og oppdateres. Her er forskningsinstitusjoner som for eksempel Sintef sentrale samarbeidspartnere og delaktig i store deler av prosessen. Håndbøker er bygget på beste viten (knowhow) og beste praksis (best practice). Hvor man bruker vitenskapelige erfaringer og undersøkelser gjort i både inn- og utland, samt erfaringer som fra praksis. For eksempel har Statens vegvesens erfaringer fra dybdeanalyser av dødsulykker i trafikken ført til endringer i håndbøker, det samme har granskning av arbeidsulykker. Det vil si at det ligger mange risikoanalyser/risikovurderinger og erfaringer i bunn i håndbøkene til Staten vegvesen. Disse er av både kvantitativ og kvalitativ karakter.

I forbindelse med dette prosjektet **er det eller vil det bli** utført følgende risikokartleggingsprosesser og kvalitetssikrings-prosesser/verktøy:

Prosjektstyringsdokument (PSP): Internt SVV-dokument
Ingeniørgeologisk rapport/Geoteknisk rapport: Det er utarbeidet Ingeniørgeologisk og geoteknisk i områdereguleringsfasen. Det skal i detaljplanfasen gjennomføres rasfarevurdering langs KILA.
Risiko- og sårbarhetsanalyse/risikoanalyse (denne rapporten): Det er i tillegg gjennomført ROS-analyse ift. områderegulering.
Plan for sikkerhet, helse og arbeidsmiljø (SHA-plan): Utarbeides ifm. prosjektering
Ytre miljøplan (YM-plan) (som en del av byggeplan): Utarbeides ifm. prosjektering
Sikker-jobb-analyser i byggefasen: Utføres ifm. prosjektering
Risikovurderinger/diskusjoner gjennom hele planprosessen i prosjektgruppa: OK
Risikovurdering i byggeplanfasen (RISKEN, Risken er SVV's verktøy for å utføre overordnede risikovurderinger i henhold til kravene i byggherreforskriften): Utføres ifm. prosjektering

Tabell 2 risikokartleggingsprosesser og kvalitetssikrings-prosesser/verktøy

Tabell 3 Risikokartlegging, formål, ansvar og lovhjemmel

METODE	FASE	FORMÅL /ANSVAR	HJEMMEL
Risiko og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse)	Oversikts- & regulerings-plan	Identifisere og vurdere risiko (SVV)	Fylkesmannens innsigelsesgrunnlag. Plan og bygningsloven (PBL) §§ 25 og 68. Rundskriv T-5/97 (Miljøverdep. Fareområder Arealplanlegging og utbygging i fareområder). SVV Håndbok (HB) 271. Div. rundskriv.
Risikovurdering (RV)	Byggeplan og -delplaner	Identifisere og vurdere prosjekt spesifikk risiko (Byggherre-SVV)	Byggherreforskriften §§ 8, 12b. Interkontrollforskriften §§ 1 & 5-pkt 6. Arbeidsmiljøloven § 1.1, 3-1 pkt. (2) c.
Sikker jobb analyse (SJA)	Bygging / utførelse av arbeid	Identifisere farer ved konkret jobb sekvens, samt fjerne eller kontrollere fare (Entreprenør)	Byggherreforskriften § 13, 15, 16. Interkontrollforskriften § 5-6. Bergforskriften (Forskrift om sikkerhet, helse og arbeidsmiljø ved bergarbeid) § 5 & 7. Eksplosjonsforskriften f § 10-7. Kjemikalieforskriften § 6.



Figur 2 Risiko er summen av sannsynlighet x konsekvens (usikkerhet spiller også inn)

Forskjellen mellom risikoanalysen som denne rapporten bygger på og de andre risikokartlegginger som blir utført er følgende: Risikoanalysen tar for seg trafikant-, person-sikkerhet og miljøforhold for strekningen, ut fra det som går frem av plantegningen på det tidspunktet risikoanalysen gjennomføres. Siden det er en tunnel i prosjektet er det også vektlagt de utfordringer og farer som er forbundet med brann i tunnelen. Det vil si at det ofte blir overlapp mellom de ulike risikokartlegginger, det anser SVV som positivt, da det «kvalitetssikrer» andre risikokartlegginger.

2.1 Generell avgrensning

Avgrensning: Risikoanalysen tar ikke for seg HMS i byggefasen da det finnes egne krav til dette (se tabell 1 SJA)

Norconsult vil utføre en trafikk sikkerhetsrevisjon av planen på et senere tidspunkt (før bygging) som en del av kravene i vegsikkerhetsforskriften. Denne fokuserer mer i detaljer på trafikk sikkerhet, denne blir utført av minst en Trafikk sikkerhetsrevisor som er godkjent av vegdirektoratet.

2.2 Formål og krav til risikoanalyse

En risikoanalyse gjennomføres for å kunne ta bevisste beslutninger med hensyn til sikkerhet og miljø. Analysen baseres på faglige vurderinger og erfaringer (“beste praksis”) og skal være et positivt bidrag til å gjøre vegen så sikker som mulig og sikre at miljøet ikke skades. Risikoanalysen skal belyse risikobildet, dvs. indentifisere uønskede hendelser, årsaker til disse og mulige konsekvenser med tilhørende sannsynlighet.

Kravet om risikoanalyse på reguleringsplan-nivå er hjemlet i Plan- og bygningslovens (PBL) kapittel 3. Oppgaver og myndighet i planleggingen § 3-1, bokstav h:

«h) fremme samfunnssikkerhet ved å forebygge risiko for tap av liv, skade på helse, miljø og viktig infrastruktur, materielle verdier mv.»

Samt kapittel 4. Generelle utredningskrav § 4-3: «*Samfunnssikkerhet og risiko- og sårbarhetsanalyse*»

«Ved utarbeidelse av planer for utbygging skal planmyndigheten påse at risiko- og sårbarhetsanalyse gjennomføres for planområdet, eller selv foreta slik analyse. Analysen skal vise alle risiko- og sårbarhetsforhold som har betydning for om arealet er egnet til utbyggingsformål, og eventuelle endringer i slike forhold som følge av planlagt utbygging. Område med fare, risiko eller sårbarhet avmerkes i planen som hensynssone, jf. §§ 11-8 og 12-6. Planmyndigheten skal i arealplaner vedta slike bestemmelser om utbyggingen i sonen, herunder forbud, som er nødvendig for å avverge skade og tap.» (Lovdata, 2013)

Med denne risikoanalysen er formålet også å fange opp noe som ellers kunne «falle mellom to stoler». Det viktigste med denne risikoanalysen er å dra nytte av de eksterne deltakers erfaringer og deres lokalkunnskap. Lokale forhold kan i noen tilfeller gi grunnlag for å iverksette tiltak som er mer risikoreduerende enn de krav som ligger i Håndbøkene til Statens vegvesen. Altså at man øker sikkerheten utover kravene som ligger til grunn. Ved å øke sikkerheten kan man enten redusere sannsynligheten for en uønsket hendelse eller redusere konsekvensen av denne uønskete hendelse, eller begge deler. Da har man senket eller

eliminert risikoen. Denne risikoanalysen må ses i sammenheng til andre risikokartlegginger som utføres se Kapittel 2 og Tabell 1.

2.3 Metode

En generell metode for risikovurderinger i fem trinn ble brukt. Metoden bygger på HAZID (HAZard IDentification), som er en etablert metode for kvalitativ risikoanalyse.

HAZID innebærer en risikogjennomgang av analyseobjektet på ulike nivåer i en gruppe med relevant kompetanse. Gjennomgangen foretas på minst to nivåer:

1. En overordnet gjennomgang av hele prosjektet med tanke på å identifisere generelle risikofaktorer og deres bidrag til risiko. Hensikten er å kartlegge risikonivå og risikoprofil ved hele prosjektet som grunnlag for valg av hovedløsninger og identifisere elementer som bidrar til risiko og bør bearbeides.
2. En mer detaljert gjennomgang av de enkelte elementene i planen for å kartlegge spesifikke risikofaktorer og optimalisere utformingen. Figuren under viser de fem trinnene i metoden som ble brukt for å gjennomføre risikovurderingen.



Figur 3 Generell metode for risikovurderinger (Vegdirektoratet, Statens vegvesen, 2007)

Grunnlag for metode (tunneler) er «Veileder for risikoanalyser av vegtunneler» (Vegdirektoratet, Statens vegvesen, 2010)

Grunnlag for metode (veg, **ikke** i tunnel, også kalt veg i dagen) Håndbok 271, Risikovurdering i vegtrafikken. (Vegdirektoratet, Statens vegvesen, 2007)

3 Risikovurderingsprosessen

Bjarne Mjelde SVV tok initiativ til å få gjennomført en risikoanalyse av reguleringsplanen.

Det er gjennomført en HAZID-samling (hazard identification) med deltakere fra Statens vegvesen (SVV) På møtet deltok følgende personer som er satt opp i tabell 2. Personene deltok med sine kunnskaper om området som vegsystemet skal bygges i, og sine fagkunnskaper i forhold til vegprosjekter, trafiksikkerhet, brann og redning.

Tabell 4 Deltakere på HAZID-samling, Kirkenes 20.02.2014

NAVN	REPRESENTERER
Bjarne Mjelde	SVV, Rådgiver
Henrik Wildenschild	SVV, Miljø- og trafiksikkerhetsseksjonen Region nord.
Christian Sverdrup	Norconsult, Veg prosjektering
Snorre Hultgren Navjord	Norconsult, Oppdragsleder
Audun Celius	Tschudi Kirkenes AS, Daglig leder
Edgar Jensen	Sør-Varanger Brann og redning, Brannsjef
Vegar Nilsen Trasti	Sør-Varanger kommune, arealplanlegger

Rapporten er skrevet av Henrik Wildenschild, som også var prosessleder for HAZID-samlingen. Som er godkjent av Vegdirektoratet som Trafiksikkerhetsrevisor. Samt har utdanning i Samfunnsikkerhet og miljø (UiT) og annen relevant utdanning/fag som Risikoanalyse (UiT), ROS-analyse (kurs NUSB), Sikkerhetsstyring i transportsektoren (UiS), Årsstudium i grunnleggende psykologi (UiT), TS-revisjon/inspeksjon (NTNU).

Risikovurderingen baserer seg på deltakernes kompetanse og erfaringer og diskusjoner i gruppa. Gjennom diskusjonene ble det etablert et felles bilde av risiko ved de ulike løsningene i prosjektet som presenteres i denne rapporten.

Rapporten vil bli sendt på epost til alle deltakere. Bestiller Bjarne Mjelde har ansvaret for distribusjon og har også ansvaret for en evt. publisering/offentliggjøring av rapporten. Sendes også for kommentar til Tunnel-sikkerhets godkjenner og tunnelforvalter i SVV.

Eventuelle sensitive opplysninger unntatt offentligheten vil bli byttet ut med xxxxxxxxxxxx (og forklaring om at det er unntatt offentligheten, når rapporten blir offentliggjort).

3.1 Vurderingskriterier

3.1.1 Nullvisjonen trafiksikkerhet

Det er ikke satt eksakte vurderingskriterier for risiko i vegprosjekter i Statens vegvesen. De valg som gjøres på løsninger er bestemt ut fra flere forhold som standarder og normaler, Statens vegvesens 0-visjon og fagkunnskap på hvilke løsninger som er beste valg i forhold til omgivelsene de skal fungere i.

Nullvisjonens krav til sikre veger:

1. Vegens utforming skal lede til sikker atferd. Løsningene skal være *logiske og letteste* for trafikantene og redusere sannsynligheten for feilhandlinger. Vegen skal gi trafikantene nødvendig informasjon uten å være stressende. Vegen skal *invitere* til ønsket fart gjennom linjeføring, utforming og fartsgrenser. Det skal være enkelt å handle riktig og vanskelig å gjøre feil.
2. Vegens utforming skal beskytte mot alvorlige konsekvenser av feilhandlinger. Vegen skal ha beskyttende barrierer som tilgir en feilhandling. Fartsnivået skal være tilpasset vegens sikkerhetsnivå og menneskets tåleevne.

Det opereres med 3 ulike nivåer som sikrer 90 % overlevelsesgrad:

- gående og syklende, maks 30 km/t ved krysningspunkt
- sidekollisjoner, maks 50 km/t i kryss
- møteulykker, maks 70 km/t (ÅDT over 4000 uten midtrekkverk)
- utforkjøring, maks 70 km/t (harde hindre i sikkerhetssonen)

De standarder og normaler vi bygger vegmiljøer etter er basert på denne visjonen. Normalene og standardene gir ideelle krav. I de fleste tilfeller må vi også vurdere avvik og fravik fra disse. En risikoanalyse kan således gi oss et bedre grunnlag for å vurdere om det vi bygger vil være sikkert nok, og at vi gjør bevisste valg av hvilken risiko vi vil tillate.

3.1.2 Miljøvisjon

I forberedelsene til Nasjonal transportplan 2006-2015 ble det utarbeidet et tverretattlig forslag til miljøprofil for transportetatene. Dette arbeidet la grunnlaget for utarbeidelse av samferdselssektorens miljøvisjon:

Transport skal ikke gi alvorlig skade på mennesker eller miljø.

Dette innebærer at:

- Ingen mennesker skal bli alvorlig syke eller få vesentlig redusert livskvalitet
- Det biologiske mangfoldet skal ikke reduseres eller skades vesentlig
- Ingen viktige funksjoner eller områder i naturen skal skades vesentlig
- Ingen viktige kulturminner eller kulturmiljøer skal skades eller bli ødelagt

I arbeidet med denne risikovurderingen har gruppa (HAZID-samlingen) og forfatter tatt utgangspunkt i de foreliggende løsningene i forslaget til detaljreguleringsplanen, vurdert risiko ved disse og foreslått eventuelle risikoreduserende tiltak som kan innarbeides i endelig byggeplan. Tiltakene dreier seg om å optimalisere utformingen av veganlegget med hensyn til risiko for trafikkulykker og risiko for skading av miljø. Gruppa har anslått sannsynligheter for ulike hendelser og kommet fram til et bilde av forskjellene i hyppighet og konsekvens av hendelsene.

3.1.3 Ny veg sammenlignet med gammel veg (generelt)


Trafikksikkerhetsseksjonen i Vegdirektoratet har i forbindelse med kurs i virkningsberegning 11.09.13 opplyst forfatter følgende: Nye veger vil gjennomsnittlig redusere antallet ulykker med min. 30 %. Norske anslag ligger mellom 30 % og 50 %, mens en tysk undersøkelse sier 30 % sammenlignet med gamle veger.

3.2 Datagrunnlag

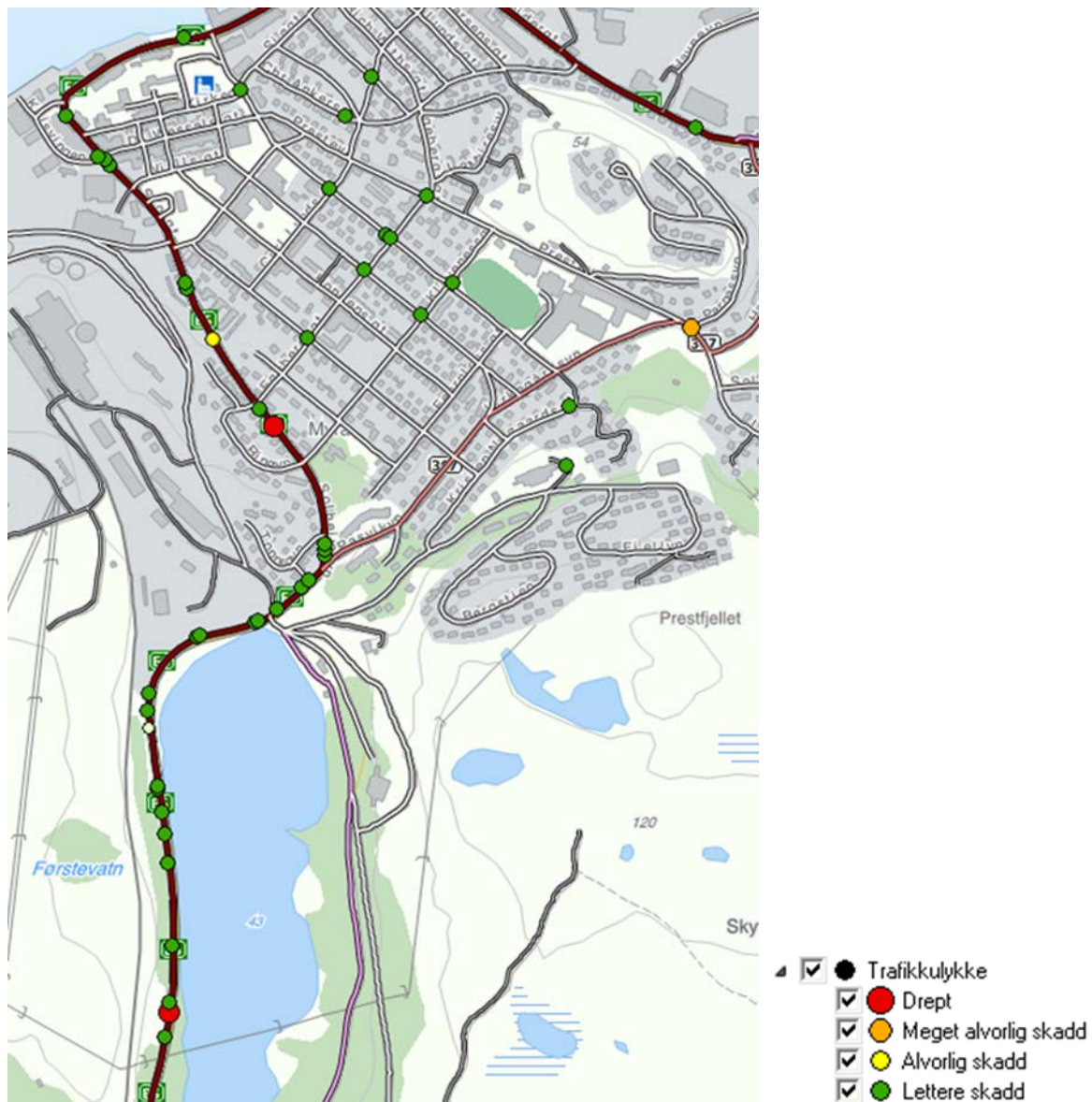
Det er brukt div. plantegninger for prosjektet, Christian Sverdrup og Snorre Hultgren Navjord (Norconsult) har levert alle andre data som er opplyst. NVDB er brukt for å innhente opplysninger om ulykker på den eksisterende strekning. TUSI-beregning (brannberegning) var tilgjengelig på møtet. Andre data som for eksempel responstid for nødetatene fremkom på HAZID-samlingen.

Tabell 5 Datagrunnlag veg

DATAGRUNNLAG VEG		KOMMENTAR
Veglengde	Ca. 200 E6 Ca. 700 m lokalveg	
Kjørefeltbredde	3,25 m	Dimensjoneringsklasse S1, tilpasses eksisterende veg
Trafikkvolum/årsdøgn trafikk ÅDT	E6 (2012): Nord for kryss: 3.790 Sør for kryss: 4.210 E6 (2030 (transportanalyse 2011-11-09)) Lav vekst: 4.800 Middels vekst: 10.800 Høy vekst: 13.100	
Andel tungtrafikk	11 % (2012)	
Farlig gods	Ingen kjente	
ÅDT sesongvariasjoner	Ingen av betydning	
Hastighetsaspekter	Fartsgrense E6 og lokalveger: 50 km/t	
Ankomsttid for redningstjeneste (antatt utrykningstid etter alarm er mottatt)	Politi: Brann: Ambulanse:	

<p>Myke trafikanter</p>	<p>IDAG: Fortau lang vestsiden av E6 sør for krysset. Fortau lang langs østsiden av E6 nord for krysset, i tillegg til utflytende areal som glir over i fortau nord for sving på vestsiden av E6.</p> <p>PLANLAGT: Fortau langs alle armer i rundkjøringen. Fortau på vestsiden av E6 sør for krysset. Fortau/GS-veg på vestsiden av tunnel. Ellers tosidig fortau. Gangfelt over alle armer i rundkjøringen. Avstand portal – gangfelt = ca. 65 m</p>	
<p>Ulykkesdata fra STRAKS</p>	<p>Se under</p>	<p>Det er brukt ulykkes historikk fra 1977 – 2013 (37 år) på ca. 2,1 km E6 i området hvor det skal bygges.</p>

Jeg vil presisere at bruk av ulykkes historikk baserer seg på data fra 1977 – 2013 på ca. 2,1 km E6 i området, det vil ikke være helt overførbart til nytt veganlegg og tunnel, da det nye anlegget vil være kortere i lengde, inneholder en tunnel og rundkjøring. Samt at det er planlagt 50 km/t i fartsgrense på det nye veganlegget og tunnelen, hvor det på eksisterende E6 i området har vært høyere fartsgrense tidligere, i dag er det av de 2,1 km ca. 2/3 av lengden 50 km/t og ca. 1/3 med 70 km/t. Kjøretøyene er blitt sikrere, flere bruker bilbelte og kjøreopplæringen blitt bedre og kravene i Statens vegvesen blitt strengere med tiden osv. Men å bruke disse data er det beste verktøyet vi har til og predikere ulykkesbilde i fremtiden. Jeg vil trekke frem at det selvfølgelig kan bli et annet ulykkesbilde enn tidligere, likevel antas det å bli mindre antall ulykker og med lavere konsekvens.



Figur 4 Politiregistrerte personskadeulykker 1977-2013 (kilde: NVDB)

STRAKS er Statens vegvesens registrerings- og rapporteringssystem for trafikkulykker. Systemet inneholder data fra politiets «Rapport om vegtrafikkuhell» og er det sentrale grunnlaget for det systematiske trafikksikkerhetsarbeidet i etaten.

STRAKS skadegradsdefinisjoner:

- Drept: En person som dør med en gang eller innen 30 dager som et resultat av en veitrafikkulykke.
- Meget alvorlig skadd: Personer med skader som en tid truer pasientens liv eller som fører til varig mén.
- Alvorlig skadd: Personer med større, men ikke livstruende skader.
- Lettere skadd: Personer med mindre brudd, skrammer osv. som ikke trenger sykehusinnlegging.

Det gjøres oppmerksom på at ulykker i NVDB/STRAKS er oppført med den alvorligste skadegrad for ulykken. F.eks. kan det være en drept og flere andre med lavere skadegrad, men det vil vises som en ulykke med skadegrad «Drept». Man kan da manuelt gå inn på hver ulykke og lese detaljer om hvor mange som er skadet og hvilken skadegrad de har. Samt mange andre opplysninger om ulykken som ulykkestype, føre, sikt osv.

Tabell 6 Oversikt over Politiregistrerte personskadeulykker 1977 - 2013 fordelt på type ulykke

Personskadeulykker	Uskadd	Lettere skadd (LS)	Alvorlig skadd (AS)	Meget alvorlig skadd (MAS)	Drept (D)
Påkjøring bakfra		1981, 1984 (2LS), 1990 (2LS), 1991, 1991 (2LS), 1992 x2, 1994, 2006, 2007, 2011 (2LS), 2012 (12 ulykker totalt 16 LS)		0	
Utforkjøring	1982	1977, 1986 (2LS), 1992 (2LS), 2003, 2009 (5 ulykker totalt 7 LS)		0	
Møteulykke		1998 (3LS), 2004 (2 ulykker totalt 4 LS)		0	2000 (1D+1LS) tør bar veg
Myk trafikant påkjørt		2001	1987 fotgjenger. påkjørt (1AS) snø/is	0	1996 fotgjenger påkjørt (1D) glatt
Annet		1992 (kryssulykke), 2000 (kryssulykke), 2004 (kryssulykke), 2006 (kryssulykke), 2011 (MC-velt i kjørebanelen) (5 ulykker totalt 5 LS)		0	
Totalt på skadegrad	1 (+ mange uregistrerte)	25 ulykker og 33 LS + en del uregistrerte	1 alvorlig skadd	0	2 drept og 1 LS

Tabell 7 Frekvens på 5 typer trafikulykker og skadegrad (basert på data fra tabell 5)

Ulykkestype	Lettere skadd	Alvorlig skadd	Meget alvorlig skadd	Drept
1. Påkjøring bakfra	Hvert 3. år			
2. Utforkjøring	Hvert 7,5. år			
3. Møteulykke	Hvert 18. år			Hvert 37. år
4. Myk trafikant påkjørt	Hvert 37. år	Hvert 37. år		Hvert 37. år
5. Annet	Hvert 7,5. år			

Tabell 8 Oversikt over trafikulykker fra 1977 til 2013

RISIKOMATRISSE LIV OG HELSE				
FREKVENS KONSEKVENNS	LETTERE SKADD	HARDT SKADD	DREPT	FLERE DREPTE
SVÆRT OFTE MINST 1 GANG PR ÅR				
OFTE MELLOM HVERT 2-10 ÅR	1. Påkjøring bakfra. 2. Utforkjøring 5. Annet			
SJELDEN MELLOM HVERT 10-30 ÅR	3. Møteulykke			
SVÆRT SJELDEN SJELDNERE ENN HVERT 30. ÅR	4. Myk trafikant påkjørt	4. Myk trafikant påkjørt	3. Møteulykke 4. Myk trafikant påkjørt	

Tabell 9 Risikomatrise med 37 års ulykkes historikk på eksisterende strekning.

3.3 Identifikasjon av sikkerhetsproblemer

3.3.1 Fremgangsmåte

Med sikkerhetsproblemer menes forhold ved vegsystemet som kan gi risiko for uønskede hendelser som kan medføre konsekvenser for trafikantene. Vi har også sett på risiko i forhold til miljø som støy og forurensning. Det har vært brukt sjekklister med sikkerhetskritiske forhold og risikofaktorer for dette.

3.4 Hvilke uønskede hendelser kan skje?

Det er vurdert ulike hendelser som satt i tabellene nedenfor.

Definisjon: Normal risiko (med normal risiko menes: akseptabel risiko sammenlignet med lignende veianlegg bygget etter dagens normer, krav, standard, trafikkmengde og sammensetning). Når det står OK menes at tenkt løsning har normal risiko.

3.4.1 Sjekkliste planlagt veg identifisering av risikoforhold

Tabell 10 Sjekkliste planlagt veg. Identifisering av risikoforhold

SJEKKLISTE PLANLAGT VEG IDENTIFISERING AV RISIKOFORHOLD				
SIKKERHETS- KRITISKE FORHOLD	RISIKO- FAKTORER	SPØRSMÅL	BIDRAG TIL RISIKO	
1	Logisk og lettlest	Kryss, på/avkjøringer, kurver, gangfelt	Er vegen forutsigbar for trafikantene?	OK foreløpig. Sjekkes i detaljer ved TS-revisjon på senere tidspunkt.
2	Informativ og ukomplisert	Vegmiljø, sikt, vegutstyr, skilting og oppmerking	Gir vegmiljøet bare nødvendig informasjon?	OK foreløpig. Sjekkes i detaljer ved TS-revisjon på senere tidspunkt.
3	Invitere til ønsket fart	Linjeføring, geometri, vegbredde	Er sikker fart et naturlig valg?	OK foreløpig. Sjekkes i detaljer ved TS-revisjon på senere tidspunkt.
4	Beskyttende barrierer	Rekkverk, sideterreng	Kan en feilhandling få alvorlige konsekvenser?	OK foreløpig. Sjekkes i detaljer ved TS-revisjon på senere tidspunkt.
5	Fartsnivå tilpasset menneskets tåleevne	Gangfelt	Er fartsnivået under 30 km/t?	Gangfelt i rundkjøring, bør mulig flyttes lengere vekk fra selve rundkjøringen pga. store blidsoner på tunge kjøretøy, stor andel tunge kjøretøy. Sjekkes i detaljer ved TS-revisjon på senere tidspunkt.
		Kryss	Er fartsnivået over 50 km/t?	OK. Rundkjøring og 50 km/t på fartsgrensen, naturlig nedsettelse av fart pga. av utforming av rundkjøring. Sjekkes

				i detaljer ved TS-revisjon på senere tidspunkt.
		Veg med ÅDT >4000 uten midtrekkverk	Er fartsnivået under 70 km/t?	Ikke aktuell, lav ÅDT og 50 km/t i fartsgrense.
		Harde hindre i sikkerhetssonen uten siderekker	Er fartsnivået under 70 km/t?	Ikke aktuell, 50 km/t i fartsgrense. Byområde.
6	Trafikkmengde	Vegstandard	Er standarden tilpasset trafikkmengden?	Ja OK
		Variasjon	Er det liten variasjon i trafikkmengden?	Nei OK
		Andel tunge kjøretøy	Er andelen mindre enn 10 %?	Nei den er ca. 30 %
7	Drift og vedlikehold	Friksjon, sikt, rekkverk, spordybde	Er standarden forutsigbar i iht. kravene?	Ikke aktuell på nåværende tidspunkt
8	Belysning	Møteulykker	Er andelen møteulykker liten?	Ja det er belysning og andelen møteulykker er lav, samt 50 km/t på fartsgrensen.
9	Registrerte ulykker på aktuelle strekning eller tilsvarende veger	Antall, type og alvorlighetsgrad	Er det få alvorlige personskader?	OK, ja det er lite alvorlige personskader, men mange påkjørsler bakfra i området med lettere skadde, men antas å bli mye mindre i tunnelen og rundkjøringen enn dagens situasjon.
10	Andre forhold		Miljø, støv, støy, forurensning med mer?	OK
SIKKERHETS-KRITISKE ORHOLD		RISIKO-FAKTORER	SPØRSMÅL	
	Helhetsvurdering			OK foreløpig. Sjekkes i detaljer ved TS-revisjon på senere tidspunkt.

Ikke avvik. OK	Bidrag til risiko/mulig avvik	Tiltak må settes inn

3.4.2 Sikkerhetsparametre risikoanalyse tunnel

Tabell 11 Sikkerhetsparametre risikoanalyse tunnel

SIKKERHETSPARAMETER	SPESIELLE FORHOLD VED TUNNELEN	KOMMENTAR
Tunnellengde	Ca. 990 m	Plassering tunnelmunning og lengde inngangskulvert ikke nøyaktig bestemt.
Antall løp	1	
Antall kjørefelt og kjørefeltbredde	2 x 3,25 m	
Kryss/rundkjøring i tunnel	Nei	
Tverrsnittsgeometri	T10,5	Inkl. 2 m – 2,40 m adskilt gang- sykkelveg.
Stigning (3-5 %)	Stigning < 3 % (0,8 – 2,5 %)	Begge tunnelmunningene er omtrent på samme nivå. 2,5 % stigning omfatter ca. 20 % av tunellens lengde på 990 m (ca. 198 m)
Enveis- eller toveistrafikk	Toveis trafikk	
Stopsikt	45 m	Forutsetter fartsgrense 50 km/t (Sa1). Tunnelen dimensjoneres ellers som H1 60 km/t (Ls=70 m) (e-post B. Mjelde 2014-01-30)
Konstruksjonstype	I fjell	
Trafikkvolum/årsdøgntrafikk	ÅDT 500-1000	År 2040, antas å kunne bli noe høyere hvis E6 knyttes til tunnelen i motsatt ende enn sentrum.
ÅDT sesongvariasjoner	Ingen av betydning	Ang. ÅDT og andel tung trafikk, se forøvrig Norconsult rapport nov. 2011: «Transportanalyse på bakgrunn av økt aktivitet for Kirkenesområdet Delutredning».
Transport av farlig gods	Ingen kjente	Antas å være normal nivå på farlig gods.
Prosentandel tunge kjøretøy og type tungtransport	Antatt tungandel: 30 %	2030 (transportanalyse 2011-11-09)
Særtrekk ved adkomstveger		

Hastighetsaspekter	Rettlinje på 330 meter i tunnelens østre ende (+ ca. 70 m i dagsonen)	
Avløp for brannfarlige og giftige væsker	Ja	Iht. HB021
Ankomsttid for redningstjeneste (antatt utrykningstid etter alarm er mottatt)	Politi min. 2-3 min Brann 2-3 min Ambulanse 2-3 min	Maksimum for Politiet avhenger av hva tid på døgnet og hvilken dag i uken og om de har andre oppdrag langt unna. Alle ankomsttider er beregnet med innsats fra sentrumssiden. Hvis innsatstid skal være fra motsatt ende av tunnelen er det ca. 10 km rundt. Brann og Ambulanse kan selvfølgelig også være opptatt med annet oppdrag som gjør ankomsttiden lengere.
Geografi og meteorologi Kilde: Norconsult rapport aug. 2010: <i>«Spredningsberegninger for utslipp til luft fra et energigjenvinningsanlegg på Kirkenes Industrial and Logistics Area (KILA)».</i>		
Ventilasjon		Iht. HB 021
Myke trafikanter	Ja	2 meter GS-veg adskilt fra vegbanen med rekkverk. Takhøyde \geq 3 meter.

Brannsikring/dimensjonering Dekket eller udekket PE-skum		Tildekket med 8 cm nettarmert betong pp-fiber
Vann- og frostsikring		PE-skum cm 6-7 cm
Omkjøringsmuligheter		Ja via «gamle» E6
Føringsveier for elektrisk kraft	Ja	I gang- og sykkelvegen

3.4.3 Sammenligning mot krav i tunnelklasser fra A og B, (denne tunnelen er klasse C).

Tabell 12 Sammenligning mot krav i tunnelklasser fra A og B

TEMA	GENERELLE KRAV	TUNNELEN
Tunnelprofil	Tunnelprofil 5.5, 8,5. 9.5	T10,5
	Fri høyde 4,6 m	Iht. HB 021
	Minimum høyde til teknisk utrustning over kjørebanen	Iht. HB 021
	Fri høyde under sidemonterte skilt minimum	Ca. 3 m ved GS-veg
	Kjørefeltbredde minimum 3,25 m (for tunneler over 500 m) Ved saktegående tung trafikk er minimum kjørefeltbredde 3,5 m.	Kjørefeltbredde 3,25
Belysning	Ved 60 km/t er lengde på inngangssone 50 m. Lengde på overgangssone I og II er begge 80 m. Luminansnivå (cd/m ²) i tunneler med ÅDT 2500; <ul style="list-style-type: none"> • Inngangssone – 50 • Overgangssone I -10 • Overgangssone II – 2 • Indre sone – 0,5 	Fartsgrense 50 km/t Iht. HB 021
Belysning i nisjer	Havarinisjer og snunisjer skal belyses slik at de visuelt skiller seg ut fra tunnelen for øvrig. Fra tunnelklasse B	Iht. HB 021
Drenering	Dreneringssystem i undersjøiske tunneler skal overdimensjoneres med 50 % eller mer i forhold til dim. Kapasitet i tunneler.	Ikke aktuelt (tunnel over sjønivå). Dreneres vha. gravitasjon.

Vann- og frostsikring	Anlegg. 0,4 m til sikring mellom normalprofil og sprengningsprofil.	Standard nå er 0,6
SIKKERHETSTILTAK		
Havarinisje	Havarinisje hver 500 m. Fra klasse B.	Iht. HB 021. En i midten og en i hver ende i dagsone
Havarinisje	Ved ÅDT (20) <=2500 og stigning over 5 % i en lengde over 1 km, bør det vurderes en ekstra havarinisje pr km stigning. I tunneler med toveistrafiikk og stigning over 5 %, over en lengde større enn 1 km, skal det anlegges et eget forbikjøringsfelt når ÅDT (20) > 2500. Fra klasse B.	Ikke aktuelt
Snusnisje	Snunisje hver 2000 m. Fra klasse B.	Ikke aktuelt
SIKKERHETSUTRUSTNING		
Avbruddsfri strømforsyning	Avbruddsfri strømforsyning, minimum 1 time driftstid er påkrevd for: <ul style="list-style-type: none"> • Overvåkning, styring • Rødt stoppblinksignal • Sikkerhetsbelysning • Evakueringslys • Nødtelefon • Serviceskilt • Kommunikasjons- og kringkastingsanlegg Fra klasse A. Avbruddsfri strømforsyning kan vurderes for ventilasjons-anlegg	Iht. HB 021
Evakueringslys, ledelys	Skal tennes automatisk ved fjerning av brannsløkker eller alarm for brannsentral. Monteres på en side, innbyrdes avstand ca. 62,5 m og i kurve med sikt fra lys til lys. Lysytelse ca. 1800 Lu, fargetemp ca. 4000 K. Fra A.	Iht. HB 021. I april i 2013 ble NS-EN 16276 <i>Rømningslys i veitunneler</i> vedtatt som norsk standard. Denne angir maks avstand mellom lys - 25m. De nye kravene blir implementert i vårt regelverk i form av et

		rundskriv.
Avstandsmarkering	Gjelder i tunneler lengre enn 3000 m. Gjenværende tunnallengde angis hver 1000 m. Fra klasse A.	Ikke aktuelt
Nødstasjon	Hver 125 m (maksimalavstand) og utenfor hver tunnelmunning. Nødstasjon i forbindelse med havarinisje. Hver stasjon skal inneholde nødtelefon og to brannslukkere. Nødstasjon monteres i støvtett kiosk med innvendig belysning, utstyrt med panikkbeslag.	Iht. HB 021
Slokkevann	Mulige løsninger: Egne kummer (6m ³) <ul style="list-style-type: none"> • Tankvogn (6m³) • Slokkevannsreservoar ved lavbrekk 	Vann til KILA under GS-veg
Rødt stoppblinksignal	Rødt stoppblinksignal foran tunnelåpningene og ved snunisjer (der dette finnes) Fra klasse B.	Iht. HB 021
Fjernstyrte bommer	Vurderingskrav. Fra D/B	Iht. HB 021
Variabel skilt	Vurderingskrav. Fra B	Iht. HB 021
ITV-overvåkning	Fra klasse C	Iht. HB 021
Kommunikasjons- og kringkastingsanlegg	Tunneleier har ansvar for å etablere viderefremidling av nødkommunikasjon og kringkasting i alle tunneler lenger enn 500 m. Fra klasse A	Iht. HB 021
Mobiltelefon	Vurderingskrav – avklares med mobiltelefonoperatører.	Iht. HB 021
Høydehinder	Høydehinderet skal være solid slik at alle kjøretøy som berører hinderet vil registrere det. Høydehinderet sløyfes dersom bruer eller andre konstruksjoner har nødvendig avvisende kraft.	Iht. HB 021
Oppstilling i dårlig vær	Breddeutvidelse vurderes økt for ekstra sikkerhet.	Ikke aktuelt
Gang-sykkel-trafikk	Tillatt?	GS-veg bredde 2 meter – 2,40 m gjennom

		tunnelen, fysisk skille mot vegbanen.
Nødutganger	Fra klasse C	Ikke aktuelt
Gangbare tverrforbindelser	Fra klasse E	Ikke aktuelt

FORKLARING PÅ FARGEKODER		OPPFØLGING
	Ikke avvik	Ikke behov for tiltak
	Svakhet/mangel, mulig avvik	Bidrag til risiko og kostnader vurderes
	Avvik fra HB021	Avviket lukkes ved å fylle kravet eller iverksette alternative tiltak som minst gir like god kvalitet

3.4.4 Risikoanalyse tunnel

Definisjon: Normal risiko (med normal risiko mener forfatter: akseptabel risiko sammenlignet med lignende veianlegg bygget etter dagens normer, krav, standard, trafikkmengde og sammensetning) Når det står OK menes at tenkt løsning har normal risiko.

NR	ELEMENT	HENDELSE	RISIKO
1	Tunnel / veg	Påkjørsel bakfra	Mye historisk påkjøring bakfra i området. Mer enn normalt.
2		Påkjørsel tunnelvegg/installasjoner	OK
3		Møteulykke	OK
4		Påkjørsel myke trafikanter + dyr	OK
5		Kollisjon med stein og is	OK
6	Portal / veg	Påkjørsel portal	OK
7		Utforkjøring mot sideterreng	OK
8		Trafikkulykke i vegbanen	OK
9	Brann	Brann i lett kjøretøy	OK
10		Brann i tungt kjøretøy	OK
11	Lekkasjer	Farlig gods i tunnel	OK
12		Vann i tunnel og veg	OK
13	Utenfor tunnel	Utforkjøring på veg inn mot tunnelen	OK
14	Støv	Berøringspunkter	OK
15	Støy	Berøringspunkter	OK, det skal utføres støyberegning senere, men ut fra nåværende informasjon antas dette punktet å

			være OK	
16	Ytre miljø Se for øvrig Norconsult rapport aug. 2010: «KIRKENES INDUSTRIAL LOGISTICS AREA (KILA) MILJØUNDERSØKELSE Sammenstilling av analyseresultatene».	Biologisk mangfold nært tunnelen	OK, ingen registrerte truede arter i området.	
17		Friluftsområde nært tunnelen	Nei ikke kjent	
18		Kulturminner nær tunnelen	Nei ikke kjent	
19		Landbruk nært tunnelen	Nei	
20		Drikkevann nært tunnelen som kan forurennes	Nei	
21		Verneplan vassdrag berørt nært tunnelen	Nei	
22		Geologisk forhold i tilknytning til tunnelen	OK, det skal utføres flere geotekniske undersøkelser, men de som er utført tilsier ikke noen problematikk i forhold til sikkerhet.	
23		Nedslagsfelt for tunnelvann	OK	
24		Utslipp av tunnelvann	OK	
25		Salting i tunnel og utslipp	OK veldig lite salting i Kirkenes	
26		Opphold	Opphold i tunnelen ved dårlig vær	Ikke aktuell
27		Annet		Ingenting ble nevnt på HAZID-samlingen

Ikke avvik. OK	Bidrag til risiko/mulig avvik	Tiltak må settes inn

Tabell 13 Risikoanalyse tunnel

Tunnelen skal bygges iht. gjeldende krav i SVV håndbøker, avvik fra disse normaler behandles av Vegdirektoratet.

3.4.5 Risikoanalyse veg

Siden det kun er 70 m veg i dagen i hver ende av tunnelen samt en rundkjøring i tilknytning til den 70 m veg i dagen på sentrumssiden, ble alle hendelser fra tabell 12 brukt i tabell 13. Det ble ikke brukt så mye tid på trafikksikkerhetsdelen ved rundkjøringen, men det vil bli gjennomgått i detaljer ved fremtidig TS-revisjon, som utføres av godkjent TS-revisor i Norconsult i samarbeid med Statens vegvesen. HAZID-samlingen var enige om at rundkjøringen og 2 x70 m veg ikke ville påvirke samfunnets sårbarhet eller være noen risiko for samfunnet. Tvert i mot vil en tunnel bidra til at det er omkjøringsvei til Kirkenes halvøya.

Definisjon: Normal risiko (med normal risiko mener forfatter: akseptabel risiko sammenlignet med lignende veianlegg bygget etter dagens normer, krav, standard, trafikkmengde og sammensetning) Når det står OK menes at tenkt løsning har normal risiko.

NR	ELEMENT	HENDELSE	RISIKO
1	Veg	Påkjørsel bakfra	Mye historisk påkjøring bakfra i området. Mer enn normalt.
2		Møteulykke	OK
3		Påkjørsel myke trafikanter	Mulig at gangfelt i rundkjøringen ligger ugunstig nær rundkjøring. Høy andel tunge kjøretøy med store blindsoner, dette sjekkes ved TS-revisjon senere.
4		Påkjørsel av dyr både vilt og husdyr (rein, sau, hest osv.)	OK
5		Kollisjon med stein, jordras, snøras m.m.	OK
6		Utforkjøring mot sideterreng	OK
7		Trafikkulykke i vegbanen f.eks. kryssulykke, motorstopp/havari eller annet som ikke er en av de ovenstående.	OK
8	Brann	Brann i lett kjøretøy	OK
9		Brann i tungt kjøretøy	OK
10	Lekkasjer/nedbør/ Flom	Farlig gods	OK
11		Vann på veg	OK
12	Støv	Berøringspunkter	OK
13	Støy	Berøringspunkter	OK, det skal utføres støyberegning senere, men ut fra nåværende informasjon antas dette punktet å være OK
14	Ytre miljø	Biologisk mangfold	OK, ingen registrerte truede arter i området.
15		Friluftsområde nært vegen	Nei, ikke kjent
16		Kulturminner nært vegen	Nei, ikke kjent
17		Landbruk nært vegen	Nei
18		Drikkevann nært vegen som kan forurenses	Nei
19		Verneplan vassdrag berørt nært vegen	Nei

20		Geologisk forhold i tilknytning til vegen	OK, det skal utføres flere geotekniske undersøkelser, men de som er utført tilsier ikke noen problematikk i forhold til sikkerhet.
21		Salting på vegen	OK veldig lite salting i Kirkenes
22	Omkjøringsmulighet	Hvilke konsekvenser vil langvarig stenging av vegen ha. Og hvor finnes omkjøringsmulighet	Eksisterende E6 vil fungere som omkjøringsveg
23	Annet	(sett inn det du mener mangler ovenfor, her)	Ingenting ble nevnt på HAZID-samlingen

Ikke avvik. OK	Bidrag til risiko/mulig avvik	Tiltak må settes inn

3.4.6 Medvirkende faktorer til de uønskede hendelsene

Det vil være ulike medvirkende faktorer til at en uønsket hendelse skjer. Dette kan være uoppmerksomhet hos fører, fører som sovner, fart som ikke er tilpasset vegen og vegforholdene, feil feltvalg på vegen, villet handling hos fører (selvdrap), feil på/i vegen eller omgivelser (barrieremangler) og så videre.

4 Vurdering av risiko

4.1 Fremgangsmåte

Hver uønskede hendelse er vurdert i forhold til sannsynlighet og konsekvens av hendelsen. Det er brukt en enkel risikomatrix med 4 x 4 felt. Dette gir et helhetlig risikobilde av alle hendelsene. Tallene i risikomatriksen stammer fra skjemaet «risikoanalyse tunnel og veg», hvor hver nr./tall henviser til en gitt uønsket hendelse.

Med risiko menes sannsynlighet multiplisert med konsekvensen. Usikkerhet vil alltid være en del av et risikobilde, man vet aldri nøyaktig hvor stor sannsynlighet en hendelse har for å skje, og konsekvensen kan påvirkes av tilfeldigheter og små marginer. Når HAZID-samlingen antar en sannsynlighet og en konsekvens er det ut i fra, erfaring og kvalifiserte anslag.

Risikoanalyse har nesten alltid en utfordring i forhold til usikkerheten i forbindelse med noen typer uønskede hendelser, der er derfor ikke alltid hensiktsmessig å plassere disse i en risikomatrix, men fortsatt viktig at disse diskuteres og forsøkes løst med anbefalte tiltak hvor man bruker et føre var prinsipp. Tunnelen må sikkerhets godkjennes iht. tunnelsikkerhetsforskriften hvert 5. år og i den anledning kan det skje at man finner nye problemstillinger i forbindelse med det.

I Risikomatriksen er det kun tatt med de uhellstyper som vi mener er spesielt fremtredende, dvs. at de mulig overstiger akseptabel risiko og hvor det faktisk er mulig å sette inn risikoreducerende tiltak. Begrunnelse for dette metodevalg er gitt tidligere i rapporten (kapittel 2). Kort sagt innebærer det at man på HAZID-samlingen får mer tid til å diskutere risiko som ikke blir fanget opp i kravene i Håndbøkene til SVV, eller andre av risikokartleggingsprosessene som ellers utføres. Dette er typisk når lokale forhold tilsier at kravene i håndbøkene ikke er tilstrekkelig. Hvis alle uhellstyper skal plasseres i risikomatriksen kan det fort bli overfladisk (fordi man bruker for mye av tiden på dette), spesielt når usikkerheten ofte er stor. Men hvis risikoanalysen utføres på en eksisterende tunnel eller veg vil det være hensiktsmessig å plassere de fleste uhellstyper inn i risikomatriksen (her brukes da mindre tid på presentasjon av prosjektet, tekniske detaljer og man har også uhellsdata tilgjengelig for det aktuelle analyseobjektet).

Andre punkter som ikke egner seg plassert i en risikomatriks eller at usikkerheten er for stor til å plassere den, vil likevel kunne bli omtalt i Kap. 5 «Helhetlig risikobilde og temaer diskutert på HAZID-samlingen». Samt i Kap. 5.1 «Risikoreducerende tiltak».





Når en og samme uhellstype plasseres flere steder og eller i 2 ulike risikomatriser, vektlegges den som har størst risiko.

Ut fra data i TUSI-beregningen (vedlegg 1) anså vi det som mindre viktig å plassere hendelsene «Brann i lett kjøretøy» (hvert 333. år) og Brann i tungt kjøretøy» (hvert 500. år) i risikomatriksen noe som blir ganske sjeldent pga. lav ÅDT og tunnelenes korte lengde og lite stigning. Samt at det ikke er fjelloverganger i nærheten av tunnelen som kunne tilsi mye tunge kjøretøy med varmgang i bremsene.

Uhellstyper vil kunne plasseres på flere ulike konsekvenser, når usikkerheten tilsier det.

RISIKOMATRISE LIV OG HELSE				
FREKVENS KONSEKVENNS	LETTERE SKADD	HARDT SKADD	DREPT	FLERE DREPTE
SVÆRT OFTE MINST 1 GANG PR ÅR				
OFTE MELLOM HVERT 2-10 ÅR				
SJELDEN MELLOM HVERT 10-30 ÅR	1. Påkjøring bakfra 3. Møteulykke 5. Annet	3. Møteulykke		
SVÆRT SJELDEN SJELDNERE ENN HVERT 30. ÅR	2. Utforkjøring 4. Myk trafikannt påkjørt	1. Påkjøring bakfra 2. Utforkjøring 4. Myk trafikannt påkjørt 5. Annet	3. Møteulykke 4. Myk trafikannt påkørt 5. Annet	

Tabell 14 Risikomatriks Liv og helse.

	Tiltak ikke nødvendig		Tiltak bør vurderes
	Tiltak skal vurderes		Tiltak nødvendig

Uh = Uhellstyper:

5 Helhetlig risikobilde og risikoreduserende tiltak

Med valg av fartsgrense på 50 km/t er risikoen for personer i kjøretøy tatt godt vare på, da det sjeldent skjer dødsfall i denne fartsgrensen. Men myke trafikanter er selvfølgelig utsatt i denne fartsgrensen. Det positive med dette prosjektet er at det er tatt hensyn til myke trafikanter fra planleggingen startet opp. Prosjektet anses å bidra til god trafiksikkerhet og statistisk sett meget liten sannsynlighet for brann i tunnelen, men hvis det først skjer en større brann i et tungt kjøretøy kan konsekvensen bli stor. Hvis tunnelen koples på en evt. ny E6 ved industriområdet vil en oppnå bedre samfunnsikkerhet i og med at det blir en omkjøringsmulighet inn til Kirkenes sentrum, samt at evt. ny E6 vil redusere ÅDT på eksisterende E6 inn mot sentrum. Som igjen vil gi mindre antall ulykker, mindre støy og støv på den delen som blir erstattet av evt. ny E6. Prosjektet virker på nåværende tidspunkt som å ha gjort grundige undersøkelser på trafikkanalyse, miljø og grunnundersøkelser.

5.1 Anbefalte risikoreduserende tiltak

Følgende tiltak er viktige for å redusere risikoen til et så lavt nivå som mulig. Forslag til tiltak er Hazid-samlingens vurdering, formulert av forfatter av rapporten.

Tiltakene er **ikke** listet opp i prioritert rekkefølge (totalt 11 tiltak).

1. Vurdere hvilke skilt med tekst som også skal være på Russisk, gjelder spesielt tunnelen ift. evakuering, varsling, brann m.m. Det bør også vurderes om det er mulig for Vegtrafikksentralen (VTS) å ha ferdiginnspilte beskjeder på russisk som kan avspilles fra VTS på høyttalere/innsnakk-systemet i tunnelen ved f.eks. brann. Dette punktet (2.) ble ikke diskutert på HAZID-samlingen men ble foreslått ved risikoanalyse ved ny planlagt tunnel på E105 Bjørkheim – Storskog. Parsell 1B: Ternevann – Elvenes. Sør-Varanger kommune og er like aktuell ved denne tunnelen.
2. Motlys pga. lavt hengende sol kan gi blinding når man kjører inn og ut av tunnelen, kombinert med at Russiske trafikanter er kjent for å kjøre med noe mindre kjøreavstand mellom kjøretøyene. Dette kan føre til farlige situasjoner som f.eks. uventet oppbremsing pga. av solblinding ved tunnelåpning, derfor anbefales det at ekstra belysning i adaptjonssonen ved tunnelåpning for å kompensere for dette. Ekstra belysning kan kompensere for økt sannsynlighet for både påkjørsel bakfra, møteulykker og kollisjon med installasjoner og tunnelvegg. Dette bør vurderes i planstadiet, men kan også vurderes etter at tunnelen er bygd slik at man får et mer korrekt inntrykk av solforhold på stedet. Dette punktet (2.) ble ikke diskutert på HAZID-samlingen men ble foreslått ved risikoanalyse ved ny planlagt tunnel på E105 Bjørkheim – Storskog. Parsell 1B: Ternevann – Elvenes. Sør-Varanger kommune og er like aktuell ved denne tunnelen. Nå er det ikke sikkert at motlys blir et problem ved





denne tunnelen, men med tanke på stor historisk overvekt av ulykker med påkjøring bakfra er det veldig aktuelt hvis motlys blir en utfordring. Ekstra belysning i adaptjonssonen vil også virke positivt på trafiksikkerheten da rundkjøring og fotgjengerfelt ligger nært tunnelen, noe som vil gi bedre reaksjonstid for sjåfør.

3. Brannvesenet ønsker brannhydrant (ikke påkjøringsfarlig) min. 1 sted i tunnelen og da helst på midten, men pga. «lang» omkjøringsveg bør det være 3 stk. 1 i hver ende og 1 på midten. Siden det er planlagt overdimensjonert vannrørledning gjennom tunnelen til industriområdet vil det være klokt å velge brannhydrant i stedet for brannkummer. Pga. lang vinter med mye kulde må det velges en type som ikke fryser igjen, bruk av varmekabler eller annen løsning jeg ikke kjenner til.
4. Brannvesenet tas med videre i prosessen ang. brannhydrant/slokkevannskum, brannventilasjon, avløp for brannfarlige og giftige væsker, system for innsnakk (kringkasting) og nødsambandet.
5. Siden tunnelens lengde kun er 11 m fra grensen til at det kreves dimensjonering for 50 MW brann (60 minutter.), hvor tunneler under 1000 m kreves dimensjonering for 20 MW brann (60 minutter.). Men med tanke på høy andel tung bil trafikk og mulige etableringer av industri og servicevirksomhet innen olje- og gassvirksomhet vil det være klokt å vurdere om det bør velges dimensjonering for 50 MW brann (60 minutter). Ta gjerne kontakt med tunnel-sikkerhets godkjenner i SVV i Region nord for evt. spørsmål rundt dette punktet (eller andre punkter da han ikke var med på HAZID-samlingen)
6. Rødt stoppblinksignal bør plasseres slik at det tydelig ses av myke trafikanter, aller helst bør halvbom plasseres slik at den også varsler/sperrer for myke trafikanter, med mulighet for å komme rundt bommen slik at universell utforming ivaretas.
7. Fjernstyrte bommer vurderes plassert nært rundkjøring, slik at man unngår at kjøretøyer tar av i rundkjøringen og begynner å snu kjøretøyet i vegbanen foran tunnelen.

Tiltak fortsettes neste side.....

Uh /(punkt)	Hendelse	Tiltak
3	Møteulykke	8. Hvis ikke tunnelen er for kort til å tillate forbikjøring, bør det likevel vurderes om forbikjøring skal forbys pga. høy andel tunge kjøretøy.
4	Myk trafikant påkjørt	9. Ekstra belysning i adaptjonssonen mot sentrum vurderes for å redusere risikoen for påkjørsel av myke trafikanter i gangfelt ved rundkjøring. Vil gi lengre reaksjonstid for sjåførere ved overgang fra tunnel til veg i dagen. Dette pga. kort avstand fra tunnelportal til rundkjøring.
4	Myk trafikant påkjørt	10. Gangfelt bør vurderes flyttet lengere vekk fra rundkjøring og inn mot tunnelen, pga. av store blidsoner på tunge kjøretøy og høy andel av disse. Mulig at dette tiltaket gir andre uheldige risikomomenter som at kjøretøyene oppnår høyere fart ut av rundkjøring. Dette skal ses på i TS-revisjonen.
5	Påkjøring bakfra (ANNET)	11. Som ved tiltakspunkt 1 bør det også vurderes om det skal skiltes på Russisk (og Norsk) med en oppfordring til å holde god nok avstand mellom kjøretøyene. Jeg er usikker på om dette finnes som standard skilt eller kun har vært brukt i kampanjeøyemed. (1001-1002-1003 regelen / 3 sekunders avstand). Dette tiltaket kan også brukes andre steder i Kirkenes siden det ser ut som en overvekt av denne type ulykker.

Tabell 15 Oppsummering av anbefalte tiltak fra risikomatriksen.

	Tiltak ikke nødvendig		Tiltak bør vurderes
	Tiltak skal vurderes		Tiltak nødvendig

Tiltak kan i tillegg vurderes/iverksettes ut fra det helhetlige risikobildet, eller på grunnlag av andre ting som er nevnt andre steder i rapporten. Samt at det kan oppstå endringer i prosjektet eller nye opplysninger/funn videre i arbeidet og under anleggsfasen, driftsfasen osv.

Henrik Wildenschild 26.02.2014

6 Bibliografi

HB 231 Statens vegvesen, Vegdirektoratet. (2011). *Håndbok 231 rekkverk*. Oslo: SVV.

Lovdata. (2013, 10 30). *Lov om planlegging og byggesaksbehandling (plan- og bygningsloven), Kapittel 4. Generelle utredningskrav*. Hentet 11 5, 2013 fra <http://www.lovdato.no/all/tl-20080627-071-007.html>

Lovdata. (2013, Mars 14.03.2013). *Lovdata, Forskrift om sikkerhetsforvaltning av veginfrastrukturen (vegsikkerhetsforskriften)*. Hentet Mars 14.03, 2013 fra <http://www.lovdato.no/for/sf/sd/td-20111028-1053-0.html#4>

Miljødirektoratet. (2014, 02 19). *Miljøstatus.no*. Hentet 02 19, 2014 fra <http://www.miljostatus.no/kart/>

Vegdirektoratet, Statens vegvesen. (2007). *Håndbok 271*. Oslo: Vegdirektoratet, Statens vegvesen.

Vegdirektoratet, Statens vegvesen. (2010). *Håndbok 021 Vegtunneler*. Oslo: Vegdirektoratet, Statens vegvesen.

Vegdirektoratet, Statensvegvesen. (2007). *Håndbok 271*. Oslo: Vegdirektoratet, Statens vegvesen.

7 Vedlegg (13 stk. vedlegg)

TUSI-beregning KILA-tunnelen

TUSI (Tunnelsikkerhet): Ved hjelp av geometriske data for tunnelen beregnes en forventet ulykkesfrekvens for deler av og hele tunnelen. Beregningene er basert på norske og utenlandske undersøkelser som dokumenterer sammenhengen mellom ulykkesfrekvens og geometriske forhold.

ÅDT: 1000 kjt./døgn
Tunnellengde: 990 m
Tungtrafikkandel: 30 %
Fartsgrense: 50 km/h

	Antall hendelser pr. år	Tid mellom hver hendelse
Havari / Kjøretøystopp	3	112 dager
Personskadeulykker	0,15	6,5 år
Branntilløp lett kjøretøy	0,003	333 år
Branntilløp tung kjøretøy	0,002	500 år
Branntilløp total	0,005	200 år
Ulykkesfrekvens *	0,424	

* Ulykkesfrekvens = antall personskadeulykker pr. mill.kjt.km

Kjøretøystopp: betyr normalt at kjøretøyer slipper opp for drivstoff, eller får motorstopp. Normalt vil slike hendelser ikke kreve aksjon fra utrykningskjøretøy.

Personskadeulykker: vil kreve innsats fra politi / ambulanseskjøretøy.

Branntilløp: vil kreve stenging, utrykning, slokking og eventuelt evakuering av hele tunnelen.

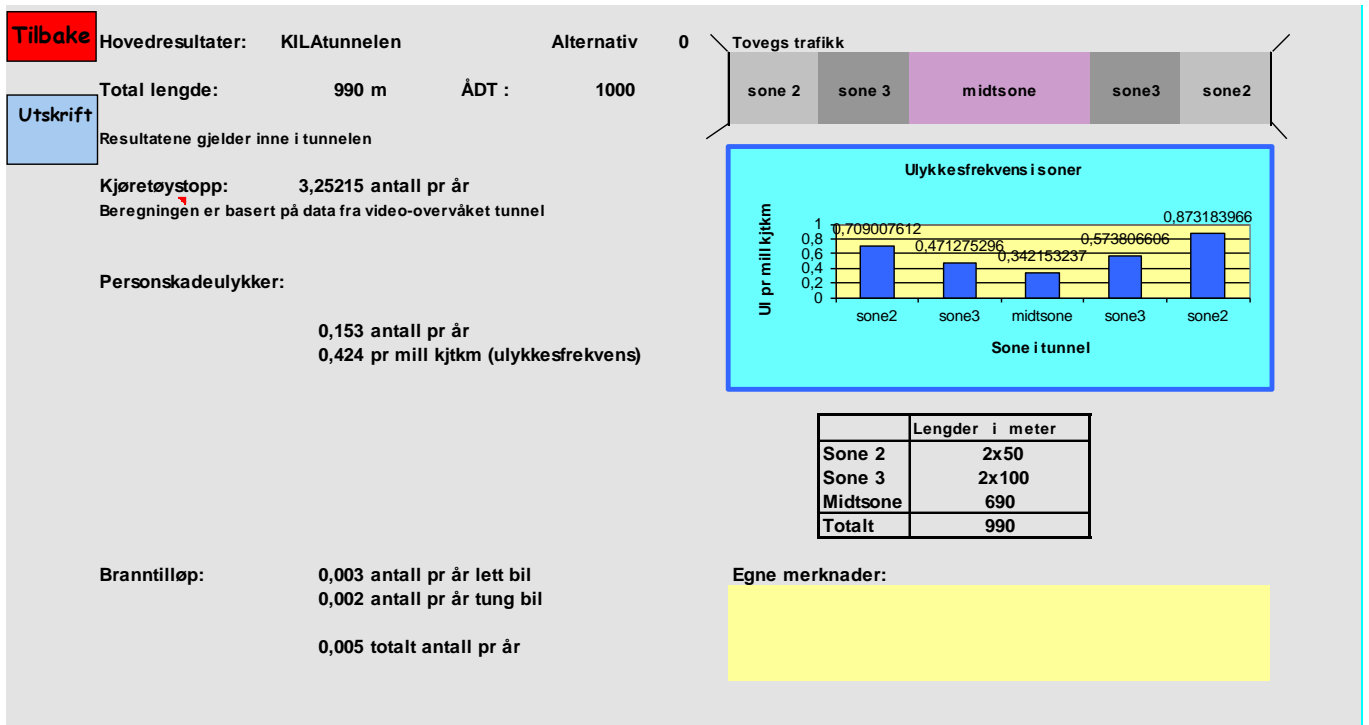
Dato: 19.02.2014

Christian Høydal Forsmo

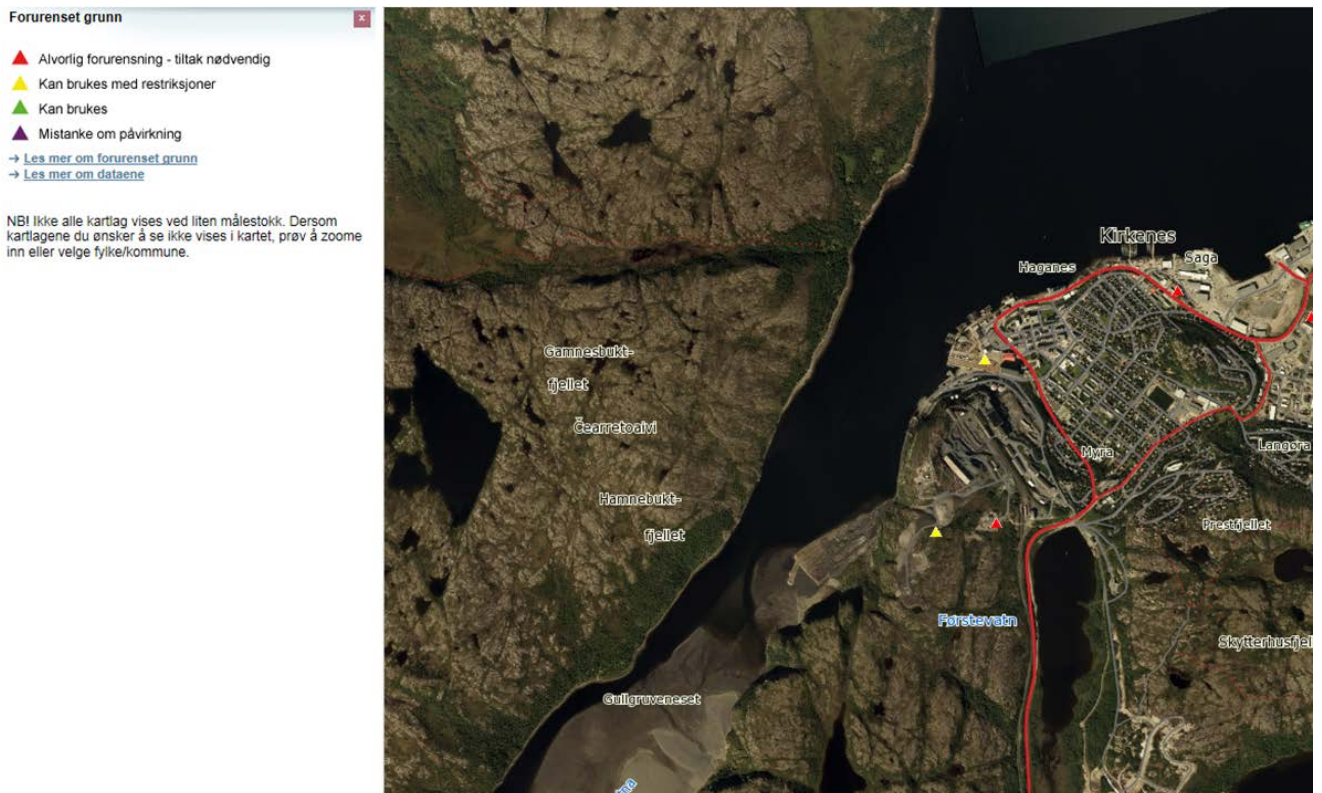
Sikkerhetskontrollør

Statens vegvesen Region nord

Seksjon: Byggherre



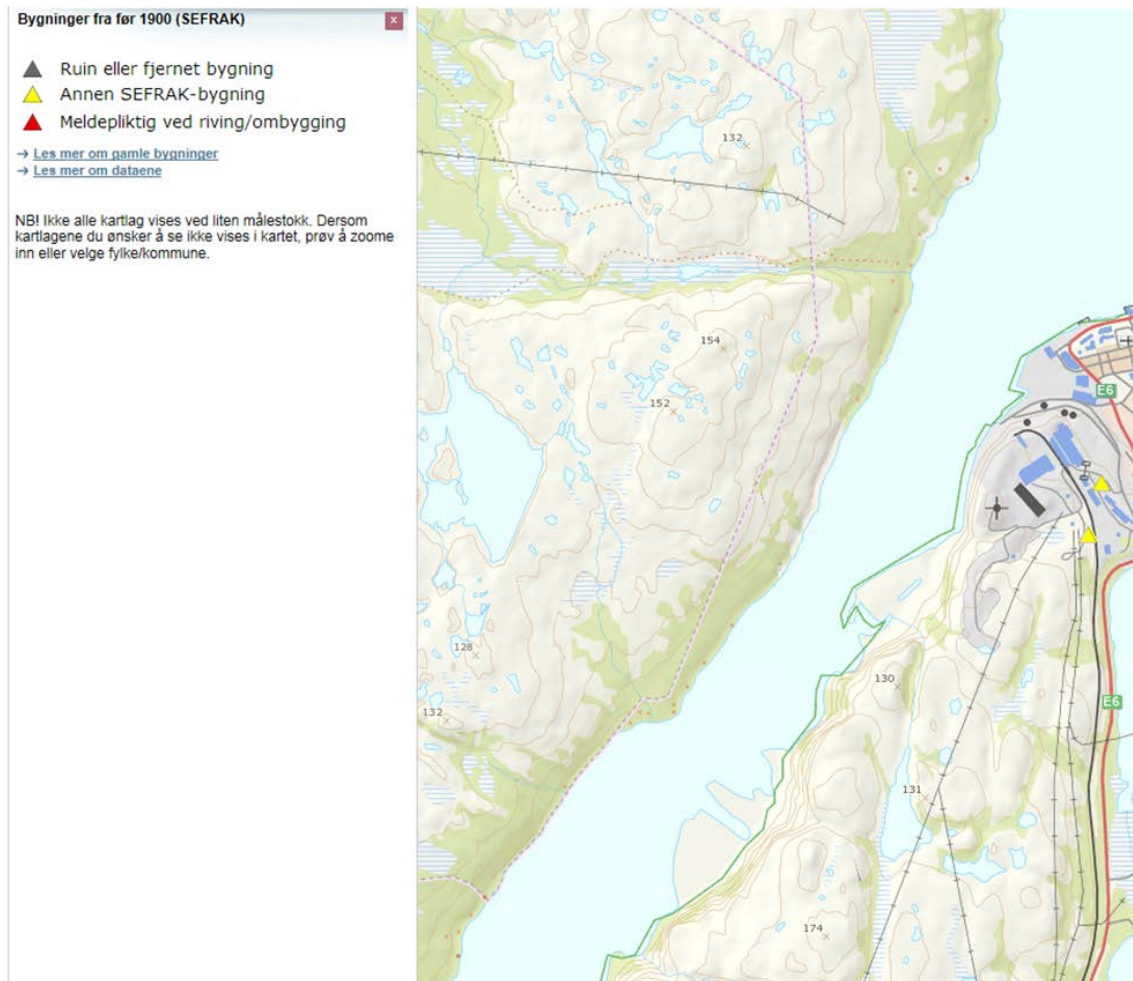
Figur 6 Vedlegg 2 TUSI-beregning 2 av 2



Figur 7 Vedlegg 3 Forurenset grunn (Miljødirektoratet, 2014) Iflg. Norconsult og Tschudi vil dette ikke påvirke bygging av tunnel eller veg.



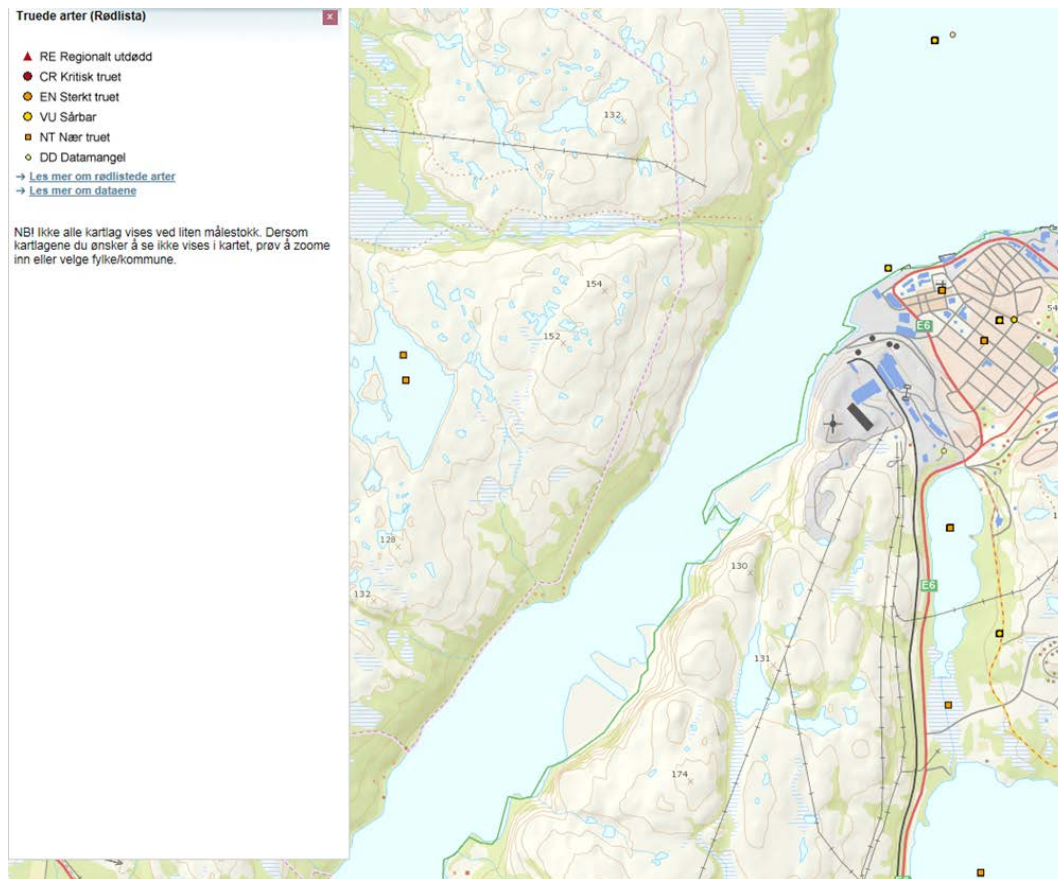
Figur 8 Vedlegg 4 Vernede områder (Miljødirektoratet, 2014) Dette gjelder jakt av vilt, ikke aktuelt i denne sammenheng



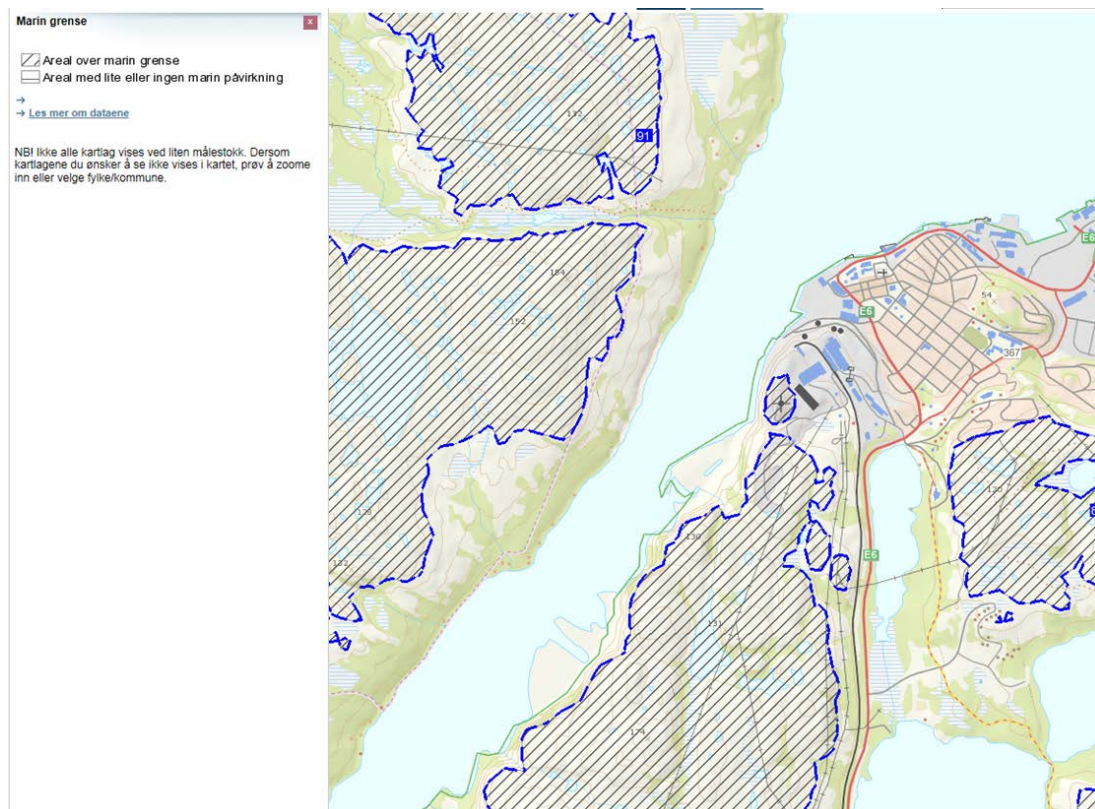
Figur 9 Vedlegg 5 SEFRAK (vernede bygninger) (Miljødirektoratet, 2014) Ingen SEFRAK-bygninger i området hvor det skal bygges.



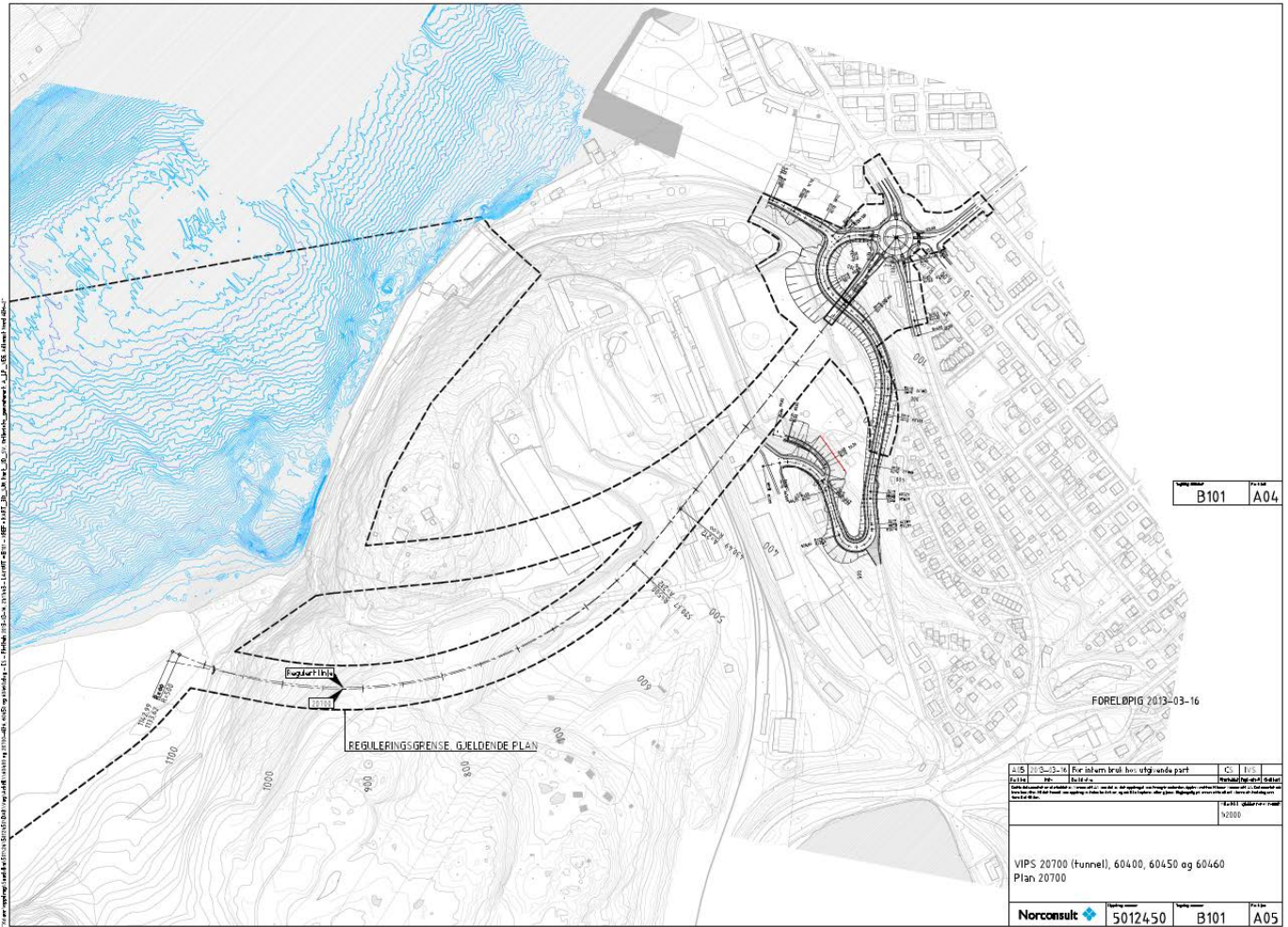
Figur 10 Vedlegg 6 Klimaendringer, sårbarhet (Miljødirektoratet, 2014) Iflg. Norconsult har dette ikke betydning pga. høyde over havet.



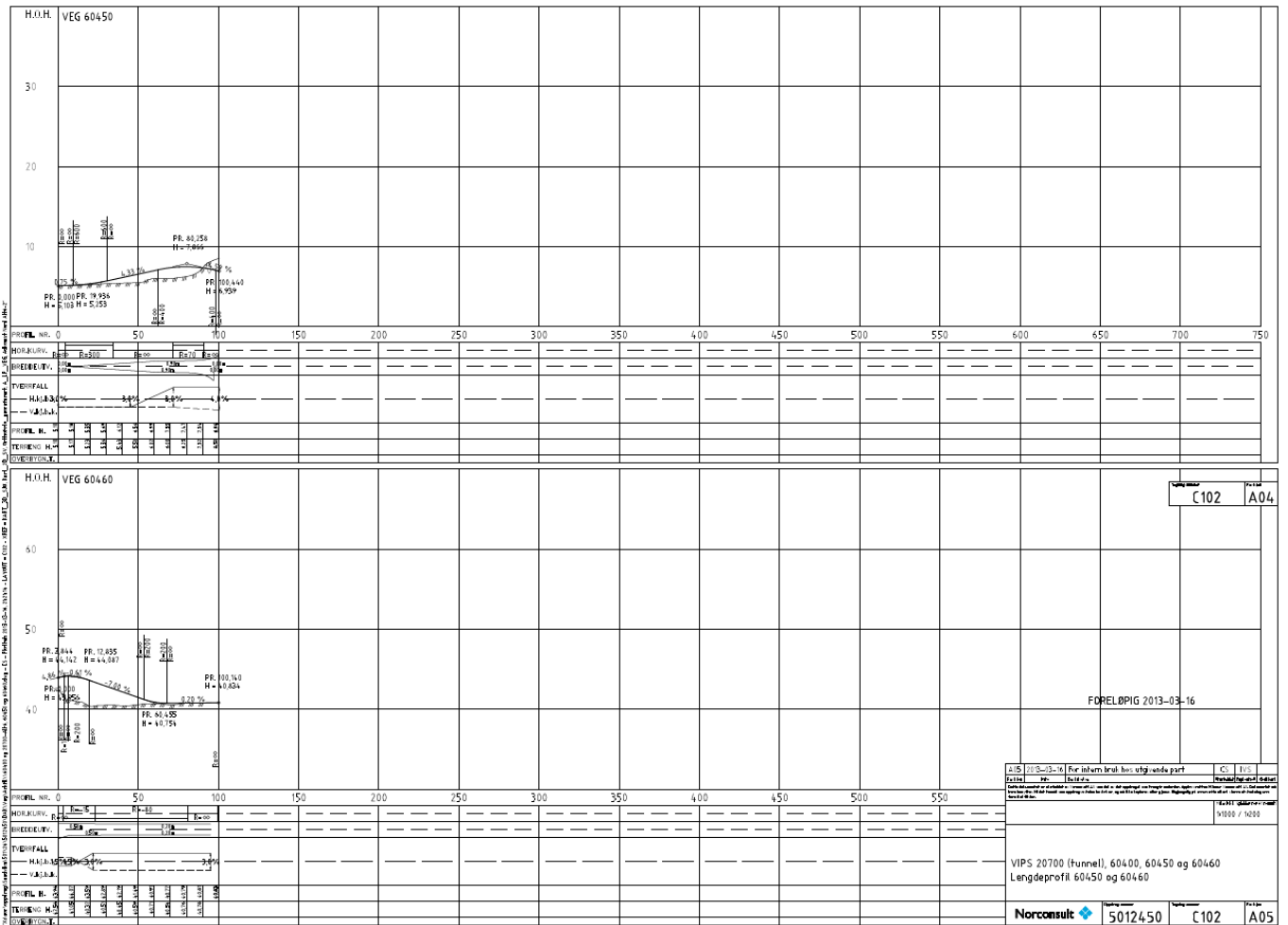
Figur 11 Vedlegg 7 Truede arter (Rødlista) (Miljødirektoratet, 2014) Ingen truede arter er registrert i området det skal bygges.



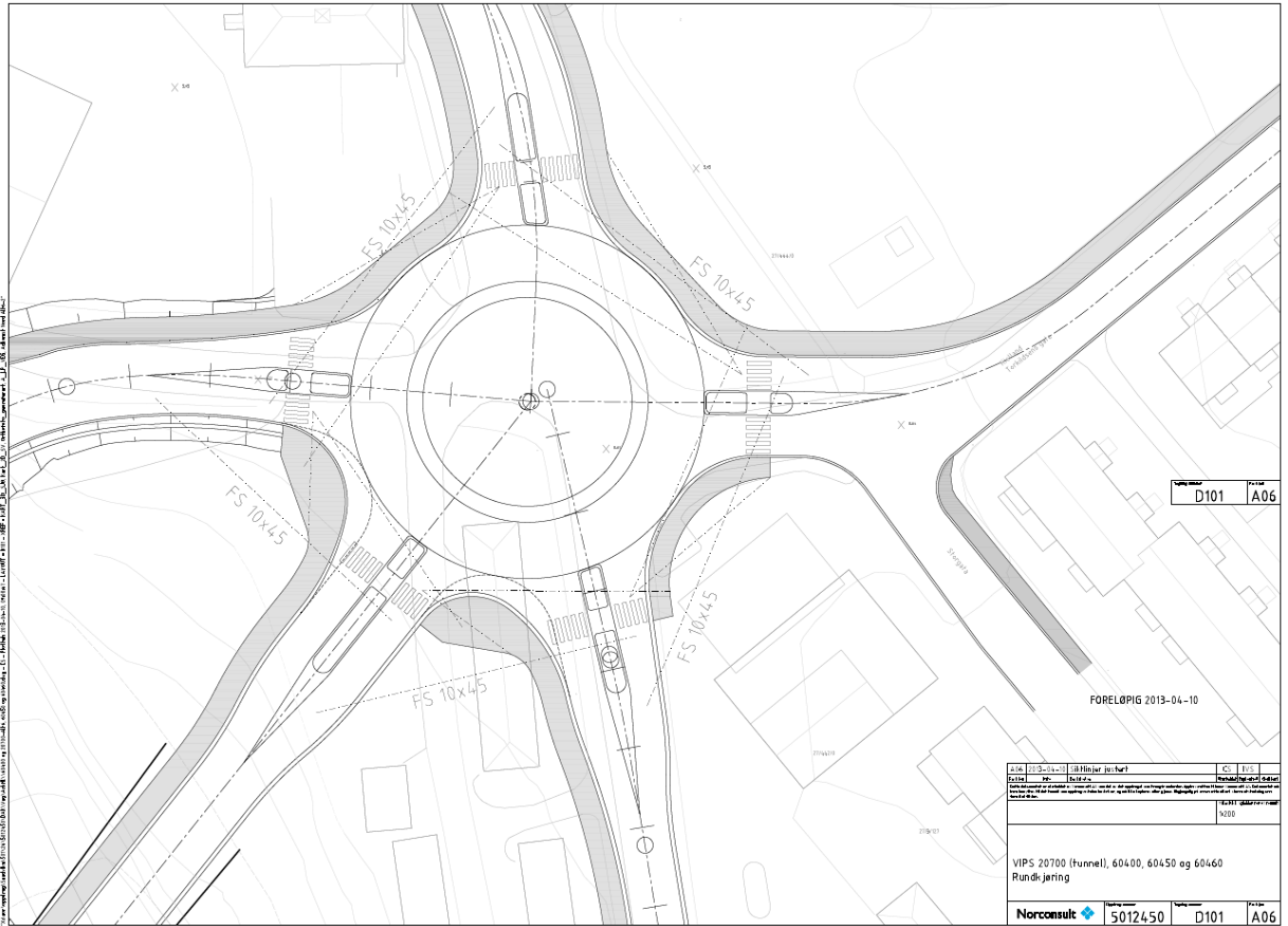
Figur 12 Vedlegg 8 Marin grense (Miljødirektoratet, 2014) Evt. utfordringer i forhold til Marin grense blir ivaretatt i grunnundersøkelser og er pr. d.d. ikke kjent skulle gi problemer under bygging eller drift.



Figur 14 Vedlegg 10 B-tegninger (B101)



Figur 16 Vedlegg 12 C-tegninger (C102)



Figur 17 Vedlegg 13 D-tegninger (D101)



Statens vegvesen
Region nord
Veg- og transportavdelingen

Tlf: (+47 915) 02030
firmapost-nord@vegvesen.no

vegvesen.no

Trygt fram sammen



Rapport fra TS-revisjon Nivå 2: Reguleringsplan

Slambanken i Sør-Varanger kommune
Atkomst KILA fra E6 Kirkenes sentrum



1. Innledning

Etter henvendelse fra vegavdeling Finnmark ble det avtalt å gjennomføre trafikksikkerhetsrevisjon av forslag til reguleringsplan for ny veg til KILA – Kirkenes, Sør-Varanger kommune. Det skal bygges en rundkjøring på E6 med en arm som fører til tunnel og ny veg til KILA. Tunnel og veganlegg bygges i samsvar med kravene i håndbøker til Statens vegvesen. Det bygges etter disse kravene med tanke på at denne strekningen kan bli en fremtidig E6.

Strekningen er ca. 5300 meter, inklusive tunnel på 990m.

Dimensjoneringsklasse Sa2 fra ny rundkjøring i sentrum Kirkenes til rundkjøring vest for tunnelen. Dimensjoneringsklasse H2 fra rundkjøring vest for tunnelen til E6. Med fartsgrense henholdsvis 50 km/t og 80 km/t, vegbredde 6,5 m.

Årsdøgnetrafikken (ÅDT) er beregnet til 3500, viser til «Rapport Transportanalyse Kirkenes» fra 09.11.2011.

Prosjektet er ikke revidert på tidligere plannivå.

Risikoanalyse for KILA-tunnelen inkl. 140 m veg og 5-armet rundkjøring foreligger.



Figur: Oversiktskart over planområdet

2. Revisor og revisjonsprosess

Møtet ble gjennomført på Lync 12.mai 2014.

<i>Navn</i>	<i>Enhet</i>	<i>Funksjon</i>
Bjarne Mjelde	Vegavdeling Finmark	Rådgiver
Christian Sverdrup	Norconsult	Vegplanlegger
Wenche Sivertsen	Vegavdeling Nordland	TS – revisor - leder

Formålet med en TS-revisjon er å sørge for at nye veg- og trafikksystemer blir utformet slik at det ikke oppstår ulykker med drepte eller hardt skadde trafikanter (nullvisjonen).

For å beskrive forhold som anses som uheldige, brukes betegnelsene avvik, feil og merknad.

Avvik: Mangel på oppfyllelse av spesifiserte brukskrav, dvs. mangel på oppfyllelse av vegnormalenes krav eller andre lovfestede eller vedtatte krav som vil kunne få vesentlige konsekvenser for trafikksikkerheten.

Feil: Manglende oppfyllelse av et tilsiktet brukskrav eller en rimelig forventning. Feil er mangel på samsvar med tiltenkt bruk. Et veganlegg som er i samsvar med vegnormalene og derfor ikke har avvik kan likevel ha feil dersom det ikke fullt ut tilfredsstillende trafikantenes behov.

Merknad: Forhold som kan dokumenteres er uheldig med hensyn til trafikksikkerhet, for eksempel faglig sett dårlige løsninger eller valg, men som ikke er i strid med gjeldende normaler og retningslinjer.

3. Grunnlagsdokumenter for revisjonen

Som grunnlag for revisjonen ble det avtalt å bruke foreløpige tegninger, følgende dokumenter ble benyttet:

- B-tegninger
- C-tegninger
- F-tegninger
- Håndbok 222 Trafikksikkerhetsrevisjoner og – inspeksjoner
- Håndbok 017 Veg- og gateutforming
- Håndbok 213 Rekkverksnormalen
- Håndbok 021 Vegtunneler

4. Revisjonens resultater og anbefalinger

Nedenfor følger de funnene som revisjonsgruppa har gjort. Funnene er listet opp etter stigende profilnummer.

P050 – merknad

Overgang fra E6 til ny veg som kan bli en fremtidig E6 er tegnet inn med en t-kryssløsning. Dette vil ikke bli en god løsning. Veglinjen bør enten legges om slik at E6 får en gjennomgående linje og «gamle» E6 etter krysset med ny E6, blir sekundær veg. Rundkjøring kan være en måte og løse dette på.

P4180 – avvik

Minste horisontalradius skal være 250 m på H2 veg (Hb 017). Her er den R=100 m.

Tiltak:

Justere geometrien slik at vegnormalenes krav oppfylles.

Tunnelen - avvik

Ihht HB 021 gir tunnelprofil T12,5 rom for 2 kjørefelt og en gang- og sykkelveg som er adskilt fra kjørebanelen med betongrekkverk i tunnelklasse B.

Tunnelen er i dette prosjektet dimensjonert med tunnelprofil T10,5GS, denne profilen er beskrevet i rapport nr. 129, gang- og sykkeltrafikk i tunnel, forslag til krav for ulike løsninger. Rapporten er pr. i dag ikke godkjent, og benyttet tunnelprofil er et avvik ihht håndbok.

P70 – avvik

Stopplommen er ikke ihht normalen (Hb 017).

Tiltak:

Det anbefales å fjerne stopplommen, da avstanden mellom rundkjøring og tunnel ikke er lang nok til å tilfredsstille kravene i vegnormalen.

Andre kommentarer:

En fem armet rundkjøring er i utgangspunktet komplisert for trafikanten. En bør derfor fjerne så mange kompliserende forhold som mulig i tilknytning til rundkjøringen.

I Kielland Torkildsens gate ligger avkjøring til Storgata nært rundkjøringen. Ved å gjennomføre toveis trafikk i dette krysset vil det bidra til å komplisere kjøremønsteret i rundkjøringen. Det vil derfor være av trafikksikkerhetsmessige grunner riktig og envegs regulere mot sør.

E6 sør for rundkjøringen – Solheimsveien, den har en utflytende avkjørsel (nedlagt bensinstasjon) like sør for rundkjøringen. Denne avkjørselen må strammes opp og avkjørselspunkter må defineres og tegnes inn i planen. Avkjøringen bør legges lengst mulig bort fra rundkjøringen, dette for å oppnå mest mulig avstand til rundkjøringen ved inn- og utkjøring.

I området mellom Solheimsveien og Kielland Torkildsens vei, i direkte tilknytning til rundkjøringen er det en overbygning, tak med søyler. Dette kommer svært nær trafikkarealet og kan være sikt hindrende.

Tegningene er ikke ihht standard, det mangler R-tegninger og C-tegningene har ikke profilnummer i stigende rekkefølge. I tillegg mangler tegnforklaring.

5. Oppsummering av revisjonen

Det er til sammen påpekt 6 forskjellige forhold som kan være negative i forhold til trafikksikkerheten. De er fordelt på 3 avvik og 1 merknad. I tillegg er det påpekt flere forhold i rundkjøringen i sentrum.

6. Sluttbemerkninger

Videre oppfølging av revisjonsrapporten bør skje ihht håndbok 222, kapittel 5. Det betyr å gjennomgå rapportens anbefalinger, vurdere oppfølging av påpekte forhold og gi skriftlig tilbakemelding gjennom utfylling av revisjonsskjema.

Da det er noe mangelfullt grunnlag til denne revisjonen, anbefales det at prosjektet også revideres ved utarbeidelse av byggeplan.

Bodø, 20. mai 2014

Wenche Sivertsen

Revisjonsleder

Vedlegg: Revisjonsavtale



Statens vegvesen
Region nord
Vegavdeling Nordland

Tlf: (+47 915) 02030
firmapost-nord@vegvesen.no

vegvesen.no

Trygt fram sammen

Til: Sør-Varanger kommune

Fra: Norconsult AS

Dato: 4.6.2014

Støyutredning: Veitunnel KILA

I forbindelse med etablering av ny veitunnel mellom Kirkenes sentrum og KILA, er det gjort en utredning av veitrafikkstøy for å belyse støysituasjonen i området. Det er gjort støyberegninger med hensikt å vurdere hvorvidt støynivåene endres ved nærliggende støyfølsomme bebyggelser som følge av den nye tunnelen.

Formålet med dette notatet er å belyse hvilke eiendommer som skal ha vurdering av avbøtende støytiltak, i form av fasadetiltak og/eller støyskjermingstiltak. Selve tiltaksvurderingen og dimensjonering av støytiltakene gjøres i en senere fase. Som hovedregel bør tiltakene være utført samtidig med at ny tunnel/veisystem er ferdigstilt.

GRENSEVERDIER

Utendørs støynivå

Miljøverndepartementets retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging, T-1442 (2012), legges til grunn for vurdering av støy fra veitrafikk.

I retningslinjene er støynivåer inndelt i to støysoner:

- Rød sone: Angir et område som ikke er egnet til støyfølsomme formål og etablering av ny støyfølsom bebyggelse skal unngås.
- Gul sone: Vurderingssone hvor støyfølsom bebyggelse kan oppføres dersom avbøtende tiltak gir tilfredsstillende støyforhold.

Retningslinjens kriterier for soneinndeling er gjengitt i Tabell 1.

Tabell 1 Kriterier for soneinndeling iht. T-1442

Støykilde	Gul sone		Rød sone	
	Utendørs støynivå	Utendørs støynivå i nattperioden kl. 23 – 07	Utendørs støynivå	Utendørs støynivå i nattperioden kl. 23 – 07
Vei	L _{den} 55 dB	L _{5AF} 70 dB	L _{den} 65 dBA	L _{5AF} 85 dB

L_{den} er det ekvivalente støynivået for dag-kveld-natt (day-evening-night) med 10 dB og 5 dB ekstra tillegg på henholdsvis natt og kveld. L_{5AF} er det statistiske maksimale støynivået som overskrides av 5 % av hendelser.

Alle boliger, også de som ligger i gul eller rød støysone, bør ha tilgang til et skjermet utendørs oppholdsareal med gode lys- og lydforhold med støynivå L_{den} < 55 dB. I tillegg bør alle boenheter ha en stille side med nivå under anbefalt grense (L_{den} < 55 dB) utenfor fasade.

Veileder til T-1442, TA-2115, sier at når utbedring / omlegging av eksisterende støyende virksomhet fører til en merkbar økning i støynivå (større økning enn 3 dB) og at anbefalte grenser overskrides, bør det alltid vurderes avbøtende tiltak slik at berørte støyfølsomme bygninger får nivåer lavere enn grensen for gul sone på uteplass og utenfor oppholdsrom.

Der tiltaket ikke gir merkbar støyøkning, men de anbefalte støygrensene fra før er overskredet for eksisterende støyfølsom bebyggelse, bør det også gjennomføres avbøtende tiltak. Dette gjelder imidlertid bare de boligene hvor de overskridende støynivåene utelukkende har direkte tilknytning til det nye veisystemet.

Innendørs støynivå

Krav til innendørs støynivå reguleres av Teknisk forskrift til plan- og bygningsloven (TEK10). TEK oppfylles ved å tilfredsstille klasse C i NS-8175 "Lydforhold i bygninger – Lydklasser i bygninger".

BEREGNINGSGRUNNLAG

Beregningene er utført ved hjelp av støykartleggingsprogrammet CadnaA versjon 4.4, i henhold til Nordisk beregningsmetode for veitrafikkstøy. Beregningsmodellen bygger på tredimensjonale digitale kartdata med ny terreng- og veigeometri. Støynivåene er beregnet 4 m over bakkenivå i henhold til T-1442 for å representere støynivåer på og ved fasader utenfor 2. etasje.

I henhold til veilederen T-1442 skal støy vurderes for en fremtidig situasjon med et prognoseår minst 10 år frem i tid. Trafikktallene i beregningene svarer til prognoser for året 2030, basert på rapporten "Transportanalyse på bakgrunn av økt aktivitet i Kirkenesområdet" fra 2011.

Støyberegningene forutsetter trafikkmengder knyttet opp mot flere nye eller utvidede virksomheter som forventes /planlegges i Kirkenesområdet. Det er ventet at den nordlige adkomsten til KILA, gjennom den nye tunnelen fra Kirkenes, vil generere en ÅDT-økning på ca. 400 kjøretøy i endelig situasjon (ÅDT er trafikken i et gjennomsnitt døgnet i løpet av et år). Dette er relativt lite sett i sammenheng med total trafikkvekst knyttet til forventet arealutvikling i Kirkenesområdet. F.eks. er det forutsatt at Nærings- og boligbyggingsprosjektet Sydvaranger Park alene vil generere en ekstra ÅDT på ca. 2600. Det antas at ca. 25% av disse vil bruke nordre adkomstvei like ved tunnelen.

Detaljene vedørende arealplanleggingen i Kirkenesområdet er generelt nokså usikkert på dette stadiet. Det vil også bli etablert en adkomst til KILA via veitunnel fra E6 ved Maggaldalen sør for Kirkenes, men det er usikkert når denne ferdigstilles. Dersom veitunnel i nord etableres først, vil det i en periode forventes noe mer trafikk her inntil tunneladkomsten fra sør er etablert. Imidlertid vil en slik midlertidig trafikkøkning ikke forventes å gi en merkbar endring av støynivåene i Kirkenes sentrum. Erfaringsmessig må antallet støykilder i et område (biler pr. døgn) doubles før det oppleves som en merkbar økning i støynivå.

RESULTATER

Det er utført beregninger av veitrafikkstøy i forbindelse med den nye tunnelen mellom Kirkenes sentrum og KILA. Maksimalnivå fra veitrafikk dimensjoneres etter bilpasseringer på natt. I disse støyberegningene vil maksimalnivåoverskridelsen være mindre enn ved Lden. Støyparameteren Lden vil derfor være dimensjonerende i denne støyutredningen, og beregninger av maksnivåer er ikke vist her.

Det er gjort beregninger for to situasjoner:

- 0-alternativet. Omfatter dagens veisystem med forventet trafikkprognose for Kirkenesområdet anno år 2030, men uten trafikk via tunnel mellom Kirkenes sentrum og KILA.
- 1-alternativet. Omfatter nytt veisystem og tunnel med forventet trafikkprognose for Kirkenesområdet anno år 2030, inkludert trafikk mellom Kirkenes sentrum og KILA.

Resultatene vises i vedlagte støykart:

- **X001** – 0-alternativet, Støynivå Lden i beregningshøyde 4 m over terreng.
- **X002** – 1-alternativet, Støynivå Lden i beregningshøyde 4 m over terreng.

En nærmere sammenligning av 0-alternativet og 1-alternativet viser at det nye veisystemet med ekstra trafikk til og fra KILA ikke vil medføre noe merkbar økning i trafikkstøy for bebyggelsen i området. Imidlertid ligger flere av de støyfølsomme bebyggelsene allerede innenfor støysonene fra dagens veisystem, og av disse vil de som ligger tett inntil det nye veisystemet ha behov for en tiltaksvurdering iht. T-1442. Disse er vist med blå farge i støykart X002. De tre byggene nord for den nye rundkjøringen er kontorbygg, mens de fire sør for rundkjøringen er boligbygg.

KONKLUSJON

Beregninger av veitrafikkstøy i forbindelse med den nye tunnelen mellom Kirkenes sentrum og KILA viser at syv støyfølsomme bebyggelser vil ha behov for en vurdering av avbøtende støytiltak i en senere fase. Normalt er det tiltakshaveren for det nye veisystemet som er ansvarlig for vurdering og utføring av støytiltakene. Eventuelle støytiltak bør som hovedregel være utført samtidig med at nytt veisystem er ferdigstilt.

Sandvika, 2014-06-04

Utarbeidet av

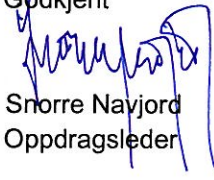
Adam Suleiman
Siv.ing. akustikk

Vedlegg: to støykart X001 og X002

Fagkontroll

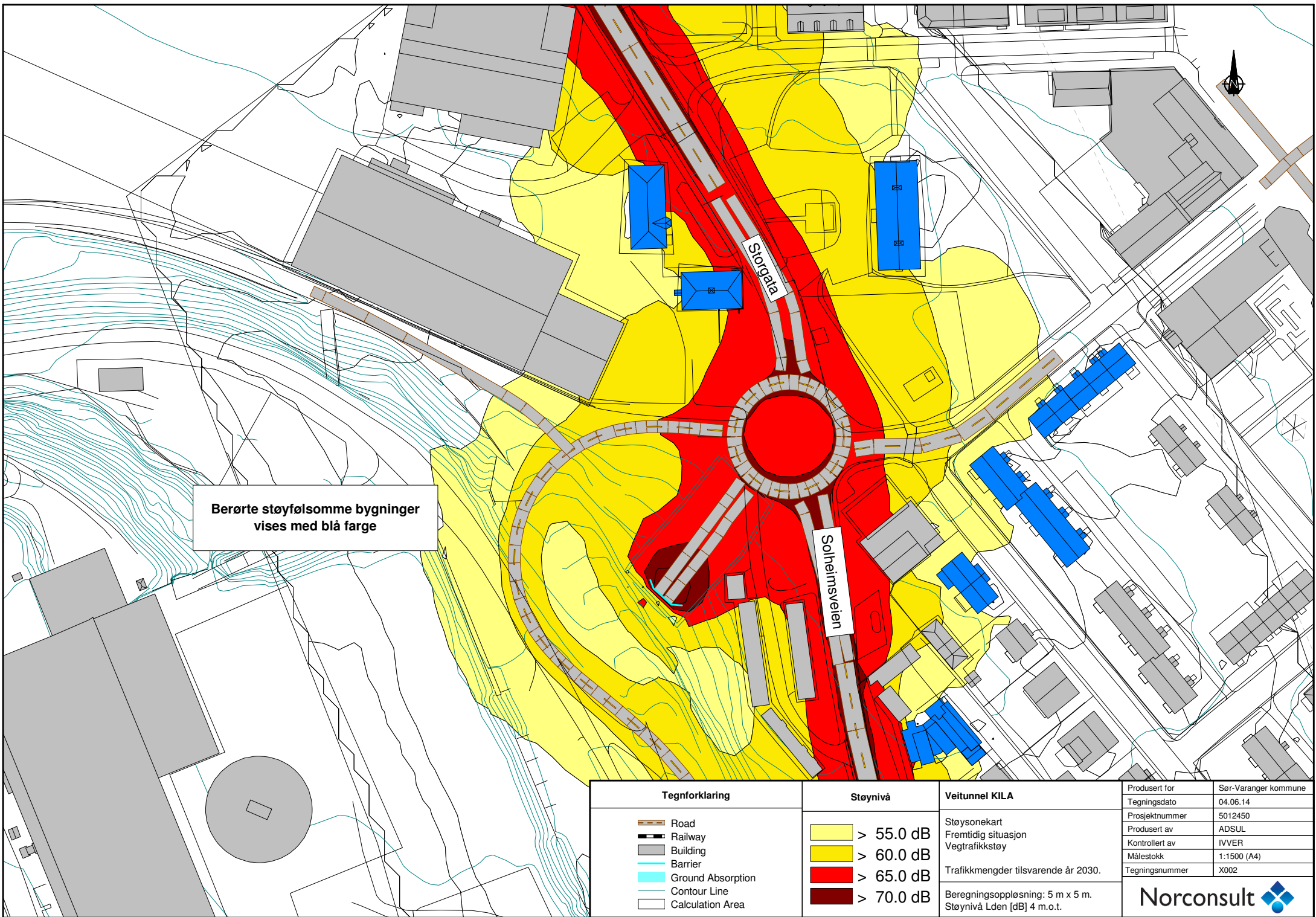
Ivonne Verstappen
Seksjonsleder akustikk

Godkjent


Snorre Navjord
Oppdragsleder



Tegnforklaring	Støy nivå	Veitunnel KILA	Produert for	Sør-Varanger kommune
Road	> 55.0 dB	Støysonekart	Tegningsdato	04.06.14
Railway	> 60.0 dB	0-alternativet	Prosjektnummer	5012450
Building	> 65.0 dB	Vegtrafikkstøy	Produert av	ADSUL
Bridge	> 70.0 dB	Trafikkmengder tilsvarende år 2030.	Kontrollert av	IVVER
Contour Line	> 70.0 dB	Beregningsoppløsning: 5 m x 5 m.	Målestokk	1:1500 (A4)
Line of Fault		Støynivå Lden [dB] 4 m.o.t.	Tegningsnummer	X001
Calculation Area			Norconsult	



Berørte støyfølsomme bygninger vises med blå farge

Tegnforklaring	Støynivå	Veitunnel KILA	Produert for	Sør-Varanger kommune
Road	> 55.0 dB	Støysonekart Fremtidig situasjon Vegtrafikkstøy	Tegningsdato	04.06.14
Railway	> 60.0 dB		Prosjektnummer	5012450
Building	> 65.0 dB	Trafikkmengder tilsvarende år 2030.	Produert av	ADSUL
Barrier	> 70.0 dB	Beregningsoppløsning: 5 m x 5 m. Støynivå Lden [dB] 4 m.o.t.	Kontrollert av	IVVER
Ground Absorption			Målestokk	1:1500 (A4)
Contour Line			Tegningsnummer	X002
Calculation Area			Norconsult	

Sør-Varanger kommune

ROS-analyse

Kirkenes Industrial Logistics Area

Detaljregulering for atkomst i tunnel fra Kirkenes sentrum

2014-05-21 Oppdragsnr.: 5012450



J02	2014-05-21	Endelig versjon	KHMe	ToAHe	SHN
A01	2014-05-21	For fagkontroll	KHMe	ToAHe	SHN
Rev.	Dato:	Beskrivelse	Utarbeidet	Fagkontroll	Godkjent

Dette dokumentet er utarbeidet av Norconsult AS som del av det oppdraget som dokumentet omhandler. Opphavsretten tilhører Norconsult. Dokumentet må bare benyttes til det formål som oppdragsavtalen beskriver, og må ikke kopieres eller gjøres tilgjengelig på annen måte eller i større utstrekning enn formålet tilsier.

Innhold

1	Innledning	5
1.1	Bakgrunn	5
1.2	Forutsetninger og avgrensninger	5
1.3	Begreper og forkortelser	6
1.4	Styrende dokumenter	7
1.5	Grunnlagsdokumentasjon	7
2	Om analyseobjektet	9
2.1	Beskrivelse av analyseområdet	9
2.2	Planlagte tiltak	9
3	Metode	10
3.1	Innledning	10
3.2	Fareidentifikasjon	10
3.3	Sårbarhetsvurdering	10
3.4	Risikoanalyse	11
3.4.1	Kategorisering av sannsynlighet og konsekvens	11
3.4.2	Vurdering av risiko	12
3.5	Sårbarhets- og risikoreduserende tiltak	12
4	Fareidentifikasjon og sårbarhetsvurdering	13
4.1	Innledende farekartlegging	13
4.2	Sårbarhetsvurdering	16
5	Konklusjon og oppsummering av tiltak	17
5.1	Konklusjon	17
5.2	Oppsummering av tiltak	17

Sammendrag

Med utgangspunkt i forslag til reguleringsplan for atkomst til Kirkenes Industrial Logistics Area (KILA) i tunnel fra Kirkenes sentrum, er det gjennomført en risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse). Denne skal etterkomme plan- og bygningslovens krav om ROS-analyser ved all planlegging (jf. § 4.3).

Gjennom den innledende fareidentifikasjonen er det identifisert at planområdet fremstår generelt, med de tiltak som er beskrevet og forutsatt fulgt, som lite sårbart. Det er ikke funnet grunnlag for å vurdere noen av de identifiserte hendelsene videre i en sårbarhetsvurdering, og dermed heller ikke en risikoanalyse.

Gjennom fareidentifikasjon er det identifisert tiltak som det ut fra samfunnssikkerhetshensyn er nødvendig å gjennomføre for å unngå å bygge sårbarhet inn i dette planområdet. Tiltakene er:

- Gjennomføre tilstrekkelig geotekniske og ingeniørgeologiske undersøkelser i den videre prosjekteringsfasen.
- Måle inn øvrige berganlegg i nærheten av fremtidig tunneltrase.
- Etablere tilstrekkelig overvannsanlegg som hensynstar forventede endringer i klima.
- Få påvist eksisterende infrastrukturanlegg for VA og strømforsyning i anleggsperioden.

1 Innledning

1.1 BAKGRUNN

Plan- og bygningsloven stiller krav om gjennomføring av risiko- og sårbarhetsanalyser (ROS-analyser) ved all arealplanlegging, jf. § 4.3: *"Ved utarbeidelse av planer for utbygging skal planmyndigheten påse at risiko- og sårbarhetsanalyse gjennomføres for planområdet, eller selv foreta en slik analyse. Analysen skal vise alle risiko- og sårbarhetsforhold som har betydning for om arealet er egnet til utbyggingsformål, og eventuelle endringer i slike forhold som følge av planlagt utbygging. Område med fare, risiko eller sårbarhet avmerkes i planen som hensynssone, jf. §§ 11-8 og 12-6. Planmyndigheten skal i arealplaner vedta slike bestemmelser om utbyggingen i sonen, herunder forbud, som er nødvendig for å avverge skade og tap."*

Videre stiller NVEs retningslinjer 2-2011 *Flaum og skredfare i arealplaner* krav om at det ikke skal bygges i utsatte områder. Tilsvarende gir også andre lover og forskrifter krav om sikkerhet mot farer. Blant annet skal man ta hensyn til beregninger om fremtidens klima. Se oversikt i styrende dokumenter i kapittel 1.4.

Denne ROS-analysen vurderer og analyserer relevante farer, sårbarheter og risikoforhold ved det aktuelle planområdet, og identifiserer behov for sårbarhets- og risikoreduserende tiltak i forbindelse med fremtidig utvikling av området. Forhold knyttet til forventet fremtidig klima er en integrert del av analysen.

1.2 FORUTSETNINGER OG AVGRENSNINGER

Følgende forutsetninger og avgrensninger er gjeldende for denne analysen:

- ROS-analysen er en overordnet og kvalitativ grovanalyse.
- Den er avgrenset til temaet samfunnssikkerhet slik dette brukes av DSB.
- Analysen omfatter farer for 3. person, ytre miljø og materielle verdier.
- Vurderingene i analysen er basert på foreliggende dokumentasjon om prosjektet.
- Analysen tar for seg forhold knyttet til driftsfasen (ferdig løsning), dersom ikke helt spesielle forhold knyttet til anleggsfasen som vil ha betydning for driftsfasen avdekkes.
- Analysen omhandler enkelthendelser, ikke flere uavhengige og sammenfallende hendelser.
- Analysen omfatter ikke nødvendige risikovurderinger som må gjennomføres i henhold til Statens vegvesen sine krav når det gjelder trafiksikkerhet og tunnel.

1.3 BEGREPER OG FORKORTELSER

Tabell 1.3 Begreper og forkortelser

Uttrykk	Beskrivelse
Konsekvens	Mulig følge av en uønsket hendelse. Konsekvenser kan uttrykkes med ord eller som en tallverdi for omfanget av skader på mennesker, miljø eller materielle verdier. Det vil alltid være usikkerhet knyttet til hva som vil bli konsekvensene.
Risiko	Uttrykk for kombinasjonen av sannsynlighet for og konsekvensen av en uønsket hendelse.
Risikoanalyse	Systematisk fremgangsmåte for å beskrive og/eller beregne risiko. Risikoanalysen utføres ved kartlegging av uønskede hendelser, deres årsaker, sannsynlighet og konsekvenser.
Risikoreduserende tiltak	Tiltak som påvirker sannsynligheten for- eller konsekvensen av en uønsket hendelse. Risikoreduserende tiltak består av forebyggende tiltak og konsekvensreduserende tiltak.
Safety	Sikkerhet mot uønskede hendelser som opptrer som følge av en eller flere tilfeldigheter.
Samfunnssikkerhet	Evnen samfunnet har til å opprettholde viktige samfunnsfunksjoner, og å ivareta borgernes liv, helse og grunnleggende behov under ulike former for påkjenninger.
Sannsynlighet	I hvilken grad det er trolig at en hendelse vil kunne inntreffe.
Security	Sikkerhet mot uønskede hendelser som er resultat av overlegg og planlegging.
Sårbarhet	Manglende evne hos et analyseobjekt til å motstå virkninger av en uønsket hendelse, og til å gjenopprette sin opprinnelige tilstand eller funksjon etter hendelsen.
DSB	Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap
NGU	Norges geologiske undersøkelse
NVE	Norges vassdrags- og energidirektorat
SVV	Statens vegvesen

1.4 STYRENDE DOKUMENTER

Tabell 1.4 Styrende dokumenter

Ref.	Tittel	Dato	Utgiver
1.4.1	NS 5814:2008 Krav til risikovurderinger	2008	Standard Norge
1.4.2	Forskrift om tekniske krav til byggverk (Byggteknisk forskrift – TEK 10). FOR-2010-03-26-489	2010	Kommunal- og regionaldepartementet
1.4.3	Lov om planlegging og byggesaksbehandling (plan- og bygningsloven)	2008	Miljøverndepartementet
1.4.4	Brann- og eksplosjonsvernloven	2002	Justis- og beredskapsdepartementet
1.4.5	Storulykkeforskriften	2005	Justis- og beredskapsdepartementet
1.4.6	Forskrift om strålevern og bruk av stråling	2010	Helse- og omsorgsdepartementet
1.4.7	Samfunnssikkerhet i arealplanlegging	2011	Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap
1.4.8	Samfunnssikkerhet i plan- og bygningsloven	2011	Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap
1.4.9	NVEs retningslinjer nr. 2-2011: Flaum og skredfare i arealplaner	2011	Norges vassdrags- og energidirektorat
1.4.10	Retningslinjer for Fylkesmannens bruk av innsigelse i plansaker etter plan og bygningsloven	2010	Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap
1.4.11	StrålevernInfo 14:2012 Radon i arealplanlegging	2012	Statens strålevern
1.4.12	Havnivåstigning. Estimer av framtidig havnivåstigning i norske kystkommuner. Revidert utgave.	2009	Klimatilpasning Norge

1.5 GRUNNLAGSDOKUMENTASJON

Tabell 1.5 Grunnlagsdokumentasjon

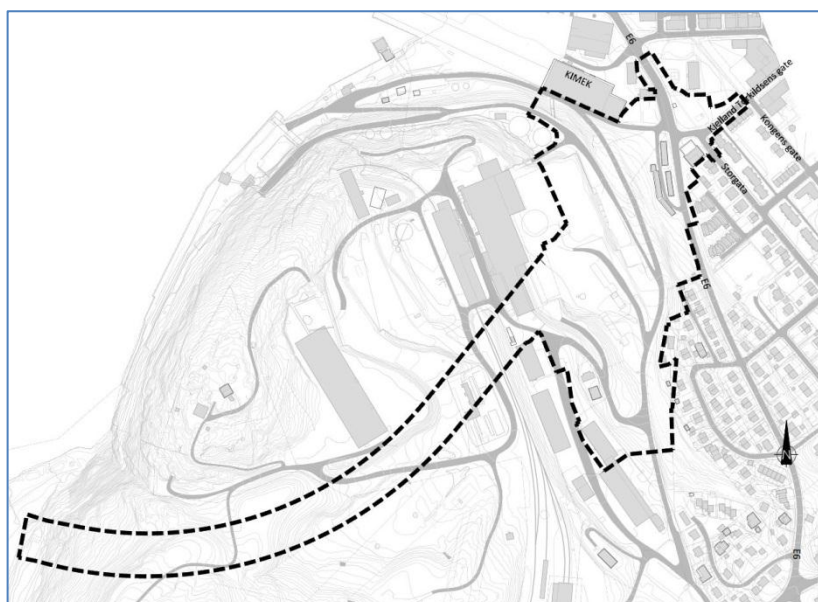
Ref.	Tittel, beskrivelse	Dato	Utgiver
1.5.1	Diverse plandokumentasjon inkl. tidlig versjon av planbeskrivelsen		Div, i hovedsak produsert av Norconsult.
1.5.2	Risikoanalyse KILA-tunnelen Kirkenes Inkl. 140 m veg og 5-armert rundkjøring	26.2.2014	SSV, Region nord, Veg- og transportavdelingen - Miljø og trafikksikkerhet

1.5.3	Kirkenes Industrial Logistics Area Risiko og sårbarhetsanalyse Områdeplan	28.2.2011	Norconsult på oppdrag for Sydvaranger AS.
1.5.4	Veileder for kartlegging og vurdering av skredfare i arealplaner	2011	Norges vassdrags- og energidirektorat
1.5.5	Veileder for vurdering av områdestabilitet ved utbygging på kvikkleire og andre jordarter med sprøbruddegenskaper	2011	Norges vassdrags- og energidirektorat
1.5.6.	Veileder ROS-analyser i arealplanlegging	2013	Plan- og temadatautvalget i Oslo og Akershus
1.5.7	GIS i samfunnssikkerhet og arealplanlegging	2011	Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap, FM Rogaland, FM Hordaland, FM Sogn og Fjordane, Statens kartverk
1.5.8	Håndtering av havnivåstigning i kommunal planlegging	2011	Klimatilpasning Norge
1.5.9	Åpen trusselvurdering	2014	Politiets sikkerhetstjeneste
1.5.10	Fokus – Etterretningstjenestens vurdering	2014	Etterretningstjenesten
1.5.11	Offisielle kartdatabaser og statistikk		Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap, Norges vassdrags- og energidirektorat, Norges geologiske undersøkelse, Statens vegvesen, Miljødirektoratet, Statens strålevern, Riksantikvaren, Statens kartverk, m.fl.

2 Om analyseobjektet

2.1 BESKRIVELSE AV ANALYSEOMRÅDET

Det henvises i hovedsak til planbeskrivelsen (ref. 1.5.1) for en detaljert beskrivelse av analyseområdet, planområdets utstrekning er gjengitt i figuren under.



Figur 1 – Planområdet

2.2 PLANLAGTE TILTAK

Formålet med planen er å regulere atkomst til KILA i tunnel fra Kirkenes sentrum. Gjennom planen legges det til rette for en ny 5-armet rundkjøring i krysset Storgata/ Solheimsveien (E6) x Kielland Torkildsens gate, med tunneladkomst (990 meter) til KILA og omlegging av Verksbakken som går opp til Sydvaranger Gruves fabrikkområde. Gjennom planen skal det og legges til rette for gang- og sykkeltrafikk i området.

Videre ønskes arealene til Sydvaranger gruves fabrikkområde innenfor planområdet endret til kombinert formål forretning/kontor/industri. Eksisterende bensinstasjon i området opprettholdes.

Det henvises for øvrig til planbeskrivelsen (ref. 1.5.1) for ytterligere detaljer om planlagt tiltak.

3 Metode

3.1 INNLEDNING

Analysen av risiko for menneskers liv og helse, ytre miljø og materielle verdier følger hovedprinsippene i *NS 5814:2008 Krav til risikovurderinger* (ref. 1.4.1).

Risiko knyttes til uønskede hendelser, dvs. hendelser som i utgangspunktet ikke skal inntreffe. Det er derfor knyttet usikkerhet til både om hendelsen inntreffer (sannsynlighet) og omfanget (konsekvens) av hendelsen dersom den inntreffer. Analysen følger også retningslinjene i DSBs veiledning *Samfunnssikkerhet i arealplanlegging* (ref. 1.4.7).

Det er gjennomført en innledende farekartlegging hvor relevante farer tas med videre til en sårbarhetsvurdering. Farer som vurderes med moderat eller høy sårbarhet, vurderes i en detaljert risikoanalyse i Vedlegg I.

Gjennom fareidentifikasjonen, sårbarhetsanalysen og risikovurderingene, vil det bli fremmet tiltak som foreslås implementert. Disse sårbarhets- og risikoreducerende tiltakene oppsummeres i kapittel 5.2.

3.2 FAREIDENTIFIKASJON

Med *fare* menes forhold som kan medføre konkrete stedfestede *hendelser*. En fare er derfor ikke stedfestet og kan representere en gruppe hendelser med likhetstrekk. I kapittel 4.1 gjøres det en systematisk gjennomgang av analyseobjektet i en tabell basert på DSBs veiledning *Samfunnssikkerhet i arealplanlegging* (ref. 1.4.7) og andre veiledninger utarbeidet av relevante myndigheter. Det benyttes oppdaterte kartgrunnlag til fareidentifikasjonen.

3.3 SÅRBARHETSVURDERING

De farer som fremstår som relevante gjennom innledende farekartlegging, tas videre til en sårbarhetsvurdering i kapittel 4.2. I denne analysen graderes sårbarhet slik:

- Svært sårbart
- Moderat sårbart
- Lite sårbart
- Ikke sårbart

Det gjennomføres en detaljert risikoanalyse for farer hvor analyseobjektet fremstår som moderat eller svært sårbart.

Sårbarhet kan omtales som det motsatte av robusthet, og sårbarhetsbegrepet brukes når en er opptatt av konsekvensene av en inntruffet hendelse.

3.4 RISIKOANALYSE

3.4.1 Kategorisering av sannsynlighet og konsekvens

De farer som fremstår med forhøyet sårbarhet i kapittel 4.2, tas videre til en detaljert hendelsesbasert risikoanalyse i Vedlegg I.

Hvor ofte en uønsket hendelse kan inntreffe, uttrykkes ved hjelp av begrepet sannsynlighet.

Konsekvensene er vurdert med hensyn til "Liv og helse", "Ytre miljø" og "Materielle verdier". For "Materiell verdi" inngår også samfunnsverdier, slik som brudd i viktige samfunnsfunksjoner.

Tabell 3.4-1 Sannsynlighetskategorier

Sannsynlighetskategori	Beskrivelse (frekvens)
1. Lite sannsynlig	Sjeldnere enn en gang hvert 1000 år
2. Moderat sannsynlig	Gjennomsnittlig hvert 100-1000 år
3. Sannsynlig	Gjennomsnittlig hvert 10-100 år
4. Meget sannsynlig	Gjennomsnittlig hvert 1-10 år
5. Svært sannsynlig	Oftere enn en gang per år

Tabell 3.4-2 Konsekvenskategorier

Konsekvenskategori	Beskrivelse
1. Svært liten konsekvens	Ingen personskade Ubetydelig miljøskade Materielle skader < 100 000 kr / ingen skade på eller tap av samfunnsverdier
2. Liten konsekvens	Personskade Lokale* miljøskader Materielle skader 100 000 - 1 000 000 kr / ubetydelig skade på eller tap av samfunnsverdier
3. Middels konsekvens	Alvorlig personskade Regional** miljøskade, restitusjonstid inntil 1 år Materielle skader 1 000 000 - 10 000 000 kr / kortvarig skade på eller tap av samfunnsverdier
4. Stor konsekvens	Dødelig skade, en person Regional miljøskade, restitusjonstid inntil 10 år Store materielle skader 10 000 000 - 100 000 000 kr / skade på eller tap av samfunnsverdier med noe varighet
5. Meget stor konsekvens	Dødelig skade, flere personer Irreversibel miljøskade Svært store materielle skader > 100 000 000 kr / varige skader på eller tap av samfunnsverdier

* Med lokale miljøkonsekvenser menes konsekvenser på utslippsområdet eller i umiddelbar nærhet av utslippspunktet.

** Regionale konsekvenser omfatter konsekvenser som strekker seg utenfor planområdet

Sannsynlighets- og konsekvensvurdering av hendelser er bygget på erfaring (statistikk), trender (f.eks. klima) og faglig skjønn.

Dersom farene skred og flom er relevante for planområdet, analyseres disse i henhold til akseptkriterier gitt i TEK10 og det benyttes egne intervaller for sannsynlighet og konsekvens.

3.4.2 Vurdering av risiko

De uønskede hendelsene vurderes i forhold til mulige årsaker, sannsynlighet og konsekvens. Risikoreduserende tiltak vil bli vurdert. I en grovanalyse plasseres uønskede hendelser inn i en risikomatrix gitt av hendelsenes sannsynlighet og konsekvens.

Risikomatriksen har 3 soner:

GRØNN	Akseptabel risiko - risikoreduserende tiltak er ikke nødvendig, men bør vurderes
GUL	Akseptabel risiko - risikoreduserende tiltak må vurderes
RØD	Uakseptabel risiko - risikoreduserende tiltak er nødvendig

Akseptkriteriene for risiko er gitt av de fargede sonene i risikomatriksen nedenfor.

Tabell 3.4-3 Risikomatrixe

SANNSYNLIGHET	KONSEKVENNS				
	1. Svært liten	2. Liten	3. Middels	4. Stor	5. Meget stor
5. Svært sannsynlig					
4. Meget sannsynlig					
3. Sannsynlig					
2. Moderat sannsynlig					
1. Lite sannsynlig					

3.5 SÅRBARHETS- OG RISIKOREDUSERENDE TILTAK

Med risikoreduserende tiltak mener vi sannsynlighetsreduserende (forebyggende) eller konsekvensreduserende tiltak (beredskap) som bidrar til å redusere risiko, for eksempel fra rød sone og ned til akseptabel gul eller grønn sone i risikomatriksen. De risikoreduserende tiltakene medfører at klassifisering av risiko for en hendelse forskyves i matrisen.

Hendelser i matrisens røde områder – risikoreduserende tiltak er nødvendig

Hendelser som ligger i det røde området i matrisen, er hendelser (med tilhørende sannsynlighet og konsekvens) vi på grunnlag av kriteriene ikke kan akseptere. Dette er hendelser som **må** følges opp i form av tiltak. Fortrinnsvis omfatter dette tiltak som retter seg mot årsakene til hendelsen, og på den måten reduserer sannsynligheten for at hendelsen kan inntreffe.

Hendelser i matrisens gule områder – tiltak bør vurderes

Hendelser som befinner seg i det gule området, er hendelser som ikke direkte er en overskridelse av krav eller akseptkriterier, men som krever kontinuerlig fokus på risikostyring. I mange tilfeller er dette hendelser som man ikke kan forhindre, men hvor tiltak **bør** iverksettes så langt dette er hensiktsmessig ut i fra en kost/nytte-vurdering.

Hendelser i matrisens grønne områder – akseptabel risiko

Hendelser i den grønne sonen i risikomatriksen innebærer akseptabel risiko, dvs. at risikoreduserende tiltak ikke er nødvendig. Dersom risikoen for disse hendelsene kan reduseres ytterligere uten at dette krever betydelig ressursbruk, bør man imidlertid også vurdere å iverksette tiltak også for disse hendelsene.

4 Fareidentifikasjon og sårbarhetsvurdering

4.1 INNLEDENDE FAREKARTLEGGING

Nedenfor følger en oversikt over relevante farer for planområdet. Oversikten tar utgangspunkt i DSBs veiledning *Samfunnssikkerhet i arealplanleggingen*, men tar også for seg forhold som etter faglig skjønn vurderes som relevante for dette analyseobjektet.

Fare	Vurdering
NATURBASERTE farer omhandler de naturlige, stedlige forholdene som gjør at arealet kan motstå eller avgrense konsekvensene av uønskede hendelser	
Rasfare/skredfare (snø, is, stein, leire, jord)	<p>Det er ikke kartlagt skredfarlige områder innenfor dette planområdet (jf. www.skrednett.no). Det forutsettes at terrenget rundt og over tunnelportal mot sentrum sikres tilstrekkelig for å hindre nedfall på denne.</p> <p>Det er på nåværende tidspunkt ikke gjort vurderinger av oppsprekking og sprekkeorientering i bergmassene i området. I følge karttema fra NGU består området hvor tunneltraseen er planlagt av tonalittisk til granodiorittisk gneis, middelskornet med granittiske og pegmatittiske ganger. I forbindelse med videre prosjektering av tunnel vil det bli påkrevd undersøkelser av fjellmassene i området. <i>Av denne årsak vurderes ikke temaet videre.</i></p>
Ustabil grunn	<p>Det er i 2012 gjennomført en grunnundersøkelse av Multiconsult i området for tunnelpåhugg i øst. Denne har registrert løsmassetykkelse på 0,9 – 22,2 meter. Grunnen består i hovedsak av relativt fast lagrede friksjonsmasser med innsalg av stor stein og blokk. Det vil bli stilt krav om tilstrekkelige grunnundersøkelser i det videre prosjekteringsarbeidet.</p> <p>Det er lokalisert en stor andel tunneler, sjakter og andre gjellanlegg i nærheten av tunneltraseen. Alle disse er ikke innmålte. Det tilrådes at anlegg som vurderes å kunne komme i konflikt med fremtidig tunneltrase måles inn for klargjøre nøyaktig beliggenhet.</p> <p><i>På bakgrunn av at det under prosjektering vil bli utført nødvendige grunnundersøkelser og under forutsetning at fjellanlegg i området blir innmålt, vurderes ikke temaet videre i denne analysen.</i></p>

Fare	Vurdering
Radon	I hovedsak tilrettelegger planen for nytt veianlegg, og problemstillinger knyttet til radon er ikke relevant. Gjennom planen legges det også til rette for etablering av næring/ industrilokaler, Byggteknisk forskrift (TEK10) stiller krav til tiltak for å hindre uønsket radonstråling i bygninger. Disse forutsettes fulgt. <i>Temaet vurderes ikke ytterligere.</i>
Flom i vassdrag (herunder isgang)	Det er ikke lokalisert vassdrag i eller i nærheten av planområdet som kan medføre flom. <i>Temaet vurderes ikke.</i>
Havnivåstigning (herunder stormflo og bølgeoppskylling)	Planområdet er ikke sjønært og vurderes ikke å komme i konflikt med fremtidige klimaendringer og forventet havnivåstigning. <i>Temaet vurderes ikke.</i>
Vind/ekstremnedbør	Vind/ ekstremnedbør vurderes ikke å medføre konsekvens for et fremtidig veianlegg. Det forutsettes at det etableres tilstrekkelig kapasitet i overvannsanlegg. <i>Temaet vurderes ikke.</i>
Skog- / lynnbrann	<i>Vurderes ikke som relevant tema.</i>
VIRKSOMHETSBASERT FARE	
Brann/eksplosjon ved industrianlegg	Brann/ eksplosjon ved industrianlegg vurderes i svært liten grad å utgjøre noen fare for det planlagte tiltaket som i hovedsak er et veianlegg. Heller ikke for de omfattede bygningene er det registrert virksomheter som utgjør noen spesiell fare. <i>Temaet vurderes ikke videre.</i>
Kjemikalieutslipp og annen akutt forurensning	Gjennom planen legges det opp til etablering av arealer for forretning/kontor og industri. Hva som skal etableres i disse lokalene er ikke kjent. Fremtidig industrivirksomhet må følge relevante lover og regler i forhold til oppbevaring av farlig og forurensende stoffer. Det er også lokalisert en bensinstasjon innenfor planområdet som skal opprettholdes. Det vurderes at evt. hendelser med akutt forurensning fra bensinstasjonen eller nye virksomheter som kan håndtere farlige stoffer (dersom slike blir etablert her) vil medføre mindre punktutslipp til grunn. Det er ikke vassdrag i nærheten som vil kunne bli utsatt for slik forurensning. <i>Temaet vurderes ikke videre.</i>
Transport av farlig gods	Temaet er også vurdert i SSV sin analyse, ref 1.5.2. Det er ikke noen spesielle forhold med planområdet som tilsier at det transporterer unormale mengder farlig gods i området. Tiltaket vil bedre trafikkforholdene og det vurderes ikke at transport av farlig gods utgjør en særlig fare for planområdet. <i>Temaet vurderes ikke videre.</i>
Forurensning i grunn	Det er utført prøvetaking i grunnen i området som påviser forurensning i området. For magasintomta er det påvist forurensning i tilstandsklasse 4 (dårlig), øvrige deler av planområdet er det påvist forurenset i tilstandsklasse 2-3 (god – moderat). Det forutsettes at anbefalte tiltak i etterkant av miljøundersøkelsen følges (jf. planbeskrivelsen), <i>på den bakgrunn vurderes ikke temaet ytterligere.</i>

Fare	Vurdering
Elektromagnetiske felt	Tiltaket er i hovedsak et veganlegg, hvor elektromagnetisk stråling ikke medfører spesiell fare. Det er heller ikke lokalisert høyspentledninger i området som utgjør en fare for fremtidige nøring/industri lokaler som skal etableres i området. <i>Temaet vurderes ikke videre.</i>
Støy	Det er utført egen utredning av vegtrafikkstøy – det henvises til denne, og <i>temaet vurderes ikke ytterligere i denne analysen.</i>
INFRASTRUKTUR	
VA-anlegg	Det er ikke lokalisert VA-anlegg innenfor planområdet. I henhold til grunnvannsdata-basen GRANADA er det heller ikke lokalisert grunnvanns-anlegg i dette området. <i>Temaet vurderes ikke.</i>
VA-ledningsnett	Planområdet vil i liten grad påvirke VA-ledningsnett, det forutsettes at eksisterende ledningsnett hensynstas ved igangsettelse av anleggsarbeid. <i>Temaet vurderes ikke ytterligere.</i>
Trafikksikkerhet	Statens vegvesen har utført en egen risikoanalyse knyttet til tunnel og trafikksikkerhet, ref 1.5.2. For dette temaet henvises det til denne og <i>vurderes følgelig ikke ytterligere i denne analysen.</i>
Eksisterende kraftforsyning	Opplysninger fra Varanger kraft er at de har et omfattende forsyningsnett i området. Området har og god kapasitet med hensyn på strømforsyning. Det forutsettes at det gjennomføres kabelpåvisning før anleggsarbeid starter. <i>Temaet vurderes ikke ytterligere.</i>
Drikkevannskilder	Det er ikke lokalisert drikkevannskilder innenfor planområdet, hverken overflate eller grunnvannskilder (GRANADA). <i>Temaet vurderes ikke.</i>
Fremkommelighet for utrykningskjøretøy	Tiltaket er et nytt veganlegg som skal bedre fremkommeligheten i området, således også for utrykningskjøretøy. <i>Temaet vurderes ikke videre.</i>
Slokkevann for brannvesenet	Tiltaket er i hovedsak et veganlegg med tunnel. For slokkevann i tunnel henvises det til Statens vegvesen sin risikoanalyse og krav stilt i håndbok 021 Vegtunneler. Temaet vurderes ikke videre.
SÅRBARE OBJEKTER: Anlegg, bygg, natur og kulturområder som er sårbare	
Sårbare bygg*	I henhold til DSB sin kartinnsynsløsning er det ikke registrert sårbare bygg i eller i umiddelbar nærhet til planområdet. <i>Temaet vurderes ikke videre.</i>
Kulturminner	Er omtalt som eget tema i planbeskrivelsen. Det er ikke registrert kulturminner i eller i umiddelbar nærhet av planområdet. <i>Temaet vurderes ikke videre.</i>

Fare	Vurdering
Natur	Er omtalt som eget tema i planbeskrivelsen – <i>vurderes ikke ytterligere i denne analysen.</i>
TILSIKTEDE HANDLINGER: Forhold ved analyseobjektet som gjør det sårbart for tilsktede handlinger	
Tilsktede handlinger.	Det er ikke vurdert at planområdet og planlagt tiltak er spesielt utsatt for tilsktede handlinger. <i>Temaet vurderes ikke ytterligere.</i>

**"Sårbare bygg" samsvarer med datasettet i kartinnsynsløsningen til DSB og omfatter barnehager, lekeplasser, skoler, sykehus, sykehjem, bo- og behandlingssenter, rehabiliteringsinstitusjoner, andre sykehjem/aldershjem og fengsler.*

4.2 SÅRBARHETSVURDERING

Gjennom den innledende fareidentifikasjonen er det ikke funnet grunnlag for å gå videre med noen av hendelsene til sårbarhetsvurdering, og følgelig heller ikke risikoanalyse.

5 Konklusjon og oppsummering av tiltak

5.1 KONKLUSJON

Planområdet fremstår generelt, med de tiltak som er beskrevet og forutsatt fulgt, som lite sårbart.

Det har blitt gjennomført en innledende fareidentifikasjon. På bakgrunn av at det ikke ble funnet relevant å gå videre med noen av de vurderte farene (lavt risikonivå for planområdet) er det ikke gjennomført noen sårbarhetsvurdering, og dermed heller ikke risikoanalyse.

Det er gjennom fareidentifikasjon identifisert noen enkelte tiltak som det ut fra samfunnssikkerhetshensyn er nødvendig å gjennomføre for å unngå å bygge sårbarhet inn i dette planområdet. Tiltakene er sammenfattet under og må i det videre følges opp gjennom planbestemmelsene.

5.2 OPPSUMMERING AV TILTAK

Fare	Sårbarhets- og risikoreduserende tiltak
Skred/ ustabil grunn	I den videre prosjekteringsfasen gjennomføre tilstrekkelig geologiske og ingeniørgeologiske undersøkelser i området.
	Måle inn øvrige berganlegg i nærheten av fremtidig tunneltrase.
Ekstrem nedbør	Etablere tilstrekkelig overvannsanlegg som hensyntar forventede endringer i klima.
Eksisterende infrastruktur (VA og strøm)	Få påvist eksisterende infrastrukturanlegg for VA og strømforsyning i anleggsperioden.



SØR-VARANGER KOMMUNE

Boks 406, 9915 Kirkenes
Tlf. 78 97 74 00. Fax 78 99 22 12
E-post: postmottak@sor-varanger.kommune.no
www.svk.no

SAKSFRAMLEGG Sak til politisk behandling

Saksbehandler: Trasti, Vegar Nilsen Enhetsleder: Trasti, Vegar Nilsen, tlf. 78 97 74 91	Dato: 08.05.2017
Arkivsak: <arkivsaknr>	
Saksordfører: Slagtern, Britt Helen N.	

Utvalg	Saksnummer	Dato
Utvalg for plan og samferdsel	029/17	23.05.2017

KLAGEBEHANDLING - DISPENSASJON FRA REGULERINGSPLAN FOR CARPORT I BERGSTIEN 19

Vedlagte dokumenter:

KLAGE PÅ VEDTAK SAKSNUMMER 020/17
CARPORT. KOMMENTAR PÅ ANKE.
20170403_181026

Dokumenter i saken:

2017008782 CARPORT. KOMMENTAR PÅ ANKE.
2017007953 VEDRØRENDE KLAGE PÅ UTVALG FOR PLAN OG SAMFERDSEL SITT
VEDTAK 020/17 OM DISPENSASJON FOR CARPORT I BERGSTIEN 19
2017007825 KLAGE PÅ VEDTAK SAKSNUMMER 020/17
2017005828 MELDING OM VEDTAK - INNVILGET DISPENSASJON FOR CARPORT I
BERGSTIEN 19
2017002793 VEDRØRENDE SØKNAD OM DISPENSASJON FOR CARPORT I
BERGSTIEN 19
2017002791 CARPORT 11 MERKNAD TIL KLAGE.
2017002682 CARPORT 10. KOMMENTAR.
2017002551 CARPORT 9
2017001743 UTTALELSE TIL SAK 16/2823/15
2017001707 CARPORT
2017001605 CARPORT GBN 26/127 BERGSTIEN 19
2017001361 UTTALELSE TIL SØKNAD OM DISPENSASJON FRA BYGGEGRENSE
MOT VEI I BERGSTIEN 19
2017001158 NABOVARSEL: SØKNAD OM DISPENSASJON FRA REGULERINGSPLAN
FOR OPPFØRING AV CARPORT I BERGSTIEN 19
2017001152 FORELØPIG SVAR: SØKNAD OM DISPENSASJON FOR OPPFØRING AV

CARPORT I BERGSTIEN 19
2017000775 VEDR. CARPORT – GBN 26/127 BERGSTIEN 19
2017000712 VEDRØRENDE CARPORT - GBN 26/127
2017000369 VEDRØRENDE CARPORT - GBN 26/127 BERGSTIEN 19
2016026100 VEDRØRENDE CARPORT - GBN 26/127 BERGSTIEN 19
2016025862 VEDRØRENDE SØKNAD OM CARPORT PÅ GBNR. 26/127 BERGSTIEN 19
2016025634 CARPORT LOVANVENDELSE
2016025568 CARPORT BYGGESAK
2016025280 VEDRØRENDE SØKNAD OM CARPORT PÅ GBNR 26/127 - BERGSTIEN
19
2016025227 CARPORT - GBN 26/127
2016024447 ANGÅENDE CARPORT GBN 26/127 - BERGSTIEN 19
2016020127 VEDRØRENDE SØKNAD OM TILTAK CARPORT PÅ GBNR. 26/127
BERGSTIEN 19
2016020057 SØKNAD OM TILLATELSE TIL TILTAK UTEN ANSVARSRETT GBN 26/127

Kort sammendrag:

Utvalg for Plan og Samferdsel ga i møte 14.03.17 dispensasjon fra reguleringsplan til oppsett av carport i Bergstien 19.

Naboene har i e-post 06.04.17 klaget på vedtaket.

I henhold til plan- og bygningsloven jf. § 1-9 og forvaltningsloven § 28 kan vedtaket påklages.

Fylkesmannen er rette klageinstans for dispensasjonsvedtak. Klage på dispensasjonsvedtak

forelegges Utvalg for Plan og Samferdsel. Hvis utvalget finner grunn til å ta klagen til følge,

fatter de et nytt vedtak. Hvis ikke utvalget finner grunn til å ta klagen til følge, avgir utvalget uttalelse og sender saken til Fylkesmannen i Finnmark for endelig avgjørelse.

Faktiske opplysninger:

Utvalg for Plan og Samferdsel vedtok i møte 14.03.17, sak 020/17 følgende:

«I medhold av plan- og bygningslovens § 19-2 innvilger Utvalg for Plan og Samferdsel søknaden (11.12.16) og gir dispensasjon fra byggegrense i reguleringsplan for Prestefjellet for bygging av carport, det stilles følgende vilkår:

- *Carport skal plasseres iht. situasjonskart av 03.12.16.*
- *Carportens totalhøyde skal ikke overstige 3,7meter, fra samme grunnivå som eksisterende bod.*
- *Carporten skal ikke kles igjen med vegger annet en bakvegg mot sør.*
- *Carporten skal ellers ha samme utforming og taktekking som eksisterende bebyggelse på eiendommen.*
- *Ulemper med snørydding som følger av carportens plassering mot kommunal vei må løses av søker.*

Begrunnelse:

Utvalg for plan og samferdsel kan ikke se at hensynet bak planen blir vesentlig tilsidesatt.

Kommunens veiavdeling har ingen merknader til tiltaket.

Ut i fra en samlet vurdering mener Utvalg for Plan og Samferdsel at det er overvekt av fordeler ved å gi dispensasjon og at vilkåret for å dispensere er oppfylt.»

Lovens bestemmelser:

I henhold til plan- og bygningsloven jf. § 1-9 og forvaltningsloven § 28 kan vedtaket påklages.

Fylkesmannen er rette klageinstans for dispensasjonsvedtak. Klage på dispensasjonsvedtak

forelegges Utvalg for Plan og Samferdsel. Hvis utvalget finner grunn til å ta klagen til følge,

fatter de et nytt vedtak. Hvis ikke utvalget finner grunn til å ta klagen til følge, avgir utvalget uttalelse og sender saken til Fylkesmannen i Finnmark for endelig avgjørelse.

Klage:

I e-post 06.04.17 klager naboene; Terje Sirma Kristiansen, Hanne Torgersrud, Finn Helge Lunde, Tormod Fjelde, heretter kalt klagerne. Det klages på utvalgets vedtak (020/17) i sin helhet. Klagen henviser til rådmannens samlede vurdering av saken og tidligere protester fra beboere i Bergstien. Klagen ligger vedlagt saken.

Rådmannens samlede vurdering i saksframstilling til sak 020/17:

«Rådmannens samlede vurdering:

Fordelene ved tiltaket er utelukkende tillagt søker, begrunnelsen om egen helsetilstand tillegges ikke avgjørende vekt.

Utnyttelsesgraden på eiendommen er 40 % og søker har tilgjengelige arealer på andre deler av eiendommen. Riktignok kan andre plasseringer ha andre problemstillinger, men dersom tiltaket er i tråd med planen er det faktisk unntatt fra søknadsplikt etter gjeldende byggeregler. Søker kan etter dette utnytte andre deler av egen tomt til plassere en carport eller mindre garasje for tilhengere.

Ettersom det er innkommet negative merknader fra naboer om plasseringen kan det ikke uten videre sies at tiltaket ikke vil gi ulemper.

Ut i fra en samlet vurdering mener rådmannen at det ikke er klar overvekt av fordeler ved å gi

dispensasjon og at det derfor ikke bør gis dispensasjon for tiltaket.»

Protest fra Naboer i Bergstien 16, 17, 18 og 21 (23.01.17) til sak 020/17:

«1) I følge reguleringsbestemmelsene for Prestefjellet paragraf 6a skal det påses at bygninger i samme byggefelt får en enhetlig og harmonisk utførelse. Det å tillate et femte bygg på tomten som foreslått mener vi ikke samsvarer med dette, og det vil i tillegg fremstå som klattete.

2) Av trafikksikkerhetsmessige grunner er det ikke tilrådelig å ha bygninger så nært veien. Ovenfor kommer biler ut av en kurve. Barn leker og krysser frem og tilbake i dette området, så det bør være god oversikt.

3) Både i forhold til punkt 1) og 2) mener vi at en dispensasjon vil skape en uheldig presedens.

4) Vi kan heller ikke se at det foreligger særlige grunner for unntak fra bestemmelsene da E. H. Moe har stor frittliggende dobbeltgarasje og frittliggende bod.

5) For oss i Bergstien 21 betyr det at vi får en ny bygning foran våres stuevinduer og dermed mister ennå mer av utsikten som etter hvert har krympet, blant annet fra tidligere tiltak av E. H. Moe.»

Klagetilsvar:

I brev av 26.04.17 gir søker, Eilert H. Moe, tilsvar til naboenes klage. Brevet ligger vedlagt saken. Rådmannen forventer at Utvalg for Plan og Samferdsel setter seg inn i brevet og vil derfor ikke gjengi dette i saksframstillingen.

Rådmannens vurderinger:

Klagerne frambringer ingen nye momenter til saken som ikke tidligere har vært vurdert. Klagerne viser til rådmannens samlede vurdering og egen protest til saken.

Klagetilsvaret fra søker gjennomgår de 5 punktene i naboens protest, rådmannen kan ikke her se at det legges fram nye momenter som ikke allerede har blitt vurdert i saksframstillingen til utvalgets sak 020/17.

Ettersom det i klagen eller klagetilsvaret ikke framkommer nye momenter som ikke tidligere har vært vurdert i saken, opprettholder rådmannen egne vurderinger i saken:

Fordelene ved tiltaket er utelukkende tillagt søker, begrunnelsen om egen helsetilstand tillegges ikke avgjørende vekt.

Utnyttelsesgraden på eiendommen er 40 % og søker har tilgjengelige arealer på andre deler av eiendommen. Riktignok kan andre plasseringer ha andre problemstillinger, men dersom tiltaket er i tråd med planen er det faktisk unntatt fra søknadsplikt etter gjeldende byggeregler. Søker kan etter dette utnytte andre deler av egen tomt til plassere en carport

eller mindre garasje for tilhengere.

Ettersom det er innkommet negative merknader fra naboer om plasseringen kan det ikke uten videre sies at tiltaket ikke vil gi ulemper.

Ut i fra en samlet vurdering mener rådmannen at det ikke er klar overvekt av fordeler ved å gi dispensasjon og at det derfor ikke bør gis dispensasjon for tiltaket.

Kommuneplanens hovedmål:

Sør-Varanger kommune skal utvikles til et lokalsamfunn som gir grunnlag for befolkningsvekst i alle deler av kommunen. Arealdisponering og offentlig service og tjenesteproduksjon skal dimensjoneres ut fra en samlet befolkning på 12.000 innbyggere ved planperiodens utløp, og ha en kvalitet som gjør kommunen attraktiv som bosted og for etableringer og knoppskyting i privat næringsliv.

Hovedmålet vil være retningsgivende for de politiske og administrative prioriteringer i hele den kommunale organisasjon i planperioden. Ut fra dette, skal det gjøres vurderinger i forhold til følgende satsingsområder:

Ingen av satsningsområdene synes berørt i saken.

Næringsutvikling:

Infrastruktur:

Barn og ungdom:

Folkehelse:

Kompetansebygging:

Økonomi:

Universell utforming, jfr bestemmelser i plan og bygningslov:

Alternative løsninger:

Hvis Utvalg for Plan og Samferdsel finner grunn til å ta klagen til følge, fatter de et nytt vedtak. Hvis ikke utvalget finner grunn til å ta klagen til følge, avgir utvalget uttalelse og sender saken til Fylkesmannen i Finnmark for endelig avgjørelse

Alternativ til innstilling:

Utvalg for Plan og Samferdsel finner ikke grunn til å ta klagen fra Terje Sirma Kristiansen, Hanne Torgersrud, Finn Helge Lunde og Tormod Fjelde (av 06.04.17) til følge. I henhold til plan- og bygningsloven § 19-2, jf. § 1-9 sendes klagen til Fylkesmannen i Finnmark for endelig klagebehandling med følgende uttalelse:

«Utvalg for plan og samferdsel finner ikke at klagen frambringer nye momenter som ikke tidligere har vært vurdert og mener at klagen ikke bør tas til følge».

Begrunnelse:

Utvalg for Plan og Samferdsel finner ikke at klagen frembringer nye momenter som medfører at vedtaket bør omgjøres. Utvalget finner at egne vurderinger i møte 14.03.17 sak 020/17 ligger innenfor det skjønnt utvalget har myndighet til å utøve.

Forslag til innstilling:

Utvalg for Plan og Samferdsel opphever eget vedtak i sak 020/17 av 14.03.17. Ettersom det er innkommet en klage på vedtaket kan ikke lenger utvalget se at tiltaket ikke vil gi ulemper. Fordelene ved å dispensere er således ikke større enn ulempene. Utvalget fatter følgende nytt vedtak i saken:

I medhold av plan- og bygningslovens § 19-2 avslår Utvalg for Plan og Samferdsel søknaden (11.12.16) og gir ikke dispensasjon fra byggegrense i reguleringsplan for Prestefjellet for bygging av carport.

Begrunnelse:

Utvalg for Plan og Samferdsel finner at fordelene ved tiltaket utelukkende tilligger søker. Ulempene ved tiltaket synliggjøres av at det er innkommet negative merknader fra naboer. I tillegg kan tiltaket skape presedensen, hvor det i framtidige dispensasjonssaker vil være vanskelig å håndheve byggegrensen satt i reguleringsplanen.

Ut i fra en samlet vurdering mener Utvalg for Plan og Samferdsel at det ikke er klar overvekt av fordeler ved å gi dispensasjon og at vilkåret for å dispensere ikke er oppfylt.

Nina Bordi Øvergaard
rådmann

- Dette dokumentet er godkjent elektronisk i Sør-Varanger kommune og har derfor ingen signatur. -

Fra: terjesk20 <terjesk20@gmail.com>
Sendt: torsdag 6. april 2017 22.52
Til: Postmottak
Emne: Klage på vedtak saksnummer 020/17

Gjelder saksnummer 020/17

Iht plan og bygningsloven §1-9 og forvaltningslovens §28 klager vi med dette på vedtak gjort 14.03.17.

Klagegrunnlaget er begrunnet i rådmannens samlede vurdering av saken og tidligere innsigelser fra beboere i Bergstien.

Mvh

Terje Sirma Kristiansen
Hanne Torgerstud
Finn Helge Lunde
Tormod Fjelde

Sendt fra min Samsung Galaxy-smarttelefon.

Eilert H. Moe
Bergstien 19
9900 KIRKENES

Bryne 26.04.17

Til

Sør-Varanger kommune
v/Vegard Nilsen Trasti
Plan- og utvikling
9900 Sør-Varanger

**VEDRØRENDE NABOERS KLAGE PÅ «UTVALG FOR PLAN OG SAMFERDSEL» SITT VEDTAK
OM DISPENSASJON VED OPPFØRING AV CARPORT, BERGSTIEN 19.**

SUPPLERENDE OPPLYSNINGER.

La meg først komme med noen ord tidligere ordfører Alfon uttalte;

«Sør-Varanger kommune skal være en trivselskommune hvor det skal være godt å bo!»

Jeg kan ikke se at mine naboer i Bergstien 17,16,18,21 har kommet med nye opplysninger, men kun anket avgjørelsen i «Plan og samferdselskomiteen».

Jeg kan bare beklage anken, det sier vel noe om naboene! Her må ligge noe annet bak.

Jeg kan heller ikke forstå at et bygg som i utgangspunktet, 3,6m høyt og 20,6m², skal skape så mye støy og har krevd en behandlingstid, hit til, helt siden september 2016. Det er kun en trekant på under en m² som stikker utenfor «byggelinja»

Supplerende opplysninger:

Jeg vil også komme med et kort referat fra møtet i «Plan og samferdsels» møte den 14. mars som jeg hadde den glede å overvære.

I 1985/86 kjøpte jeg Bergstien 19 på Prestefjellet. En fjelltomt som det ikke er så lett å utnytte slik en gjerne ønsker.

Kommunen har satt utnyttelsesgraden på tomten til 40%. Tomten er på ca. 750m².

Med carporten vil utnyttelsesgraden bli 27,3%. (Hus 127,8 m², garasje 42m², bod 20m², lysthus 15,5m², carport 20,6m²).

«Byggelinja» legger beslag på ca. 30% av tomten eller ca. 243m². Jeg står tilbake med en liten snutt som kan utnyttes rett foran Berstien 17. Det finner jeg lite hensiktsmessig så lenge det er parkeringsplass for tilhengere bortenfor boden og der har de stått i flere år. Det er her jeg ønsker å bygge tak over (carport).

Kommuneadministrasjonen er av en annen oppfatning selv om utnyttelsesgraden er meget begrenset.

I anken kommer ikke klagerne ikke med nye opplysninger, men opprettholder tidligere innsigelser. Disse innsigelsene faller på sine egne opplysninger og er avvist.

Jeg er fortsatt av den mening at nabovarsel ikke var nødvendig siden det står å lese om nabovarsel i kapittel 21 nabovarsel § 21-3 andre ledd.

«Varsel etter første ledd kan unnlates når arbeidet IKKE, ELLER LITEN GRAD, berører interessene til naboer eller gjenboere».

Jeg er fortsatt av den mening at carporten ikke berører naboene, så anken uten tillegg er merkelig. Her må ligge noe annet bak enten personlige årsaker eller misunnelse.

Kommunen ønsket nabovarsel og hvilket svar naboene ga.

Det merkelige er at beboerne i Bergstien 16 fikk ha en 7m campingvogn og tilhenger stående der carporten er tenkt plassert. Jeg hørte ikke da om noen trafikale problemer eller om barn som lekte i veien.

Nå er ikke veibanen lekeplass for barn selv om det er 30 sone og parkering forbudt (om vinteren) på Prestefjellet.

Pkt. 1. Naboenes merknad: «Husene på Prestefjellet skal ha harmonisk og lik utforming en carport vil gjøre det «klattete»»!

Jeg kan ikke se at huset vårt, boden, garasjen eller lysthuset skiller seg vesentlig ut fra andre hus bygd omkring 1980.

Boden som står ved siden av huset er oppsatt og godkjent av saksbehandler Anja Hansen. Det er ikke og vil ikke bli gjort noe med innkjøringen til huset selv med oppsett av carporten.

Garasjen er satt opp på vår tomt etter anvisning fra saksbehandler Jan Larsen.

Der hvor garasjen står var den gamle innkjøringen til huset når sokkeletasjen var utleid. Vi benyttet inngangen på baksiden av huset.

Det er satt opp et lysthus (Redsksboden.no type Line) på baksiden av huset. Venner og bekjente som kommer på besøk mener vi har skap en «oase» her.

Ja alle mine hus er «frittstående» lik alle andre eneboliger, boder og garasjer på Prestefjellet. Ordet «klattete», hva de måtte mene med det, faller på sin egen urimelighet og bemerkning.

Carporten er ment og plassert opp mot boden slik at det fremkommer mer som en samlet bygningsmasse.

Pkt. 2. Trafikkmessige grunner.

Her foreligger noen fine bilder av bilder, som saksbehandler Vegard Nilsen Trasti, har tatt.

Det er god sikt opp og ned Bergstien. Jeg har selv tatt et bilde av hvordan besøkende til Bergstien 16 parkerte den 3. april 2017 kl. 1810. Det er forbudt å parkere i Bergstien om vinteren. Denne form for parkering er mer dagligdags enn unntak. Her kan en se hvem som skaper problemer ved at fremkommeligheten blir redusert og uoversiktlig.

Vedlagt bilde fra 3. april 2017.

Pkt. 3. Presedens.

Jeg vil få komme tilbake til det litt lengere ut i utredningen.

Pkt. 4. Frittliggende hus.

Ja, hva er nå dette? Når naboene blir frie for argumenter må det konstrueres problemer.

Ja, alle mine hus står fritt plassert etter kommunens anvisninger. Jeg har ingen fritt løpende hund eller katt for den sakens skyld.

Pkt. 5. Tar utsikten fra Bergstien 21.

I samtale med Huseiernes landsforbund kan de opplyse, at det finnes flere domsavsigelser om utsikt i by og bynære strøk. «Du kan ikke forvente å beholde utsikten!»

Ved utbygning av Bergstien 16,18 og 20 protesterte beboerne i Bergstien 21 og 22. De kom ingen vei den gangen. Det ble gitt dispensasjon til utbygning av tre hus på tomt som var beregnet for to hus.

Carporten tar ingen utsikt fra beboerne i Bergstien 21. Den ligger ca. 25 m fra huset og ligger nedenfor og under bakkenivå for Bergstien 21. Den blir også delvis skult av garasjen.

I 1991 og 1993 reduserte beboerne i Bergstien 21 sin utsikt ved å ta bort et stuevindu, i annen etasje, og bygge en veranda med rekkverk utenfor resterende to vinduer. Utenfor første etasje er stått det et mindre hus og det er beplantet med en storhekk av trær.

Kommunen avviste beboerne i Bergstien 21 sine merknader som grunnløse.

Når det gjelder forhold vedtatt i reguleringsplanen er det som alt annet som alt annet opppe til vurderinger og kan fravikes.

Saksbehandler sier også på side 5 i sin utredning at det er gitt dispensasjoner fra «byggelinja» og plasseringer av hus.

Ved utbygningene av Bergstien 16, 18 og 20 resulterte det i at Bergstien 14 ble bygd inn over nabotomten. Slik at det står 4 hus på tomter som opprinnelig var beregnet på tre hus.

Bergstien 17 fikk forandret innkjøringen og fikk bygge garasje som stikker 3m utenfor «byggelinja».

Ved oppføring av bod gikk «plan og utviklingsavdelingen» ut fra «ny byggelinje».

Ved oppføring av bod fikk jeg opplyst fra saksbehandlerne, Trond Marthinussen og Glen Grahn, ved «plan- og utvikling avd.», at det var bestemt at en skulle se bort fra «byggelinja» i Bergstien. Jeg har ikke hevdet noe, kun gitt videre de opplysningene jeg har fått. Bergstien 15, 17 og 19 er ikke plassert etter opprinnelig byggeplan likeså 14, 16, 18 og 20. Veien Bergstien ligger ikke der den opprinnelig skulle ligge.

Veiavdelingen har ingen merknad til plasseringen av carporten. Beina på carporten ligger 8m og 11m fra midten av veien. Som en kuriositet kan nevnes at Bergstien 16 ligger 5,8m fra veiens midte.

Saksbehandleren «synser» når han mener at snøforholdene kan endre seg. Nå er det å si at tilhengerne og campingvogn har stått på samme plassen gjennom flere år og snøforholdene har aldri skapt noen problemer, ved inn og utkjøring fra tomten, selv i år med mer enn 210% mer snø.

Politisk møte 14. april i Plan og samferdselskomiteen.

Jeg vil få gi et kort referat fra møte som omhandlet dispensasjonssøknaden ved plassering av carporten. Etter den ny «byggelinja» er det en trekant på under en m² som stikker utenfor «byggelinja».

Nå har fire representanter for Arbeiderpartiet og saksordføreren fra Høyre vært på befaring. Senterpartiets representant har ikke vært på befaring.

Saksordføreren la frem og refererte til kommunens saksbehandling av søknaden. Den ble ganske hurtig forkastet. Nabovarselet ble forkastet som grunnløst. Politikerne gikk inn i en

kort diskusjon. Det visten seg ganske snart at de gikk inn for dispensasjonssøknaden. Som lederen av møtet sa så treffende;» Det er gitt dispensasjon tidligere i Bergstien og husene er jo også ikke plassert etter utbygningsplanene.» «Carporten blir delvis dekt av garasjen og utbygningen skjermer ikke for Bergstien 21.

Avstemmingen viste at 4 var for å gi dispensasjon og Senterpartiets mann var mot av «prinsipp» som han sa. Han utdypet ikke prinsippet.

Lederen for «Plan og utvikling avd.» Håvard Lund kom med den mest oppsiktsvekkende opplysningen.;

«Bergstien ligger ikke der den var ment å ligge. De var ikke så nøye på plasseringer og utbygninger omkring 1970 og på 1980 da Fjellveien og Bergstien ble utbygd.»

Til slutt.

Hvor går «byggelinja»?

Går den der husene og Bergstien opprinnelig var ment å gå etter plantegningene på 1970/80 tallet?

Går «byggelinja» der husene ble satt opp?

Går ny «byggelinje» etter utbygning av Bergstien 17? Forandring av innkjørsel og utbygning av garasje.

At naboer går imot enhver utbygning kan bero på misunnelse eller personlige årsaker. Jeg har tilbakevist naboenes merknader og kommunens bilder taler for seg. På bildene vil en se at jeg har vært nødt til å stenge av innkjørselen med en sagkrakk. Dette fordi innkjørselen ble brukt som snuplass av beboere i Bergstien. Vi kunne også oppleve at biler parkerte inne på gårdsplassen.

Jeg kan heller ikke se at det estetiske brytes slik kommunens saksbehandler hevder.

Jeg håper og tror at det enda er noe som heter sunn fornuft og at plan – og samferdsel kom. Vil bruke den til det beste for oss i Bergstien 19.

Jeg vil slutte med ordene til tidligere ordfører Alfon; «Sør- Varanger kommune er en trivsel kommune».

Med vennlig hilsen

Grete og Eilert Moe





SØR-VARANGER KOMMUNE

Boks 406, 9915 Kirkenes
Tlf. 78 97 74 00. Fax 78 99 22 12
E-post: postmottak@sor-varanger.kommune.no
www.svk.no

SAKSFRAMLEGG Sak til politisk behandling

Saksbehandler: Trasti, Vegar Nilsen Enhetsleder: Trasti, Vegar Nilsen, tlf. 78 97 74 91	Dato: 12.05.2017
Arkivsak: <arkivsaksnr>	
Saksordfører: Trasti, Frank Emil	

Utvalg	Saksnummer	Dato
Utvalg for plan og samferdsel	030/17	23.05.2017

PLANFORSLAG FOR ENDRING AV DETALJREGULERING FOR RAMBERGNESET

Vedlagte dokumenter:

2013014_PL_Planforslag Endring av detaljregulering for Rambergneset 11.05.2017
2013014_BEST_Planforslag Endring av detaljregulering for Rambergneset 11.05.2017
2013014_BESKR_Planforslag Endring av detaljregulering for Rambergneset 11.05.2017
2013014_ROS_Planforslag Endring av detaljregulering for Rambergneset 11.05.2017

Dokumenter i saken:

2017009108 SVAR TIL DETALJREGULERING RAMBERGNESET
2017008079 DETALJREGULERING RAMBERGNESET GBN 22/17 BRATTLI
2017006177 FORELØPIG SVARBREV: UTBYGGING AV RAMBERGNESET GBN 22/17
BRATTLI
2017005278 ENDRING DETALJPLANFORSLAG RAMBERGNESET
2017001481 INNSPILL TIL DETALJREGULERING FOR RAMBERGNESET
2017001478 SVAR VEDRØRENDE VARSEL OM ENDRING AV DETALJPLAN
RAMBERGNESET
2016026322 SVAR TIL OPPSTARTVARSEL: REGULERINGSENRING
REGULERINGSPLAN FOR FRITIDSBOLIGER - GNR. 22 BNR. 17
RAMBERGNESET I SØR-VARANGER KOMMUNE SENDT FRA STATENS
VEGVESEN
2016026208 VARSEL OM ENDRING AV DETALJPLAN FOR RAMBERGNESET
2016026145 RAMBERGNESET VARSLING ENDRING DETALJPLAN
2016026034 RAMBERGNESET VARSLING ENDRING DETALJPLAN
2016024802 VEDRØRENDE MINDRE ENDRING AV DETALJREGULERING FOR
RAMBERGNESET - GBN 22/17 BRATTLI
2016024486 MINDRE ENDRING DETALJPLAN RAMBERGNESET - GBN 22/17 BRATTLI

2016012146 BESTILLING AV OPPSTARTSMØTE FOR ENDRING AV
REGULERINGSPLAN RAMBERGNESET GBN 22/17
2016000209 FORHÅNSKONFERANSE VEDRØRENDE G/BNR 22/17
RAMBERGNESET

Kort sammendrag:

Kirkenes Trelast AS har igangsatt endring av detaljregulering for Rambergneset (PlanID: 2030-2013014, vedtatt 29.10.2014).

Endringen gjelder i hovedsak fradeling av eksisterende hytte til egen eiendom slik at alle hytter kan omfattes av et sameie. Naustområdet utvides noe og det tillates opparbeidet en sti til naustområdet.

Planendringen behandles etter plan- og bygningslovens § 12-14. For endring av reguleringsplan gjelder samme regler som for utarbeidelse av ny plan.

Faktiske opplysninger:

Kirkenes Trelast AS har kjøpt eiendom med gnr. 22, bnr. 17 ved Brattli. Eiendommen er i detaljregulering for Rambergneset (PlanID: 2030-2013014, vedtatt 29.10.2014) regulert til fritidsbebyggelse. Tiltakshaver ønsker noen endringer i forhold til gjeldende plan og har derfor fått igangsatt en endring av reguleringsplanen.

Planansvarlig konsulent er Fiskebeck Prosjekt AS.

Endringer i planen:

Endringen innebærer i hovedsak fradeling av tomt til eksisterende fritidsbolig og utvidelse av naustområde. Hensikten med fradeling av eksisterende fritidsbolig er å kunne beholde restarealet fra avgivereiendommen (gnr. 22, bnr. 17) som felleseie for alle de ni hyttetomtene. Hensikten med utvidelse av naustområde er for å kunne tilby naust til alle hyttetomtene, som fellesnaust (totalt fem naust).

På hyttetomtene foreslås å kunne gjøre noe mere terrenginngrep (utfylling), fra 0,7m til 1,2m over eksisterende terreng.

Planområdet er også justert noe etter gjennomført oppmåling av avgivereiendommen.



Figur 1: vedtatt plan for Rambergneset



Figur 2: Endring av plan for Rambergneset

Forslag til endring av detaljregulering for Rambergneset består av følgende plandokumenter:

- Planbeskrivelse (11.05.17)
- Planbestemmelser (11.05.17)
- Plankart (11.05.17)
- ROS-analyse (11.05.17)

Varsel om oppstart ble gjort 20.12.16, det innkom uttalelser til planendringen fra følgende instanser:

- Finnmark fylkeskommune (16.01.17)
- Fylkesmannen i Finnmark (12.01.17)
- Sametinget (16.01.17)
- Statens vegvesen (22.12.16)
- Skogbrukssjefen i Finnmark (11.01.16)

Innspillene er kommentert i planbeskrivelsens kapittel 6.

Rådmannens vurderinger:

Endringene overstiger hva som kan anses som *mindre endring* etter plan- og bygningslovens § 12-14 andre ledd og må derfor behandles som en ordinær endring av reguleringsplan.

Rådmannen anser likevel de endringer som foreslås for å være av mindre karakter.

Forutsetningene for planen var en annen for gjeldende plan enn den er i dag. Dette skyldes i hovedsak at eiendommen har skiftet eier, hvor ny eier er en kommersiell aktør som ikke selv skal eie avgivereieendommen med eksisterende hytte. Rådmannen kan ikke se at dette har noen vesentlig betydning for virkningene av planen.

Større fyllingshøyde for byggeområdene anses å være en forholdsvis beskjeden endring. Økning av fyllingshøyde vil kunne gi bedre utnyttelse av hyttetomtene som ligger i skrånende terreng.

Tilrettelegging for flere naust vil gi noe større inngrep i strandsonen selv om området som reguleres til naust kun er marginalt større enn det opprinnelige. Samtidig er det bedre å få dette inn i reguleringsplanen nå enn at det seinere skal komme inn søknader om dispensasjon for det samme, dersom flere hytteeiere skulle ønske å etablere naust.

Rådmannen støtter seg til de vurderinger som er gjort i planbeskrivelsen og finner at de innspill som er innkommet i varslingen er ivaretatt på en god måte.

Kommuneplanens hovedmål:

Sør-Varanger kommune skal utvikles til et lokalsamfunn som gir grunnlag for befolkningsvekst i alle deler av kommunen. Arealdisponering og offentlig service og tjenesteproduksjon skal dimensjoneres ut fra en samlet befolkning på 12.000 innbyggere ved planperiodens utløp, og ha en kvalitet som gjør kommunen attraktiv som bosted og for etableringer og knoppskyting i privat næringsliv.

Hovedmålet vil være retningsgivende for de politiske og administrative prioriteringer i hele den kommunale organisasjon i planperioden. Ut fra dette, skal det gjøres vurderinger i forhold til følgende satsingsområder:

Næringsutvikling:

Ikke relevant.

Infrastruktur:

Ikke relevant.

Barn og ungdom:

Ikke relevant.

Folkehelse:

Ikke relevant.

Kompetansebygging:

Ikke relevant.

Økonomi:

Ikke relevant.

Universell utforming, jfr bestemmelser i plan og bygningslov:

Det er ikke krav om tilgjengelig boenhet eller universell utforming for fritidsboliger med én bruksenhet, som det her planlegges. Rådmannen anser at forholdet til universell utforming,

ut i fra dette er tilstrekkelig ivaretatt.

Alternative løsninger:

Alternativ til innstilling:

Forslag til innstilling:

Utvalg for Plan og Samferdsel legger til grunn følgende dokumenter tilhørende *Forslag til endring av detaljregulering for Rambergneset* (PlanID 2030-2013014):

- Planbeskrivelse (11.05.17)
- Planbestemmelser (11.05.17)
- Plankart (11.05.17)
- ROS-analyse (11.05.17)

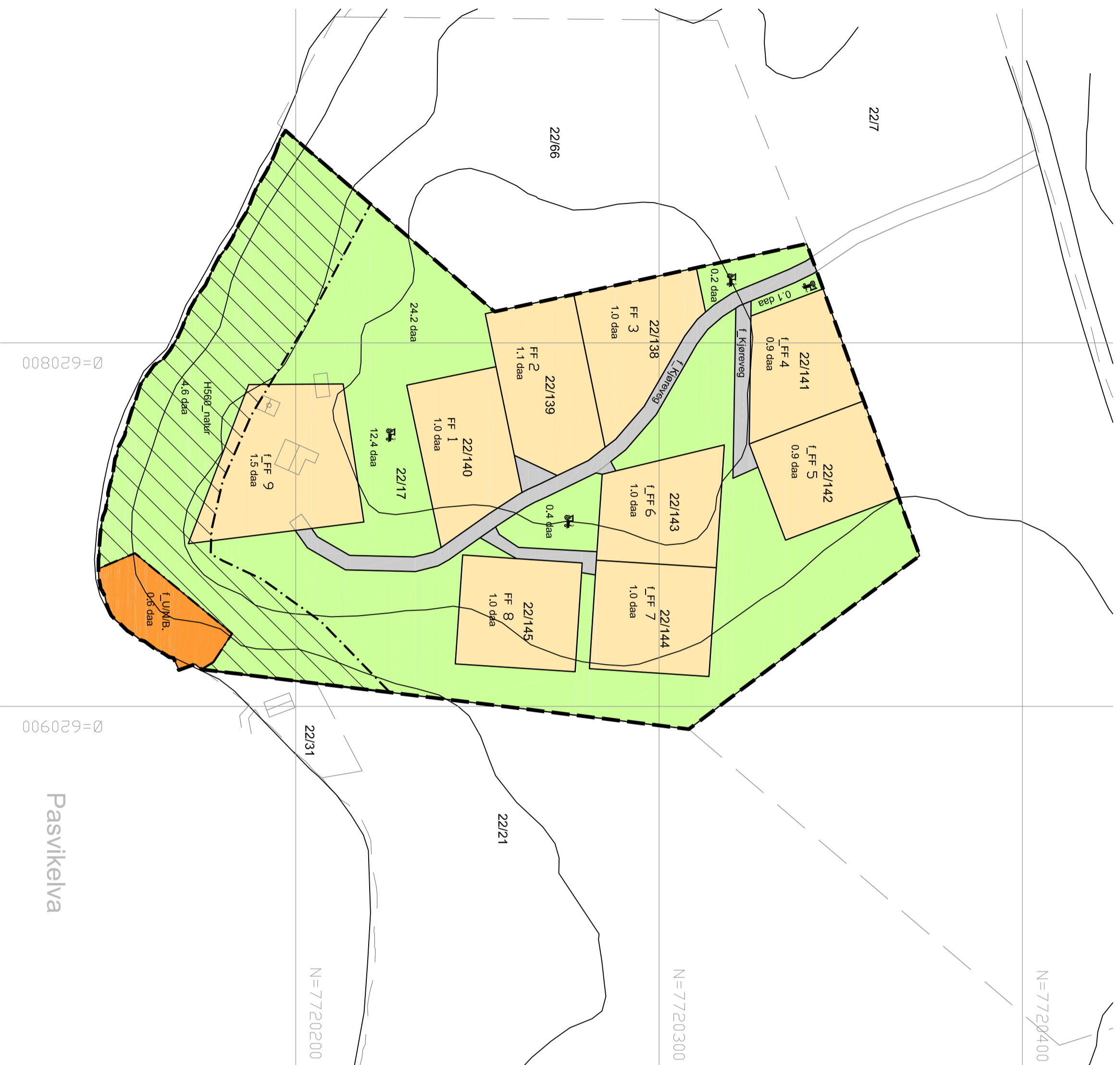
I medhold av plan- og bygningslovens §§ 12-14, 12-10 og 12-11 vedtar Utvalg for Plan og Samferdsel å legge *Forslag til endring av detaljregulering for Rambergneset* (PlanID 2030-2013014) ut på høring og offentlig ettersyn i seks uker.

Begrunnelse:

Utvalg for Plan og Samferdsel finner at de endringer som foreslås er av mindre karakter og støtter seg for øvrig til rådmannens vurderinger i saken.

Nina Bordi Øvergaard
rådmann

- Dette dokumentet er godkjent elektronisk i Sør-Varanger kommune og har derfor ingen signatur. -



Sør-Varanger kommune



Reguleringsplan PBL 2008

§12-5. Nr. 1 - Bebyggelse og anlegg

- FF
Fritidsbebyggelse-fritiliggende
- L UM/B
Uthus/naust/bedehus

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

- L Kjørevæg
Kjørevæg

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

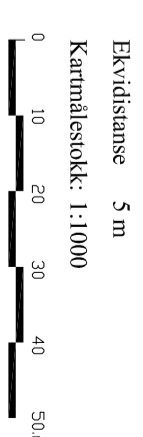
- RA
LNF-areal for nødvendige tiltak for landbruk og reindrift og garssliknyttet næringsvirksomhet basert på gårdens ressursgrunnlag

§12-6 - Hensynssoner

- Bevering naturmiljø
- RpGrense
- RpFormalGrense
- RpAngittHensynGrense

Plottformat: A2

Karttopplysninger
 Kilde for basiskart: FKB B, Geovekst
 Dato for basiskart: 26.02.2013
 Koordinatsystem: UTM zone 35 basert på EUREF89/WGS84
 Høydegrunnlag: NNI954



Endring av detaljregulering for Rambergneset

Med tilhørende reguleringsbestemmelser

Sør-Varanger kommune

Forslagsstiller:
Kirkenes Trelast AS

Arealplan-ID:
2030_2013014

SAKSBEHANDLING ETTER PLAN- OG BYGNINGSLOVEN

SAKS-NR. DATO SIGN.

Dato	Revisjon	SAKS-NR.	DATO	SIGN.
Dato	Revisjon			
Dato	Revisjon			

Kommunestyret sitt vedtak

Dato	Revisjon	SAKS-NR.	DATO	SIGN.
Dato	Revisjon			

Ny 2. gangs behandling

Dato	Revisjon	SAKS-NR.	DATO	SIGN.
Dato	Revisjon			

2. gangs behandling

Dato	Revisjon	SAKS-NR.	DATO	SIGN.
Dato	Revisjon			

1. gangs behandling

Dato	Revisjon	SAKS-NR.	DATO	SIGN.
Dato	Revisjon			

Kunngjøring av oppstart av Planarbeid

Dato	Revisjon	SAKS-NR.	DATO	SIGN.
Dato	Revisjon			

Oppstartsnotat

Dato	Revisjon	SAKS-NR.	DATO	SIGN.
Dato	Revisjon			

PLANEN ER UTARBEIDET AV:

TEGNER	DATO	SIGN.
R100.02	11.04.2017	J-AM

Det bekreftes at planen er i samsvar med kommunestyrets vedtak av _____

Reguleringsbestemmelser
Planforslag for 'Endring av detaljregulering for Rambergneset'.
Eiendom gnr: 22, bnr: 17, Brattli i Sør-Varanger.

Dato: 11.04.2017

Revidert: 11.05.2017

Planid: **2030_2013014**

I

Det regulerte området, som på plankartet er avgrenset med reguleringsgrense, ligger i byggeområde for fritidsbebyggelse i kommuneplan for Sør-Varanger kommune.

II

I henhold til Plan- og Bygningslovens § 12-7 gjelder disse bestemmelsene for det regulerte området.

III

I henhold til Plan- og Bygningslovens § 12-5 er området regulert til:

- 1 Felles bestemmelser
- 2 Område for bebyggelse og anlegg, §12-5. Nr. 1.
 - 2.1 Generelle bestemmelser
 - 2.2 Fritidsbebyggelse FF (1 – 9)
 - 2.3 Naust U/N/B.
- 3 Samferdsel og teknisk infrastruktur, §12-5. Nr. 2.
 - 3.1 Kjøreveg.
- 4 LNFR-område, §12-5. Nr. 5.
 - 4.1 Område for LNFR-areal.
- 5 Hensynssoner, §12-6.
 - 5.1 Bevaring naturmiljø

IV

I henhold til Plan- og Bygningslovens gis følgende bestemmelser om bruk og utforming av arealer og bygninger innenfor planområdet:

1 Felles bestemmelser

- a) Det tillates innlagt vann og elektrisitet i området.
- b) Det tillates ikke utfyllt eller lagret løsmasser, sprengstein, materialer og lignende innenfor byggeområde og klimasone, hverken midlertidig eller permanent.
- c) Det vil kun være tillatt med tynningshogst i byggeområde. I de andre områdene er det ikke tillatt med hogst.
- d) Skulle det under arbeidet komme frem gjenstander eller andre spor som indikerer eldre tids aktiviteter i planområdet, må arbeidet umiddelbart stanses og Finnmark Fylkeskommune og Sametinget varsles, jfr. Lov om Kulturminner av 1978, §8 (kulturminneloven).
- e) Skulle det i forbindelse med terrenginngrep bli påvist nye voksesteder for Marisko, skal arbeidet stanses og melding om dette sendes Direktoratet for naturforvaltning med kopi til Fylkesmannen i Finnmark.
- f) Etter at planen er vedtatt er det ikke tillatt med bygging, anleggsvirksomhet eller annen drift som er i strid med planen.

2 Område for bebyggelse og anlegg, §12-5. Nr. 1.

2.1 Generelle bestemmelser

- a) For byggeområdene gjelder at alle inngrep i grunnen skal gjøres så skånsomt som mulig. Omfanget av terrenginngrep i form av skjæringer og fyllinger skal unngås.
- b) Med søknad om byggetillatelse skal det medfølge situasjonsplan som viser byggenes plassering på området.
- c) Det tillates ikke oppsatt gjerder rundt hytter.
- d) Jordmasser som blir tatt opp ved tilrettelegging for bygging eller anlegg, skal i så stor grad som mulig gjenbrukes.
- e) Utfyllinger med større høyde en 1,2 m over eksisterende terreng er ikke tillatt, utfyllinger tillates likevel bare i de tilfeller hvor dette er nødvendig for å plassere bygningene bedre i terrenget.

2.2 Fritidsbebyggelse FF (1 – 9)

- a) På hver tomt er det tillatt å bygge 1 stk. hytte med tilhørende badstu og uthus. Totalt 4 bygg.
- b) Samlet bebygd areal (BYA) skal ikke overstige 150 m² for hver eiendom, FF1-FF8.
- c) Samlet bebygd areal (BYA) for FF9 skal ikke overstige 200 m².
- d) Det skal utarbeides adkomstvei og parkeringsplass. Adkomstvei og parkeringsplasser skal være ferdigstilt før utbygging av hyttene mv kan igangsettes. Parkering til hver hytte vil være innenfor egen tomtegrense.
- e) Hyttene skal ha 1 etasje eller 1 ½ etasje.
- f) Taket skal være saltak med vinkel mellom 21 og 36°. Mønehøyde skal ikke overstige 6,0 meter. Møneretningen skal tilpasses slik at de ikke blir dominerende i terrenget.
- g) Hyttetomtene (F1-F9) får parkering ved hytten med avkjøring fra felles veg.
- g) Nye tomtegrenser er regulert inn. Fradelingen til fritidsboliger skal skje som vist i plankartet som eiendomstomter.

2.3 Naust U/N/B.

- a) Dette er område for tidligere og planlagte nye naust samt oppankringsplass for elvebåter. Det har tidligere vært naust på området.
- b) Ved eksisterende tufter for gammelt naust kan det bygges 5 nye naust tilhørende eksisterende hytte og nye planlagte hyttene. Det tillates ankringsplass med landanlegg for nye hytter.
- c) Utforming av naust skal tilpasses terreng. Naustene skal være maksimalt 15 m² bebygd areal og maks. 4 meter mønehøyde. Nye naust kan ha to brukere for å effektivisere materialbruk og bruksareal.

3 Samferdsel og teknisk infrastruktur, §12-5. Nr. 2.

3.1 Kjøreveg.

- a) Dette er eksisterende og nye private veger til benyttelse for eksisterende og nye hytter.

4 LNFR-område, §12-5. Nr. 5.

4.1 Område for LNFR-areal.

- a) Dette er område som omfatter avgivereiendom, dvs. gnr.22, bnr.17. Byggetiltak i området tillates ikke. Dette arealet skal beholdes som fellesområde for alle hytter.

- b) Eksisterende sti ned til naust opprettholdes for vanlig gangtrafikk.

5 Hensynssoner, §12-6.

5.1 Bevaring naturmiljø

- a) Dette er område som ligger langs Pasvikelva(Skrukkebukt). Krattskog /vegetasjonsbelte og biologisk mangfold langs elva skal beholdes.
- b) I dette området er det ikke tillat med noen form for bygge- og anleggsvirksomhet, eller andre terrenginngrep.
- c) Det er ikke lov med noen form for vedhugst, tynningshogst eller annen forpleining, annet enn å opprettholde det som eksisterer i dag. Dette gjelder også eksisterende bygninger og anlegg.

Kirkenes

Plankonsulent:

Fiskebeck Prosjekt AS

Jens-Åge Mikkla

Planforslag 'Endring av detaljregulering for Rambergneset'. Brattli i Sør-Varanger kommune. Eiendom 22/17.

Planbeskrivelse

Dato; 11.04.2017

PlanID: 2030_2013014

Rev: 11.05.2017

1. Generelt.

Planområdet er på ca 24 daa. Eiendommen strekker seg fra vannkanten ved Skrukkebukt i Pasvikelva og nordover. Eiendommen grenser mot 4 andre private eiendommer. Eiendommen har adkomst fra kommunal vei via privat eiendom. Området er benevnt som LNF-område i Sør-Varanger kommunes arealplan. Området er også tidligere regulert til område for hytter/fritidsboliger i plan vedtatt 29.10.2014 med PlanID 2030-2013014.

2. Bakgrunn og eierforhold.

Eier og tiltakshaver er Kirkenes Trelast AS. Det er planlagt å regulere for fradeling av 9 stk. fritidsboliger på eiendommen. Det ønskes også å flytte område for naust noen meter og utvide dette til 5 stk. naust. Det er en endring av eksisterende detaljplan som krever at det utarbeides en ny detaljplan.

Eiendommen har i dag 1 hovedbygg som er registrert som fritidsbolig, samt tufter av 1 stk. naust ved vannkanten.

3. Saksgang.

Det er foretatt oppstartsmøte den 21.06.2016 med Sør-Varanger kommune og eiere.

Igangsetting av planarbeidet er kunngjort i Sør-Varanger Avis og på Sør-Varanger kommunes nettsider i Desember 2016. Alle naboer og offentlige etater er varslet pr. brev med kart.

Følgende innspill er kommet inn;

- Finnmark Fylkeskommune, Sentraladministrasjonen. Datert 16.01.2017.
- Fylkesmannen i Finnmark. Datert 12.01.2017.
- Skogbrukssjefen i Finnmark. Datert 11.01.2017.
- Sametinget. Datert 16.01.2017.
- Statens vegvesen. Datert 22.12.2016.

4. Forhold til eksisterende planer/vedtak.

Planområde er også tidligere detaljregulert i plan datert 29.10.2014 med PlanID 2030-2013014. Denne planen er endring av tidligere vedtatt detaljplan.

5. Beskrivelse av planområdet.

Planområdet omfatter et areal på ca 24 daa, et område bestående av stort sett blandingskog. Området strekker seg fra Skrukkebukt i sør, og ca. 200m nordover med stigning opp til over kote 35 m.o.h. på det høyeste. Vannflaten ligger på ca. kote 21 m.o.h. Dette er en regulert/oppdemmet del av Pasvikelva med forholdsvis stabil vannstand.

Eiendommen har ikke vært brukt til jordbruk. Det er antakeligvis hugd litt fyringsved opp gjennom årene. Eiendommen er bevokst av blandingskog med litt åpent areal rundt eksisterende hytte. På denne delen mot sør ligger eksisterende fritidsbolig. Ved vannkanten mot sørøst ligger 1 stk. naust.

6. Beskrivelse av planforslaget.

Det er planlagt å avdele tomter for fritidsboliger/hytter fra hovedeiendom. Det planlegges å fradele 8 nye tomter i tillegg til eksisterende hytte og hovedeiendom. Totalt 9 stk. tomter. Nye tomter skal ligge på den nordlige delen av eiendommen. Ved å legge de nye hyttene på nordsiden av eksisterende hytte så vil man fortette i dette området og opprettholde et friområde mot vannkanten. I tillegg kan det avsettes båt plass/anker plass ved eksisterende og nye naust. Område avsatt til fritidsboliger skal ikke komme i konflikt med verneverdig dyre- og planteliv, ikke forurensning til jordbunn, vann eller luft. Det er viktig å vise aktsomhet i forhold til den frie ferdsel langs vannkanten og mulig påvirkninger som dette vil få for landskap, dyre- og planteliv, ev. kulturminner og estetikk. Langs vannkanten til Skrukkebukt vil det båndlegges en sone for kantvegetasjon for å ta hensyn til dette. Resten av planområdet skal være som det er i dag.

Opprettelsen av 8 nye fritidsboliger vil ikke utløse nye krav i forhold til vegstandard eller vesentlig større trafikk enn det allerede er i dag for dagens utkjøring til kommunal veg. Planlagte nye hytter skal ikke legges nærmere enn minimum 70 meter fra kommunal veg. Det er ikke planlagt nye kraftlinjer i området. Reindriften har også uttalt at dette ikke er i konflikt med trekkruter for rein eller andre aspekter av reindriften siden dette er et område med forholdsvis tett fritidsboligbygging. Det har aldri vært registrert snø- eller jordskred innenfor eller i nærheten av planområdet. Når det gjelder båt plass, så vil ev. nye ankringsplasser komme ved siden av eksisterende tufter av naust, nye naust, og utvide og fortette dette området. Eksisterende sti ned til naust beholdes og renoveres slik at den trygt kan brukes av gående. Den allmenne ferdselen og miljøpåvirkningen skal ikke forringes vesentlig av dette.

Planforslaget omfatter følgende hovedformål:

- Byggeområde for fritidsboliger.
- LNF, eksisterende hovedeiendom.
- Felles adkomst/vei for hytter.
- Hensynssoner for flom og klimavernområde mot Skrukkebukt-Pasvikelva.

Innspill og planarbeid.

Følgende innspill kom inn og er etterfulgt;

- *Finnmark Fylkeskommune har følgende innspill: Man har ingen planfaglige merknader til endring av eksisterende detaljplan. Kulturminnefaglige innspill. Det er vektlagt at det ikke tidligere har vært registrert kulturminnelokaliteter i planområdet. Man gjør oppmerksom på aktsomhetsplikten for automatisk freda kulturminner ved gjennomføring av tiltak.*

I planarbeidet er det tatt hensyn aktsomhetsplikten for automatisk freda kulturminner.

- *Fylkesmannen i Finnmark har generelle innspill for reguleringsplan. Herunder er det lagt vekt på estetikk, grad av utnytting, universell utforming, friluftsliv, verneskog, utbygging langs vassdrag og naturmangfoldloven. Det legger også spesielt vekt på vassdrag (Pasvikelva) og biologisk mangfold langs sjø- og vassdrag samt ROS-analysen som skal utarbeides i forkant av reguleringen. Det anbefales at kantsonen reguleres til LNFR-særlig landskapshensyn.*

I planarbeidet er det lagt inn føringer for estetikk, grad av utnytting, tilgang til friområder, vegetasjonsbevaring, terrengtilpasning og tilgjengelighet til vassdrag.

Bevaring av kantområder er avsatt langs Pasvikelva med hensynssone. Det er utarbeidet en ROS-analyse. Aktuelle hensynssoner er hensyntatt i beskrivelse, bestemmelser og avmerket på plankart. Vi har ikke brukt LNFR-særlig landskapshensyn, siden eksisterende detaljplan har bevart denne sonen som

Hensynssone, -bevaring naturmiljø. Dette mener vi er en like god løsning for bevaring av kantsonen mot Pasvikelva.

- *Sametinget har ingen spesielle merknader til planarbeidet. Sametinget ønsker at man ved planarbeid bruker Sametingets planveileder for å sikre det samiske naturgrunnlaget. Man gjør også oppmerksom på aktsomhetsplikten for automatisk freda kulturminner ved gjennomføring av tiltak.*

Vi har implementert ovennevnte planveileder i planarbeidet og det er lagt inn aktsomhetsbestemmelse for automatiske freda kulturminner.

- *Statens vegvesen påpeker har ingen innspill eller merknader til varselet.*
- *Skogbrukssjefen i Finnmark ser ikke at endringen vil komme i konflikt med bruk av grøntareal osv. og har ingen flere merknader.*
- *Sør-Varanger kommune har følgende innspill; det er ikke behov for konsekvensutredning, hensynssone langs Pasvikelva, Naust og kaiområdet planlegges samlet, stående skog innenfor planområdet samt at generelle punkter som forurensing, transportbehov, etc. belyses.*

Det er i planarbeidet tatt hensyn til kantsone langs Pasvikelva, naust og kaiområde er samlet samt at eksisterende skog skal beholdes i størst mulig grad. De generelle punktene som også er felles for flere offentlige etater er belyst i denne beskrivelsen, bestemmelse, plankart og ROS-analysen.

7. Virkninger av planen

Forurensing.

Det er ikke offentlig vann- og avløpsnett i området. Derfor må det tas spesielt hensyn til god kontroll med avfall og avløp fra hytter. Dette vil bli ivaretatt ved søknad om utslippstillatelse og forurensingsforskriften.

Transportbehov, energiforbruk og energiløsninger.

Varanger Kraft har ingen innvendinger til kraftkapasiteten i området. Ved gjennomføring av tiltak skal Varanger Kraft kontaktes for planlegging av nødvendig el.krafttilgang.

Det legges opp til tillatt innlagt elektrisitet. I Finnmark er det god tilgang på miljøvennlig og fornybar energi fra vannkraftverk. For øvrig er man nødt til følge gjeldende plan- og bygningslov hvor krav til energibruk og energiløsninger er behørig belyst. En økning i antall hytter vil nødvendigvis føre til noe økning av bruk av infrastruktur som vei og elektrisitet. Tiltak vil nødvendigvis gi en liten økning i persontrafikk og biltrafikk fra hytter til hovedvei og persontrafikk ned til Pasvikelva. Det er en opparbeidet sti ned til elva som skal brukes. Denne skal renoveres slik at den trygt kan brukes av gående. Andre nye stier er det ikke behov for å opparbeide. Hver ny hytte vil få egen parkeringsplass inne på eiendommen ved siden av hytten.

Kulturminner og kulturmiljø.

Planområdet er befart av Sametinget den 11.07.2013 for undersøkelse av mulige kulturminner. Det ble ikke funnet noen automatisk fredete kulturminner. Sametinget har derfor ingen merknader til søknaden. Det er lagt inn varsomhetsbestemmelse i tilfellet man ved gjennomføring av tiltak oppdager vernverdige kulturminner.

Naturens mangfold (dyre- og planteliv).

Det er i dag forholdsvis liten ferdsel langs Pasvikelva. Det opprettes en hensynssone (kantsone) langs Pasvikelva på ca. 30 m bredde. Dette for å ivareta det biologiske mangfoldet langs elvebredden. Planlagt ny bruk for fritidsboliger vil ikke berøre kantsoner siden det er trukket bort fra elva. Siden den freda arten Marisko er påvist i nærheten av området så er det lagt inn en varsomhetsbestemmelse i forbindelse med ev. oppdagelse av nye forekomster av Marisko. Da skal all arbeid stanses umiddelbart og Direktoratet for naturforvaltning samt Fylkesmannen skal varsles umiddelbart.

Landskap.

Det vil ved oppsetting av hytter nødvendigvis gjøres noe terrenginngrep. Dette i forbindelse med selve bygningen, samt nødvendig parkering for brukere. Det samme gjelder for parkeringsplass. Ved å samle hyttene, så vil man kunne lage felles vei, få samlet naturinngrep i terrenget, samt fortettet bygningsmassen. Plassering av ev. bygninger og parkering legges i området hvor det er best i forhold til sol, utsikt og helning på terrenget. Dette i samråd med Miljøverndepartementets retningslinje T-5/93. Ingen nye tomter plasseres i brattere terreng enn med fall 1:4.

Sikring av jordressurser.

All skog i Sør-Varanger er verneskog. Derfor skal det tilstrebes å bevare skogen som klimavern for bebyggelse. Spesielt skog ned mot elvebredden skal beholdes. Det har ikke vært jordbruk på planområdet. Foreliggende registreringer gir ingen indikasjoner på at planlagte utbygginger vil berører geologiske- eller naturverdier.

Samisk natur- og kulturgrunnlag (vurdering i fht Finnmarksloven §4).

Det har ikke vært registrert noen spesiell samisk aktivitet i området ved Brattli. Reindriftsforvaltningen i Øst-Finnmark har ingen merknader til planlagt tiltak da det ligger i umiddelbar nærhet til eksisterende bebyggelse. Vi har brukt Sametingets planveileder som underlag for vurdering av det samiske naturgrunnlaget i planområdet. Deriblant har reindrifta uttalt ved tidligere detaljregulering av området at de ikke har noen merknader til saken.

Befolkningens helse og helsens fordeling i befolkningen.

Dette tiltaket berører i liten grad befolkningens helse og helsens fordeling. Det vil ikke legges noen spesielle føringer for dette i denne planen.

Tilgjengelighet til uteområder og gang- og sykkelvegnett.

Det er ikke krav om tilgjengelig boenhet eller universell utforming for fritidsboliger med en bruksenhet som det er planlagt her. Men det planlegges å tilstrebe god tilgjengelighet. Det er ingen gang- og sykkelveger i nærheten av området. Det skal være tilgjengelighet mellom hytter ned til vannet og via felles veg og eksisterende sti. God tilgjengelighet må veies opp mot inngrep i landskapet og her er det ønskelig å ha minst mulig inngrep pga. hensynssone mot elva og at området ligger i verneskog.

Kriminalitetsforebygging.

Tiltaket er lagt inn i eksisterende område for fritidsboliger og bolig. Det er ingen spesielle tiltak som legges inn i planen. Det er opp til eiere å gjøre vurderinger rundt dette i forbindelse med egen bygg og eiendommer.

Beredskap og ulykkesrisiko (ROS-analyse).

Det er ingen spesielle flomutsatte områder langs Pasvikelva, men det er avsatt en hensynssone på 30 meter fra elva som også vil fungere som ev. reguleringszone for kraftverk.

Det er utført en ROS-analyse som er vedlagt denne planen.

Risiko ved havstigning.

Planområdet ligger langt over havnivå og vil ikke bli påvirket av en ev. havstigning.

Kotehøyde for Pasvikelva her er på ca. 21 m.o.h.

Barn og unges oppvekstvilkår.

Barn og unges oppvekstvilkår blir ikke tatt hensyn til spesielt i denne planen. Men det vil være gode forhold for både barn og unge til utfoldelse i den omkringliggende naturen både fysisk og psykisk.

Arkitektonisk og estetisk utforming, uttrykk og kvalitet.

Nye bygninger skal utformes etter bestemmelser i kommuneplanen for arkitektonisk og estetisk utforming. Dvs. at de skal underordne seg landskapet på en slik måte at de ikke bryter med horisontlinjer (åsprofiler, bakkekanter) eller kommer i konflikt med andre markerte landskapstrekk. Møneretning skal fortrinnsvis følge terrengkoter. Det er åpnet for at

mønehøyde er økt med 1 meter fra 5m i bestemmelser kommunal arealplan, til 6m i denne planen. Dette fordi det i området er høyvokst skog som vil skjule bygg bedre og slik at man kan tilpasse seg skrånende terreng bedre. Fargebruken skal være nøktern med vekt på jordfarger.

Forhold til konsekvensutredning.

Sør-Varanger kommune har i informasjon datert 19-12-2016, vurdert endringen av planen etter forskrift om konsekvensutredning for planer etter plan- og bygningsloven, endringen omfattes ikke av forskriftens § 2 eller § 3 og det stilles derfor ikke krav om konsekvensutredning eller planprogram.

Forholdet til naturmangfoldloven.

Søknaden skal også vurderes etter Naturmangfoldloven og særlig etter §§ 8 – 12, hvor forvaltningen i sine vedtak plikter å redegjøre for og synliggjøre kunnskapen og virkningene tiltak kan få for naturmangfoldet. Gjennom søk i Artsdatabanken med tilliggende databaser og kommunens egen biologisk mangfold registrering fra 2005, er det ikke registrert forekomst av truede arter eller naturtyper, eller naturmangfold for øvrig som vurderes til å ta særlig skade av tiltaket, og i dette tilfellet vurderes kunnskapsgrunnlaget om naturmangfoldet som tilstrekkelig til at tiltaket kan gjennomføres. Det er for øvrig registrert freda Marisko i Koppervika ca. 1,5 km unna. Derfor er det ført inn aktsomhetsbestemmelse i bestemmelsene for detaljplanen.

Kirkenes

Plankonsulent:

Fiskebeck Prosjekt AS

Jens-Åge Mikkola

RISIKOVURDERINGSSKJEMA - Samfunnssikkerhet og beredskap
 – Sjekklister arealplanlegging. Dato: 11.05.2017

Prosjekt/plan/sak:	Endring av detaljregulering for Rambergneset. Eiendom 22/17, Sør-Varanger kommune.
---------------------------	---

Naturbasert sårbarhet	Kontroll	Dato	Sign.
a) Er det i planområdet fare mht. snøskred? (www.skrednett.no)	IA	01.11.16	J-ÅM
b) Er det i planområdet fare mht. kvikkleireskred? (www.skrednett.no)	Ok	01.11.16	J-ÅM
c) Er det i planområdet fare mht. jordskred? (www.skrednett.no)	Ok	01.11.16	J-ÅM
d) Er det i planområdet fare mht. flom? (http://www.nve.no/)	Ok	01.11.16	J-ÅM
e) Er det i planområdet fare mht. radon? (http://radon.nrpa.no/)	UN	01.11.16	J-ÅM
f) Er det i planområdet fare mht. spesielle værforhold? (lokale fenomener)	OK	01.11.16	J-ÅM

Virksomhetsbasert sårbarhet			
a) Er det i planområdet fare mht elektromagnetisk felt fra kraftledninger? (http://www.stralevernet.no/)	OK	01.11.16	J-ÅM
b) Medfører planforslaget risiko (ulykker, støy, støv, etc.) i forbindelse med nærhet til veitrafikk/transportnett, skipstrafikk/kaianlegg, luftfart/flyplasser?	OK	01.11.16	J-ÅM
c) Er det i planområdet fare mht. industrianlegg - brann/eksplosjon, virksomheter hvor kjemikalieutslipp og andre forurensninger kan forekomme, lagringsplasser (industrianlegg, havner, bensinstasjoner) hvor farlige stoffer lagres?	IA	01.11.16	J-ÅM

- OK= sjekket og i orden.
- UN= utredes nærmere i byggeprosessen
- IA= ikke aktuell i denne saken
- SK= se kommentar i vedlegg til sjekklister

Det er gjort en enkel vurdering av risiko på grunnlag av Fylkesmannens skjema. Følgende punkter er det ikke definert noen risiko i forhold til:

- Snøskred (Ingen helning eller topografi som tilsier dette)
- Spesielle værforhold
- Elektromagnetiske felt fra kraftledninger (ingen i nærheten)
- Industrianlegg og fareforhold fra disse (ingen i nærheten)

ROS-vurdering

Det er foretatt en ROS-analyse i forbindelse med planleggingen. Analysen er foretatt etter skjema utarbeidet av Fylkesmannen og Direktoratet for sivilt beredskap (DSB`s) manualer og veiledere

Analysen tar kun utgangspunkt i ting som man forventer kan skje i fremtid.

ROS-analysen bidrar til planlegging og tiltak for å skape et trygt og godt miljø og har beredskap for effektivt å møte kriser. Dette forutsetter blant annet kjennskap til risikofaktorer for liv, miljø og materielle verdier. Det forutsetter videre kjennskap til egne sterke og svake sider knyttet til evne og mulighet for å forebygge at uønskede hendelser inntreffer og evne til å redusere skadevirkningene av de uønskede hendelser som faktisk skjer.

Det er foretatt en risikovurdering tilknyttet forskjellige problemstillinger som kan tenkes å være aktuelle i tilknytning til bygging av fritidsboliger, naust og interne veier i planområdet på Rambergneset. I denne analysen er følgende vurdert;

- hvilke uønskede hendelser som kan oppstå
- hvor sannsynlige de er
- konsekvensen av slike hendelser
- hvilke tiltak som kan motvirke risiko og skadeomfang

Mulige uønskede hendelser:

Potensielle risikoområder	Sannsynlighet	Konsekvensvurdering
a) Trafikkstøy	Lite sannsynlig	Ufarlig
b) Trafikkstøv	Lite sannsynlig	Ufarlig
c) Trafikkulykker	Sannsynlig	Kritisk
d) Snøras	Usannsynlig	Kritisk
e) Jord-/leirras (geoteknikk)	Lite sannsynlig	Farlig
f) Flom	Lite sannsynlig	Kritisk
g) Nye høyspentlinjer	Usannsynlig	Ufarlig

a) Trafikkstøy;

Fritidsboliger er i henhold til støyretningslinjen T-1442, definert som støyømfintlig bebyggelse. Planområdet ligger i nærheten av kommunal vei uten gjennomgangstrafikk. Denne veien har fartsgrense 50 km/t. Veien er ikke belastet med tungtrafikk. Nærmeste mulige nye hytte blir liggende ca. 70 m fra veien. Beboere i eksisterende fritidsboliger på Brattli har ikke oppfattet støy fra trafikken som sjenerende. Pga. krav i TEK10 vil all ny bebyggelse bygges etter minimum klasse C ihht. Norsk Standard, NS 8175. Dette anses for tilstrekkelig for å tilfredsstille innendørs støygrenser.

Det vil derfor ikke være nødvendig med ekstra støytiltak for planområdene.

b) Trafikkstøv;

Planområdet ligger ved kommunal vei med fartsgrense 50 km/t. Veien er ikke asfaltert. Nærmeste planlagte hytte blir min. 70 m fra veien. Derfor er det svært lite sannsynlig med plager av trafikkstøv.

c) Trafikkulykker;

Planområdet har en eksisterende avkjøring til kommunal veg fra hovedeiendom med tilhørende hytter og planlagte nye hytter. Fra avkjøringene kjører man ut på vegen i en oversiktlig tilnærmet rett strekning. Avkjøringene har god sikt i begge retninger. Dette fordi veien krysser et jorde for landbruk som kontinuerlig ryddes. Det er gode siktforhold.

I og med at det gjennom planområdet har avkjøring til en vei med fartsgrense 50 km/t, så kan det oppstå ulykker. Men på grunn av veldig god oversikt, samt at det er liten bruk av avkjøringene, så er det lite sannsynlig med dødsfall. Dette er også en strekning med flere avkjøringer fra andre eiendommer så de aller fleste er veldig observant i forhold til avkjøring og påkjøring til kommunal veg.

d) Snøras;

Det er ikke registrert snøras i dette området. Helning og topografi tilsier at dette er usannsynlig.

e) Jord-/leirras (geoteknikk);

Planområdet grenser i sør mot Pasvikelva. I randsonen mot elva er det fjell. Det er ingen markerte bekker i eller ved siden av planområdet. I randsonen er det også en klimasone som skal opprettholde naturlig vegetasjon mot Pasvikelva. Hele planområdet skal ha gode masseforhold for bygging. Det er ikke registrert utglidninger eller lignende i dette området tidligere. Dette gjelder også naust som ligger i randsone mot elva. Det er kun et tynt jordlag over fjellformasjon her også. Disse naustene er av så liten størrelse at dette ikke skal påvirke grunnforholdene eller skape endringer i massene siden området ikke har leirmasser eller kvikkleire.

f) Flom;

Pasvikelva som er grense mot sør er regulert for vannkraftutbygging. Derfor vil vannstanden ligge innenfor fastsatt nivå for akseptabel vannstand. Det skal heller ikke legges nye byggetiltak i ved elva og alle byggetiltak er min. 7-8 m over nivå på elva. Naust vil selvfølgelig bygges ved vannlinjen og påvirkes noe av en ev. flom, men det er akseptabelt.

g) Høyspentlinjer.

Det er ingen høyspentlinjer som krysser planområdet. Det er ikke planlagt nye høyspentlinjer i området.

I selve analysen benyttes en del sannsynlighetsbegreper. I tabellen nedenfor er disse begrepene forklart nærmere (jf. norm for sannsynlighet og konsekvens, Direktoratet for sivilt beredskap):

Begrep	Forklaring
Usannsynlig	Ikke aktuelt i denne sammenhengen
Lite sannsynlig	Sjeldnere enn én hendelse pr 10 år
Mindre sannsynlig	Én gang pr 10 år eller oftere
Sannsynlig	Én gang pr 5 år eller oftere
Meget sannsynlig	Én gang i året eller oftere
Svært sannsynlig	Ti ganger i året eller oftere

Det brukes også en del konsekvensbegreper i analysen. I tabellen nedenfor er også disse begrepene forklart nærmere (jf. norm for sannsynlighet og konsekvent, Direktoratet for sivilt beredskap):

Begrep	Menneskelig liv og helse	Miljø (jord, vann, luft mm)
Ufarlig	Ingen personskade. Ikke sykefravær	Ingen forurensing av omgivelsene
En viss fare	Skade som fører til kortere sykefravær	Mindre «uregelmessighet» som påviselig ikke forårsaker skader på dyreliv eller flora
Farlig	En alvorlig personskade eller fraværskade på flere	Utslipp til vann, luft eller jord som kan forårsake lokale uregelmessigheter
Kritisk	Kan resultere i død for én person	Utslipp til vann luft eller jord som kan forårsake lokale skader
Katastrofalt	Kan resultere i mange døde	Utslipp til vann, luft eller jord som kan forårsake varige skader

Kirkenes
11.05.2017

Plankonsulent:
Fiskebeck Prosjekt AS



SØR-VARANGER KOMMUNE

Boks 406, 9915 Kirkenes
Tlf. 78 97 74 00. Fax 78 99 22 12
E-post: postmottak@sor-varanger.kommune.no
www.svk.no

SAKSFRAMLEGG Sak til politisk behandling

Saksbehandler: Sindre Torp Enhetsleder: Lund, Håvard, tlf. 78 97 74 81	Dato: 12.05.2017
Arkivsak: <arkivsaknr>	
Saksordfører: Kalliainen Hanne	

Utvalg	Saksnummer	Dato
Utvalg for plan og samferdsel	031/17	23.05.2017

SØKNAD OM KONSESJON TIL Å ANLEGGE, DRIVE OG INNEHA KIRKENES HELIKOPTERPLASS SYKEHUSET - HØRINGSUTTALELSE

Vedlagte dokumenter:

HØRING - KONSESJON TIL Å ANLEGGE, DRIVE OG INNEHA KIRKENES
HELIKOPTERPLASS, SYKEHUSET

Høring - konsesjon til å anlegge, drive og inneha Kirkenes helikopterplass, Sykehuset
SVAR PÅ HØRING - SØKNAD OM KONSESJON TIL Å ANLEGGE, DRIVE OG INNEHA
KIRKENES HELIKOPTERPLASS - SYKEHUSET SENDT FRA STATENS VEGVESEN
SVAR PÅ HØRING - SØKNAD OM KONSESJON TIL Å ANLEGGE, DRIVE OG INNEHA
KIRKENES HELIKOPTERPLASS - SYKEHUSET SENDT FRA STATENS VEGVESEN

Dokumenter i saken:

- 2017008313 SVAR PÅ HØRING - SØKNAD OM KONSESJON TIL Å ANLEGGE, DRIVE
OG INNEHA KIRKENES HELIKOPTERPLASS - SYKEHUSET SENDT FRA
STATENS VEGVESEN
- 2017007599 HØRING - KONSESJON TIL Å ANLEGGE, DRIVE OG INNEHA KIRKENES
HELIKOPTERPLASS, SYKEHUSET

Kort sammendrag:

I forbindelse med byggingen av sykehus ved Kirkenes i Sør-Varanger kommune, skal det også etableres helikopterplass til ambulanseflyging. Finnmarkssykehuset HF har søkt Luftfartstilsynet om konsesjon til å anlegge, drive og inneha helikopterplass. I brev datert 05.04.2017 blir kommunen bedt om å gi en uttalelse til Luftfartstilsynet rundt søknaden og

konsesjonsvilkårene.

Faktiske opplysninger:

I forbindelse med byggingen av sykehus ved Kirkenes i Sør-Varanger kommune, skal det også etableres helikopterplass til ambulanseflyging. Finnmarkssykehuset HF har søkt Luftfartstilsynet om konsesjon til å anlegge, drive og inneha helikopterplass. I brev datert 05.04.2017 blir kommunen bedt om å gi en uttalelse til Luftfartstilsynet rundt søknaden og konsesjonsvilkårene.

Utfyllende detaljer ligger vedlagt i søknadsbrevet, og detaljerte vedlegg (eksempelvis støyvurdering) og bakgrunnsdokumenter finnes på luftfartstilsynet.no under fanen «høringer» i høringsperioden (frist 6. juni 2017).

Utkastet til konsesjonsvilkår bygger på Luftfartstilsynets alminnelige praksis og mal for vilkår, og opplysninger i søknaden. De viktigste momentene i konsesjonsvilkårene er at konsesjonen gis for en periode på 10 år. Finnmarkssykehuset HF har i søknaden opplyst at det forventes omtrent 1 landing i uka og omtrent 30 på årsbasis. Rammen for trafikkomfanget er absolutt, så Luftfartstilsynet vurderer derfor at trafikkomfanget i konsesjonen settes noe høyere, 100 flybevegelser per år, og 10 flybevegelser per uke (én flybevegelse er enten en landing eller en avgang), testflygning i oppstartsfasen er inkludert i trafikkomfanget.

Høringsbrevet har vært på intern høring, og fagområder/enheter som har fått mulighet til å uttale seg er: arealplan, folkehelsekoordinator, kommuneoverlege, teknisk drift, Barentshallene og miljøavdelingen.

Høringsbrevet er vurdert det har kommet tilbakemelding fra miljøavdelingen, arealplan og kommuneoverlegen. Nedenfor er en sammenfatning av innspillene:

- Helikopterlandingsplassen er i tråd med reguleringsplanen i området.
- I dette tilfellet vurderes kunnskapsgrunnlaget om naturmangfoldet som tilstrekkelig. Det er ikke registrert forekomst av truede arter eller naturtyper, som vurderes til å ta særlig skade av et eventuelt tiltak i området.
- Med det omfanget av landinger og avganger som er skissert i søknaden, vil ikke støyen fra virksomheten være svært forstyrrende for omgivelsene.
- Fordelene ved å bruke helikopter for transport til sykehuset vil overstige ulempene som oppstår.

Rådmannens vurdering:

Rådmannen er positiv til Finnmarkssykehuset HF sin søknad om konsesjon til å anlegge, drive og inneha Kirkenes helikopterplass ved sykehuset, med hovedargumentet at samfunnsnyttene anses som større enn ulempene som tiltaket medfører. Trafikkomfanget som er skissert i søknaden er relativt lite, og støymengden som vil følge av tiltaket er ikke et veiende motargument.

Ved bygging og drift av tiltaket må det vurderes grundig for å begrense, og så langt det lar seg gjøre, unngå skader på økosystemet.

Kommuneplanens hovedmål:

Sør-Varanger kommune skal utvikles til et lokalsamfunn som gir grunnlag for befolkningsvekst i alle deler av kommunen. Arealdisponering og offentlig service og tjenesteproduksjon skal dimensjoneres ut fra en samlet befolkning på 12.000 innbyggere ved planperiodens utløp, og ha en kvalitet som gjør kommunen attraktiv som bosted og for etableringer og knoppskyting i privat næringsliv.

Hovedmålet vil være retningsgivende for de politiske og administrative prioriteringer i hele den kommunale organisasjon i planperioden. Ut fra dette, skal det gjøres vurderinger i forhold til følgende satsingsområder:

Næringsutvikling:**Infrastruktur:**

Etablering av helikopterplass ved Kirkenes sykehus vil gi raskere og tryggere pasienttransport til og fra sykehuset..

Barn og ungdom:**Folkehelse:****Kompetansebygging:****Økonomi:****Universell utforming, jfr bestemmelser i plan og bygningslov:****Alternative løsninger:****Alternativ til innstilling:****Forslag til innstilling:**

Sør-Varanger kommune stiller seg positiv til Finnmarkssykehuset HF sin søknad om konsesjon til å anlegge, drive og inneha Kirkenes helikopterplass, sykehuset. Tiltaket er i tråd med reguleringsplanen i området, og samfunnsnyttan med en helikopterplass anses som

større enn ulempene tiltaket medfører, som hovedsakelig er knyttet til støy.

I forhold til naturmangfoldloven vurderes kunnskapsgrunnlaget om naturmangfoldet som tilstrekkelig. Det er ikke registrert forekomst av truede arter eller naturtyper, som vurderes å ta særlig skade av et eventuelt tiltak i området. Ut i fra dette anser administrasjonen at kunnskapsgrunnlaget i denne sak er tilstrekkelig og lovens § 9 kommer derfor ikke til anvendelse. Sør-Varanger kommune kan, ut i fra innhentet kunnskap, ikke se at tiltaket vil påvirke økosystemet i vesentlig grad, jf. § 10.

Tiltaket må vurderes grundig for å begrense, og så langt det lar seg gjøre, unngå skader på økosystemet. Ved å stille slike vilkår anser vi at lovens naturmangfoldlovens §§ 11 og 12 oppfylles.

Nina Bordi Øvergaard
rådmann

- Dette dokumentet er godkjent elektronisk i Sør-Varanger kommune og har derfor ingen signatur. -



Iht. adresseliste

Saksbehandler: Karl-Erik Skjong
Telefon direkte: +47 97755386
Vår dato: 05.04.2017
Vår referanse: 14/03374-13

Norge

Deres dato
Deres referanse:

Høring - søknad om konsesjon til å anlegge, drive og inneha Kirkenes helikopterplass, sykehuset

Finnmarkssykehuset HF (org 983 974 880) har søkt om konsesjon for å anlegge, drive og inneha Kirkenes helikopterplass, sykehuset.

1. Nærmere om sakens bakgrunn og søknaden

I forbindelse med byggingen av nytt sykehus ved Kirkenes i Sør-Varanger kommune, skal det også etableres helikopterlandingsplass. Helikopterplassen skal brukes til ambulanseflyging. Etableringen forutsetter konsesjon etter lov 11. juni 1993 nr. 101 om luftfart (luftfartsloven).

Det vises for øvrig til kopi av søknaden, som sammen med de øvrige høringsdokumentene er tilgjengelig på www.luftfartstilsynet.no, under fanen «Høringer».

2. Konsesjonsregelverket

Alle som vil anlegge, drive eller inneha en landingsplass skal som hovedregel inneha konsesjon, jf. luftfartsloven § 7-5 første ledd. Ifølge luftfartsloven § 7-6 skal konsesjon bare gis når det er forenlig med allmenne hensyn og uttalelse fra vedkommende kommunale og andre myndigheter skal innhentes før konsesjon eventuelt innvilges.

Vilkåret «forenlig med allmenne hensyn» er nærmere presisert i forskrift 11. januar 2007 nr. 40 om konsesjon for landingsplasser (BSL E 1-1 – heretter konsesjonsforskriften) § 1 bokstav b, som lyder:

«Formålet med forskriften er:

- b) Å sikre en samfunnstjenlig luftfart og en hensiktsmessig disponering av arealer, og at vurderingen av konsesjonssøknader skjer ut fra hensynet til miljø, helse, flysikkerhet, næringsinteresser, reguleringsplan, kulturlandskap, samt hensynet til regional utvikling og bosetting.»

Det følger videre av luftfartsloven § 7-7 at konsesjon gis for en bestemt tid, og på slike vilkår som finnes påkrevd. Konsesjon for landingsplasser til privat bruk gis i medhold av konsesjonsforskriften § 15 som hovedregel for en periode på 10 år.

3. Høringen

Høringen gjennomføres ved at samtlige høringsdokumenter gjøres tilgjengelige på www.luftfartstilsynet.no, under fanene «Aktuelt» og «Høringer». Bare høringsbrevet sendes ut i per e-post til høringsinstansene.

Luftfartstilsynet ber om at høringsinstansene på grunnlag av høringsdokumentene gjør en bredt anlagt vurdering av lufthavnens drift opp mot allmenne hensyn. Særlig vekt legges på de hensyn som er tatt inn i konsesjonsforskriften § 1 bokstav b.

Ved siden av de forhold høringsinstansene eventuelt selv ønsker å ta opp, ber vi om at det i uttalelsene tas stilling til de forhold som fremheves i pkt. 3.1 flg.

3.1. Forholdet til kommunal arealplan

Det følger av luftfartsloven § 7-6 tredje og fjerde ledd at konsesjon som hovedregel ikke kan gis i strid med vedtatte arealplaner etter plan- og bygningsloven. Konsesjon kan likevel gis i strid med arealplan dersom vedkommende plan- og bygningsmyndighet samtykker til ferdigbehandling av konsesjonssøknaden.

Ut fra opplysningene i konsesjonssøknaden kan Luftfartstilsynet ikke se at en innvilgelse av konsesjon for Kirkenes helikopterplass, sykehuset vil være i strid med vedtatte arealplaner etter plan- og bygningsloven.

3.2. Forholdet til naturmangfoldloven

Luftfartstilsynet har innledningsvis i saksbehandlingen sett hen til lov 19. juni 2009 nr. 100 om forvaltning av naturens mangfold (naturmangfoldloven) §§ 8 til 12, jf. § 7.

Helikopterplassen vil medføre noe støy, men Luftfartstilsynet anser at anlegg av landingsplassen som del av det overordnede sykehusprosjektet ikke i seg selv vil utgjøre et forhold som kommer i konflikt med prinsippene i naturmangfoldloven. Luftfartstilsynet kommer tilbake til vurderingen av støy under.

Luftfartstilsynet antar at høringsinstansene kan ha større kunnskap om naturmangfoldet i området, og landingsplassens mulige innvirkninger på dette. Om det er slike forhold som man mener nødvendiggjør en nærmere vurdering, bes det om en særlig kommentar om dette ved siden av oversendelse av det konkrete kildegrunnlaget kommentaren bygger på.

3.3. Vurdering av flysikkerhet

Luftfartstilsynet vil parallelt med den eksterne høringen gjennomføre en intern vurdering av de flysikkerhetsmessige sidene ved anlegg av Kirkenes helikopterplass.

For de fleste helikopterplasser tilknyttet sykehus kreves teknisk og operativ godkjenning i medhold av luftfartsloven § 7-11. Godkjenning kan altså bli nødvendig ved siden av konsesjon, og innebærer en flysikkerhetsmessig mer inngående vurdering av landingsplassen med utgangspunkt i krav inntatt i forskriftsserien BSL E¹. Gjennom disse forskriftene stilles det krav til

¹ Tilgjengelig fra <http://www.luftfartstilsynet.no/regelverk/> under fanen «Luftfartsanlegg og bakketjeneste (BSL E)».

Vår dato
05.04.2017

Vår referanse
14/03374-13

bl.a. utforming av plassen og hvilke luftfartshindre som kan tillates i tilknytning til plassen. Det er en forutsetning for å innvilge konsesjon at også godkjenning kan oppnås i de tilfellene det er krav om det.

Dersom det ikke kreves teknisk og operativ godkjenning for plassen, vil det bli aktuelt å ta inn sikkerhetsrelaterte vilkår for konsesjonen. På bakgrunn av at helikopterplassen skal brukes hele døgnet og under alle lysforhold, vil det kunne bli aktuelt å ta inn konsesjonsvilkår om f.eks. belysning.

3.4. Konsesjonsvilkår

Utkastet til konsesjonsvilkår bygger på Luftfartstilsynets alminnelige praksis og mal for vilkår, og opplysninger i søknaden.

Finnmarkssykehuset HF har i søknaden opplyst at det forventes omtrent 1 landing i uka, og omtrent 30 på årsbasis.

Rammen for trafikkomfanget er absolutt. Dersom det i konsesjonsperioden er aktuelt med et høyere antall flybevegelser, må konsesjonen først endres. Luftfartstilsynet vurderer derfor at trafikkomfanget bør tilsvare de noe høyere rammene for støyvurderingen i saken, som er på 100 flybevegelser per år.

I tråd med søknaden og støyberegningen er trafikkomfanget for konsesjonen satt til om lag 10 flybevegelser per uke, begrenset til 100 per år. Luftfartstilsynet bemerker at en flybevegelse er enten en avgang eller en landing med luftfartøy, slik at trafikkomfanget rommer 50 avganger og 50 landinger. De 100 flybevegelsene vil omfatte all aktivitet på helikopterplassen, inkludert f.eks. treningsflyging.

For øvrig viser vi til utkastet til konsesjonsvilkår.

4. Høringsfrist

Vi ber om at eventuelle uttalelser til søknaden og konsesjonsvilkårene sendes til Luftfartstilsynet **innen 6. juni 2017**.

Kommunen må i forbindelse med høringen selv vurdere om søknaden skal legges ut på lokal kommunal høring før eventuell uttalelse gis.

Med vennlig hilsen

Nina B. Vindvik
juridisk direktør
Direktoratsavdelingen

Karl-Erik Skjong
Juridisk rådgiver
Direktoratsavdelingen

Dokumentet er elektronisk godkjent og krever derfor ikke signatur.

Vedlegg

- 1) Adresseliste
- 2) Utkast til konsesjonsvilkår for Kirkenes helikopterplass, sykehuset
- 3) Søknad om konsesjon
- 4) Endring av reguleringsplan
- 5) Reguleringsbestemmelser
- 6) Vedtatt plankart
- 7) Revidert landskapsplan
- 8) Revidert kart over landingsplassen
- 9) Kart over atkomst til landingsplassen
- 10) Støyberegning

Fra: hflft@caa.no
Sendt: torsdag 6. april 2017 14.37
Til: Postmottak; postmottak@ffk.no; fmfipostmottak@fylkesmannen.no;
firmapost-nord@vegvesen.no
Kopi: postmottak@finnmarkssykehuset.no; kjell.nilssen@oec.no
Emne: Høring - konsesjon til å anlegge, drive og inneha Kirkenes helikopterplass,
Sykehuset
Vedlegg: Høring - søknad om konsesjon til å anlegge drive og inneha Kirkenes
helikopterplass sykehuset.pdf

Vedlagt følger høringsbrev for søknad om konsesjon til å anlegge, drive eller inneha Kirkenes helikopterplass, Sykehuset. Samtlige høringsdokumenter blir å finne på www.luftfartstilsynet.no <<http://www.luftfartstilsynet.no>>, under fanen «Høringer», eller ved å følge linken: <[http://www.luftfartstilsynet.no/aktuelt/hoeringer/Høring - søknad om konsesjon for å anlegge drive og inneha Kirkenes helikopterplass Sykehuset](http://www.luftfartstilsynet.no/aktuelt/hoeringer/Horing_-_soknad_om_konsesjon_for_a_anlegge_drive_og_inneha_kirkenes_helikopterplass_sykehuset)>

Høringsfrist er satt til 6. juni 2017.

Med vennlig hilsen

Luftfartstilsynet
Postboks 243
8001 Bodø
Telefon: 75 58 50 00



Statens vegvesen

Luftfartstilsynet
Postboks 243
8001 BODØ

Behandlerenhet:
Region nord

Saksbehandler/telefon:
Bjarne Mjelde / 78941792

Vår referanse:
17/50313-2

Deres referanse:
14/03374-13

Vår dato:
21.04.2017

Svar på høring – søknad om konsesjon til å anlegge, drive og inneha Kirkenes helikopterplass – sykehuset

Vi viser til Luftfartstilsynets brev dat. 05.04.2017.

Areal til helikopterplass var en del av reguleringsplan for nye Kirkenes sykehus, planID 20110115. Det var ingen merknader til helikopterplass fra vår side da vi behandlet planforslaget.

Vi har derfor ingen merknader til konsesjonssøknaden.

Vegavdeling Finnmark
Med hilsen

Elisabeth Jomisko
seksjonsleder

Bjarne Mjelde
rådgiver

Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.

Kopi
Sør-Varanger kommune, Postboks 406, 9915 KIRKENES

Postadresse
Statens vegvesen
Region nord
Postboks 1403
8002 BODØ

Telefon: 02030
firmapost-nord@vegvesen.no
Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Båtsfjordveien 18
9815 VADSØ

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Regnskap
Postboks 702
9815 Vadsø

Fra: noreply.saksbehandling@vegvesen.no
Sendt: fredag 21. april 2017 08.59
Til: Postmottak
Emne: Dokument 17/50313-2 Svar på høring - søknad om konsesjon til å anlegge, drive og inneha Kirkenes helikopterplass - sykehuset sendt fra Statens vegvesen
Vedlegg: 17_50313-2Svar på høring - søknad om konsesjon til å anlegge, drive og inneha Kirkenes helikopterplass - sykehuset.pdf

Til
Sør-
Vara
nger
kom
mun
e
Vedl
agt
over
send
es
doku
men
t
**17/5
031
3-2
Svar
på
høri
ng -
søkn
ad
om
kons
esjo
n til
å
anle
gge,
driv
e og
inne
ha
Kirk
enes**

helikopterplass - sykehuse
t i sak
Helikopterplass - Kirkenes - Finnmarkskssykehuset - Sør-Varanger kommune fra Statens vegvesen
. Se vedlegg for innholdet i utsendelsen. Eventuelle henvendelse

Iser
vedr
øren
de
beha
ndlin
gen
kan
rette
s til
[firma
post
@ve
gves
en.n
o
<ma
ilto:fi
rma
post
@ve
gves
en.n
o>](mailto:firmapost@vegvesen.no)
eller
i vårt
[kont
aktsk
jema
<htt
p://
www
.veg
vese
n.no
/Om
+Sta
tens
+veg
vese
n/Ko
ntakt
+oss
/Kon
takts
kjem](http://www.vegvesen.no/Om+Statens+vegvesen/Kontakt+oss/Kontaktskjem)

[a/Ko
ntakt
+oss](#)

≥.

*Dett
e er
en
syste
mge
nerer
t
e-po
st,
og
skal
ikke
besv
ares.*

Til
Sør-
Vara
nger
kom
mun
e
Vedl
agt
send
er vi
doku
men
t
**17/5
031
3-2
Svar
på
høri
ng -
søkn
ad
om
kons
esjo**

n til
å
anle
gge,
driv
e og
inne
ha
Kirk
enes
helik
opte
rplas
s -
syke
huse
t i
sak
Heli
kopt
erpl
ass -
Kirk
enes
-
Finn
mar
kssy
keh
uset
-
Sør-
Vara
nger
kom
mun
e frå
Stat
ens
vegv
esen
. Sjø
vedl
egge
t for
innh

aldet
i
utse
ndin
ga.
Even
tuell
e
føres
purn
ader
som
gjeld
beha
ndlin
ga
kan
retta
st til_
[firma](#)
[post](#)
[@ve](#)
[gves](#)
[en.n](#)
[o](#)
[<ma](#)
[ilto:fi](#)
[rma](#)
[post](#)
[@ve](#)
[gves](#)
[en.n](#)
[o>](#)
eller
i
[kont](#)
[aktsk](#)
[jema](#)
[et](#)
[<htt](#)
[p://](#)
[www](#)
[.veg](#)
[vese](#)
[n.no](#)
[/Om](#)

[+Statens](#)
[+vegvesen/Kontakt](#)
[+oss/Kontakt](#)
[+oss](#)

>
vårt.
Dette er ein systemgenerert e-post du ikkje kan svare på.

Attn.
Sør-Varanger kommune
Enclosed you will find the document

17/5

031

3-2

Svar

på

høri

ng -

søkn

ad

om

kons

esjo

n til

å

anle

gge,

driv

e og

inne

ha

Kirk

enes

helik

opte

rplas

s -

syke

huse

t

from

the

Nor

wegi

an

Publi

c

Road

s

Adm

inistr

ation

.

If

you

have

queri

es
rega
rdin
g
this
case,
plea
se
cont
act
firmapost@vegves.en.n
[o](mailto:firmapost@vegves.en.n)
[<mailto:firmapost@vegves.en.n](mailto:firmapost@vegves.en.n)
[>](mailto:firmapost@vegves.en.n).

*This
is an
auto
mati
cally
gene
rated
emai
l -
pleas
e do
not
reply*

.



SØR-VARANGER KOMMUNE

Boks 406, 9915 Kirkenes
Tlf. 78 97 74 00. Fax 78 99 22 12
E-post: postmottak@sor-varanger.kommune.no
www.svk.no

SAKSFRAMLEGG Sak til politisk behandling

Saksbehandler: Ramberg, Egil Enhetsleder: Ramberg, Egil, tlf.	Dato: 15.05.2017
Arkivsak: <arkivsaknr>	
Saksordfører: Nesje, Robert	

Utvalg	Saksnummer	Dato
Utvalg for plan og samferdsel	032/17	23.05.2017

ADRESSEPROSJEKT 2017

Vedlagte dokumenter:

Vei navn i Pasvik
Navneforslag -adressenavn.docx
FORSLAG TIL ADRESSENAVN
veinavn-prosjekt.docx
FORSLAG TIL VEINAVN - VEIKRYSS 30/31
Referanse 17/318.
ADRESSENAVN
ADRESSEPROSJEKT - FORSLAG TIL NAVN
NAVNEFORSLAG TIL NEDRE JAKOBSNES
FASTSETTING AV ADRESSENAVN PÅ VEIER
VEGNAV N

Dokumenter i saken:

2017009782 GATE OG HUSNR I PASVIK
2017008911 VEGNAV N
2017007648 FASTSETTING AV ADRESSENAV N PÅ VEIER
2017007121 NAVNEFORSLAG TIL NEDRE JAKOBSNES
2017007497 ADRESSEPROSJEKT - FORSLAG TIL NAVN
2017006833 ADRESSENAV N
2017006827 FORSLAG TIL NAVN VEIKRYSS
2017006545 FORSLAG TIL VEINAVN - VEIKRYSS 30/31
2017006453 FORSLAG TIL ADRESSER
2017006212 FORSLAG TIL ADRESSENAV N
2017005686 FORSLAG TIL ADRESSENAV N
2017004095 HØRINGSBREV: FORSLAG TIL ADRESSENAV N

2017003645 VEI NAVN I PASVIK

2017003595 NAVNEFORSLAG TIL 2 KOMMUNALE VEIER I JARFJORD

Kort sammendrag:

Utvalg for plan- og samferdsel vedtok på møte 14.02.2017 å sende ut navneforslag, på veier i kommunen, som er uten eget veinavn. Høringsfristen har vært på 6 uker.

Det har kommet inn 10 forslag på nye veinavn. Utvalget må vurdere de innkomne forslag og deretter vedta de endelige veinavnene.

Det er i tillegg kommet til fire nye veier som må ha adressenavn.

Faktiske opplysninger:

Ved høringsfristens utløp var det kommet inn 10 nye forslag til veinavn. Utvalget må ta stilling til om de opprinnelige foreslåtte navn skal beholdes eller erstattes med de nye forslagene

Etter høringsfristens utløp er følgende forslag er mottatt:

Fylkesvei 354	Elvenes – Jakobsnes (Jakobsnesveien)
Forslagsstiller	Sigbjørn Sildnes
Forslag	Lærerveien
Begrunnelse	Lærerne som ble sendt til Sør-Varanger under krigen, på tvangsarbeid, bygde deler av veien.
Forslagsstiller	Arnhild Olsen
Forslag	Lærerveien
Begrunnelse	Veien er på folkemunne kalt lærerveien, ettersom den ble bygd av lærere på straffearbeid under krigen
Kommunal vei 22	Jakobsnes – Jakobsnes kai (Timberveien)
Forslagsstiller	Sigbjørn Sildnes
Forslag	Sagbruksveien
Begrunnelse	Nord Europas største sagbruk lå her før krigen
Forslagsstiller	Arnhild Olsen
Forslag	1.Blåsenborg eller 2.Pasvik Timberveien
Begrunnelse	1.Området kalles Blåsenborg. 2.Sagbruket som lå her het Pasvik Timber.
Forslagsstiller	Hallgeir Fredriksen
Forslag	Timberveien
Begrunnelse	Pasvik Timber som lå her var av europeisk størrelse
Kommunal vei	Jakobsnes – Renøysund (Renøysundveien)

23	
Forslagsstiller	Åshild Dahl
Forslag	Ropelvveien
Begrunnelse	Veien kalles i dag Ropelvveien. Den gikk opprinnelig fram til bygda Ropelv og var ferdig i 1960.
Kommunal vei 2	E6 – Sopnes (Sopnesveien)
Forslagsstiller	Bugøyfjord Vel
Forslag	Karisariveien
Begrunnelse	Fastboende kaller veien for Karisariveien.
Fylkesvei 886	Vintervollen – Grense Jakobselv (Grenseveien)
Forslagsstiller	Grense Jakobselv bygdelag
Forslag	Grense-Jakobselvveien
Begrunnelse	Bygda heter Grense-Jakobselv. Grensen benyttes mange steder
Kommunal vei 31	Veikryss 30/31 – Langfjordvann (Namdalsveien)
Forslagsstiller	Lanvasseid Bygdelag m.fl.
Forslag	Fjordbund
Begrunnelse	På folkemunne og blant de som bor ved veien, blir veien omtalt som Fjordbund. PLUs anmerkning: Skrivemåten Fjordbund stammer fra bruksnavnene på gamle eiendommer, «Østre» og «Vestre Fjordbund».
Fylkesvei 885	Svanvik – Nyrud (Nyrudveien)
Forslagsstiller	Tor-Olaf Jakobsen
Forslag	Grensefossveien
Begrunnelse	Navnet er lokalt innarbeid

Det er i tillegg kommet til fire nye veier, uten veinavn, som må tildeles nye navn. De nye forslåtte veinavn skal sendes på høring til lag og foreninger, privatpersoner kan også komme med forslag. Høringsfristen er på 6 uker.

Plan og utviklingsavdelingens forslag til nye veinavn vurderes og sendes på høring:

Veitype	Fra - til	Forslag til navn
Kommunal vei 53	Fylkesvei 886 – Sjøholmen	Storbukt
Kommunal vei 27	Fylkesvei 886 – Lille Karpdalen	Karpdalsveien
Privat vei 99527	Folkehøgskolen	Svein H. Sørensens vei
Privat vei 99152	Fylkesvei 885 – Skogum gård	Elgtrøa

Kommuneplanens hovedmål:

Sør-Varanger kommune skal utvikles til et lokalsamfunn som gir grunnlag for befolkningsvekst i alle deler av kommunen. Arealdisponering og offentlig service og tjenesteproduksjon skal dimensjoneres

ut fra en samlet befolkning på 12.000 innbyggere ved planperiodens utløp, og ha en kvalitet som gjør kommunen attraktiv som bosted og for etableringer og knoppskyting i privat næringsliv.

Hovedmålet vil være retningsgivende for de politiske og administrative prioriteringer i hele den kommunale organisasjon i planperioden. Ut fra dette, skal det gjøres vurderinger i forhold til følgende satsingsområder:

Næringsutvikling:

Infrastruktur:

Barn og ungdom:

Folkehelse:

Kompetansebygging:

Økonomi:

Universell utforming, jfr bestemmelser i plan og bygningslov:

Alternative løsninger:

Alternativ til innstilling:

Forslag til innstilling:

Med hjemmel i kommuneloven §23 nr.4, jfr. Delegasjonsvedtak av 16.10.95, matrikkellovens §29 og matrikkelforskriftens kap.12 vedtar utvalget for plan og samferdsel adressenavn som forslått med eventuelle endring til innkomne forslag. Adressenavnene sendes til Stedsnavntjenesten for godkjenning av skrivemåte.

Utvalget sender i tillegg sitt forslag til fire nye adressenavn på høring til lag og foreninger. Fristen for høringen er på 6 uker.

Nina Bordi Øvergaard
rådmann

- Dette dokumentet er godkjent elektronisk i Sør-Varanger kommune og har derfor ingen signatur. -

Fra: Tor-Olaf Jacobsen <t.o.jacobsen@gmail.com>
Sendt: søndag 12. februar 2017 14.46
Til: Postmottak
Emne: Vei navn i Pasvik

Heia, ser det er satt ned en hurtigarbeidende komite for å finne nye veinavn i Pasvik. Dette for å gjøre det lettere å finne frem.

Forslagene som har kommet opp hittil for 885 er:

Svanvikveien, denne finnes allerede nede i Skien, Telemark

Nyrudveien, den er i Berlevåg

Med tanke på det overstående har jeg lyst til å komme med følgende forslag.

Riksvei 885 som vi kjenner den som i dag, går jo langs grensen, mellom grenser (Russland, Finland), og den passerer flere fosser på turen.

Grensefossveien, eller bare Grensefoss, det er kanskje nok. Navnet er lokalt innarbeidet, om en googler det, er stedet allerede etablert, rett nok på Russisk side, men det er jo bare rett over grensen. Vi bruker det jo i stor stil her og.

Veien blir jo lang, men lett å skilte, og lett og finne frem på, bare å følge husnr. skiltene

Jeg ville vel få noe slikt som Grensefoss 2056 ved innkjøringa da.

Mvh: Tor-Olaf Jacobsen

t.o.jacobsen@gmail.com <<mailto:t.o.jacobsen@gmail.com>>

+47 78 99 53 04

+47 95 82 22 48

Bugøyfjord bygde og hyttelag,
Einerholtet 8,
9912 Hesseng.

14.mars 2017

Sør-Varanger kommune
Plan og utvikling
v/ saksbehandler Elisabeth Mietinen.
9900 Kirkenes

Deres ref: 17/318/4 av 22.02.2017

HØRINGSBREV : FORSLAG TIL ADRESSENAVN.

Bugøyfjord bygde og hyttelag har behandlet ovennevnte på styremøte den 12.mars 2017.03.14

Vi har konsentrert oss om følgende :

Løpenr:	veinr:	Fra	Til	navneforslag:
29	6	Neiden	Kommunegrensen	Bugøyfjordveien
36	3	E 6	Vagge	Vagge
37	2	E 6	Soppnes	Soppnesveien
38	1	E 6	Valen	Valen
39	355	Kommunegrensen	Bugøynes	Bugøynesveien. *

- Bør gjelde fra E 6 til Bugøynes.

Vi synes at navnvalgene bygger på lokale navnetradisjoner, er lett oppfattelige og lett å uttale. Forøvrig synes vi også at alle adressenavnene i Sør-Varanger ryddige.

Med hilsen

Bugøyfjord bygde og hyttelag
For styret

Edvin Nilsen

Mobil: 97786231

SØR-VARANGER KOMMUNE Boks 406, 9915 Kirkenes		
20 MARS 2017		
Saksnr: 17/318 -	Dok.nr:	Off.vurdering: Kopi til:

Sør-Varanger kommune

Referanse 17/318

Postboks 406

9915 Kirkenes

15.03.17

FORSLAG TIL ADRESSENAVN

I forbindelse med fastsetting av adressenavn på veier og områder, har styret i ROPELV BYGDELAG fattet følgende vedtak:

Veien Jakobsnes til Ropelv og Reinøysund bør rettmessig kalles ROPELVVEIEN.

Begrunnelse:

Veien kalles i dag for Ropelvveien. Navnet har vært brukt helt fra veien ble planlagt, påbegynt og ferdigstillet FREM TIL BYGDA ROPELV i 1960. Ikke bare er det lokal tradisjon, men navnet har vært brukt og brukes, også i offentlig sammenheng.

Styret i Ropelv Bygdelag

ref. Åshild Dahl (sekr)

Roald Basma (leder)



Til Sør-Varanger kommune

Langvasseid 22.03.17

Adresse prosjektet 2017, referanse 17/318

Forslag på veinavn, veikryss 30/31 – FJORDBUND.

Begrunnelse:

I over 100 år, er plassen på folkemunne blitt kalt for Fjordbund. Før 1933 het bygda Langfjordbunden. Og den ene gården heter også Østre Fjordbund. Den er bl.a registrert ved folketellingen i 1900.

For oss som har tilknytning til stedet og bor i nevnte vei, er det Fjordbund vi bor i, og ikke Namdalsveien. Namdalen er en veiløs fraflyttet bygd 2 – 3 km fra der veien slutter.

Vi håper dere tar vårt forslag til etterretning, og gir nevnte vei navnet

Fjordbund

Med vennlig hilsen

Idun Hesenet Larsen

Ole Edvard Larsen

Eldrid Hesenet Larsen

Viljar Hesenet Larsen

Til Sør-varanger kommune

Adresse prosjekt 2017 17/318

SØR-VARANGER KOMMUNE 20.03.17 Boks 406, 9915 Kåkenes		
23 MARS 2017		
Saksnr: 17/318	Dok.nr:	Off.vurdering: Kopi til:

Forslag fra Sør-Varanger kommune
Veikryss 30/31 Namdalsveien

Forslag fra Langvasseid bygdelag
Veikryss 30/31 **Fjordbund**

Begrunnelse:

På årsmøte i Langvasseid bygdelag 19.03.17 er sak 17/318
Adresseprosjekt 2017 – Høring av forslag til adressenavn tatt opp
som egen sak.

På folkemunne, blant de som bor i den aktuelle gata og de som bor
på Langvasseid, har veien/plassen i mange år blitt omtalt som
fjordbund.

Vi stiller oss negativ til forslaget fra kommunen, da veien er langt fra
Namdalen.

Mvh

Langvasseid Bygdelag
V/leder Veronika H Kurthi

Veronika H Kurthi

Langvasseid.bygdelag@gmail.com

Fra: kurt-ole hesenget <kurt.ole@outlook.com>
Sendt: tirsdag 28. mars 2017 12.26
Til: Postmottak
Emne: Referanse 17/318.

Hei hei.

Forslag til vei navn veikryss 30/31.

Ser at det er fremmet forslag om at ovennevnte vei skal hete Namdalsvein. Dette synes ikke vi er på sin plass da veien stopper ca. 3 km før den kommer til Namdalen.

Viser til vedtak i Langvasseid Bygdelag der det er blitt foreslått og døpe veien til Fjordbunn.

Dette er noe vi stiller oss fult og helt bak.

Håper at dere tar forslaget til etterretning og døper veien til Fjordbunn.

Med vennlig hilsen

Kurt-Ole Hesenget
Mette H.Hesenget
Maja H.Hesenget
Mathias H.Hesenget
Geir Hesenget
Unni Naustdal.

Sent from [Outlook <http://aka.ms/weboutlook>](http://aka.ms/weboutlook)

Fra: Grense-Jakobselv Bygdelag <grjakbygd@gmail.com>
Sendt: tirsdag 28. mars 2017 17.40
Til: Postmottak
Emne: ADRESSENAVN

Grense-Jakobselv bygdelag ønsker at fylkesvei 886 skal hete Grense-jakobselveien.
Dette fordi bygda heter Grense-Jakobselv. Grensen benyttes mange steder.

Mvh Grense-Jakobselv bygdelag
V/ Judith Hansen

Fra: 789olsen@online.no
Sendt: 4. april 2017 22:10
Til: Postmottak
Emne: Adresseprosjekt

Navneforslag, adresseprosjektet.
referanse: 17/318.

Hei, ettersom det er åpent for at privatpersoner også kan levere innspill til dette prosjektet ønsker jeg å komme med noen forslag.

Fylkesvei 354 Elvenes Jakobsnes Jakobsnesveien - her vil jeg foreslå «lærerveien» som et alternativ. Veien er også på folkemunne kalt lærerveien ettersom den ble bygget av lærere på straffearbeid her under krigen.

Kommunal vei 22 Jakobsnes veien Jakobsnes kai Timberveien? - mitt forslag Blåsenborgeien, veien strekker seg fra krysset på nedre Jakobsnes og mot Blåsenborg, eventuelt «Pasvik Timberveien» ettersom sagbruket het Pasvik Timber.

Kommunal vei 41 Jakobsnes Ytre Lid Ytre Lid - og sist «Ytre Lid veien». Det hører til historien at Evelyn Olsen Lid bor på Ytre Lid - og veien fra Jakobsnes og utover kalles «Ytre Lid veien».

Lykke til videre i prosjektarbeidet!

Med vennlig hilsen

Arnhild Olsen

Virusfri.
www.ava-st.com/sig-email?utm_medium=email&utm_source=link&utm_campaign=sig-email&utm_content=emailclient
>

Fra: Hallgeir Fredriksen <fritekst@gmail.com>
Sendt: 30. mars 2017 14:20
Til: Postmottak
Emne: navn

Hvorfor ikke være historisk på nedre Jakobsnes å kalle veien for "timberveien" etter Pasvik timber sitt sagbruk som var av europeisk størrelse?

--

Hallgeir Fredriksen

Bugøyfjord 28-02-2017

Saks nr. 17/318/4

SØR-VARANGER KOMMUNE
Boks 406, 9915 Kirkenes

06 APR. 2017

Til Sør-Varanger kommune Plan og utvikling

Saksnr.

17/318

Dok.nr.

Off. vurdering:

Kopi til:

Festsetting av adressenav på veier i Sør-Varanger

Veinavn saken ble behandlet 4 mars 2017
på Bugøyfjord Uels Årsmøte.

På kartet står navnet Jopnes (veien) på en
sidevei i Bugøyfjord

Det er navnet Karisariveien som er
brukt av fastboende, og stranden nedfor
veien blir kaldt Karisari-stranden

Da Bugøyfjord Uels forslag på navn blir
Karisariveien

Takk for at vi fikk delta

Nilsen fra styret i Bugøyfjord UEL

Hjordis Annie Nilsen

Fra: Sigbjørn Sildnes <sigsild@gmail.com>
Sendt: fredag 28. april 2017 14.02
Til: Postmottak
Emne: Vegnavn

Til
Utvalg for plan og samferdsel

På et foredrag den 28.april om Lærerfangene kom jeg til å si at vegen fra Elvenes bru til Jakobsnes burde få det offisielle navnet Lærervegen. Dette til minne om de lærerne som for 75 år siden bygde deler av denne vegen.

Etter møtet ble jeg kontaktet og bedt om å sende inn dette som forslag til kommunen. Noen nærmere begrunnelse for forslaget er vel unødvendig.

Jeg vil også foreslå navn på vegen fra vegkrysset på Jakobsnes og til Lakseslakteriet. Der foreslår jeg navnet Sagbruksvegen. Det er jo ikke noe sagbruk der i dag, men en gang førte denne vegen fram til Nord-Europas største sagbruk. Så hvorfor ikke minnes dette med et vegnavn?

Mvh. Sigbjørn Sildnes