



Sør-Varanger kommune



Kirkenes Industrial Logistics Area

Forslag til detaljregulering for atkomst til KILA fra Kirkenes sentrum

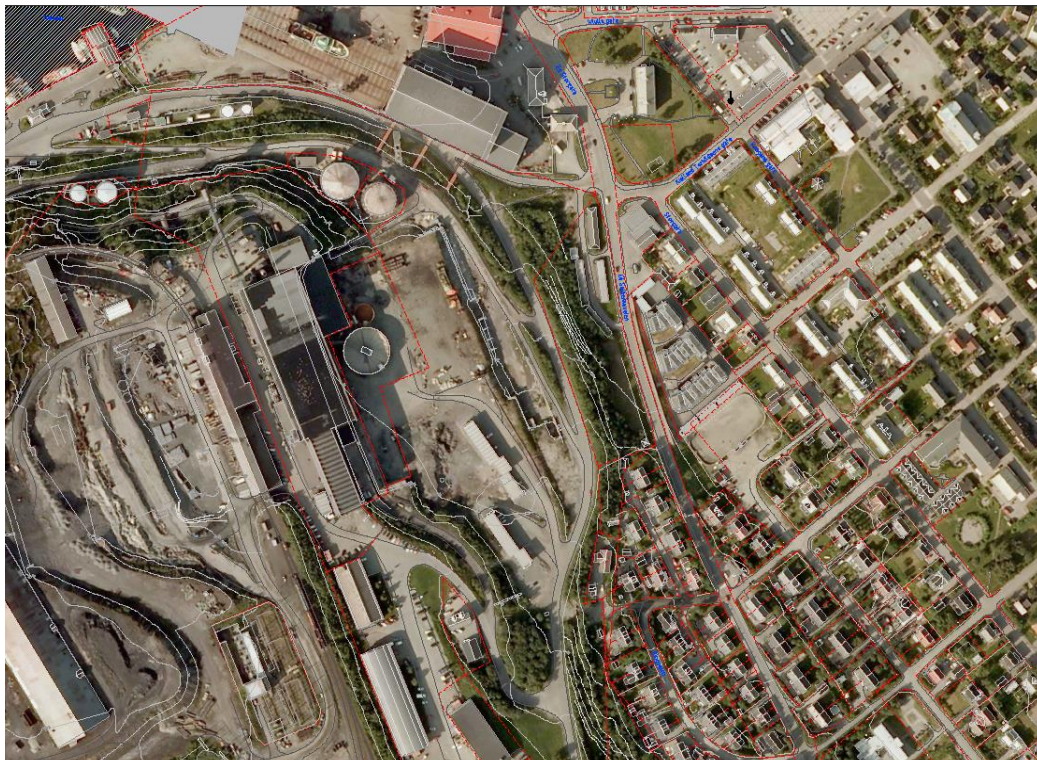
Revisjon:	Revisjonen gjelder:		Utførende	Godkjent:	Dato:
4	Revisjon før 1.gangsbehandling		MAHAA	SHN	2017-04-20
3	Revisjon før 1.gangsbehandling		MAHAA	SHN	2015-02-18
2	Revisjon før 1.gangsbehandling		MAHAA	SHN	2014-10-27
1	Forslag til planbeskrivelse		MAHAA	EWI/SHN	2014-05-30
	Samlet revisjon				
PlanID: 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

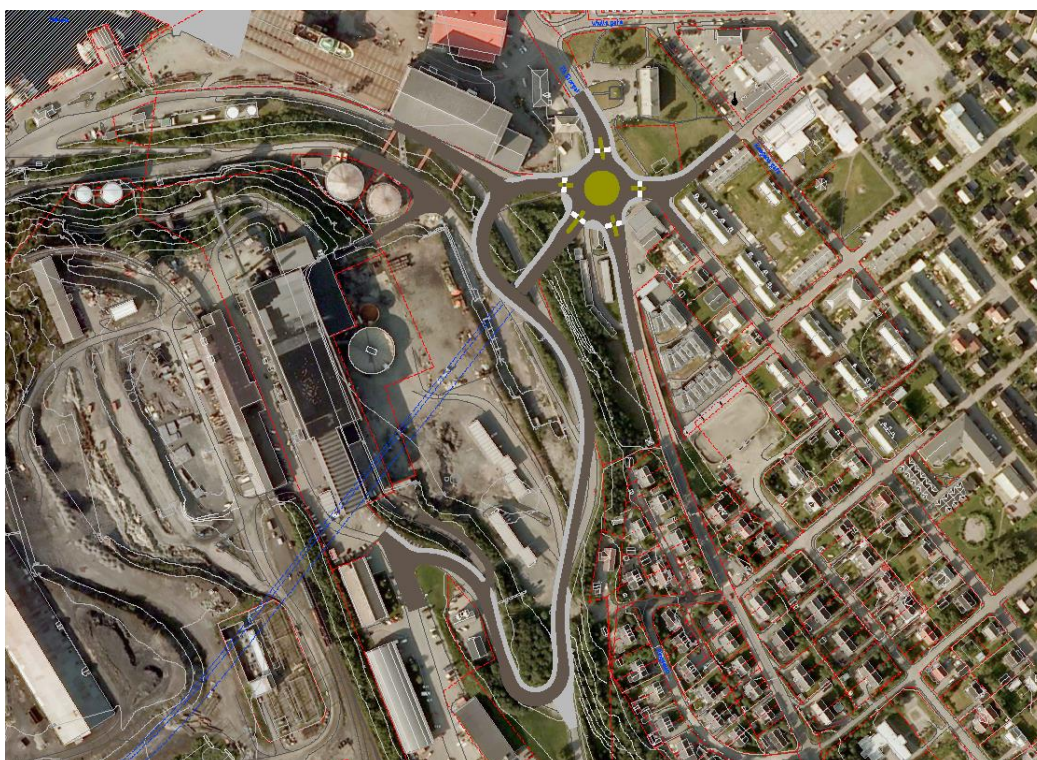
1 FORENKLET ILLUSTRASJON

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

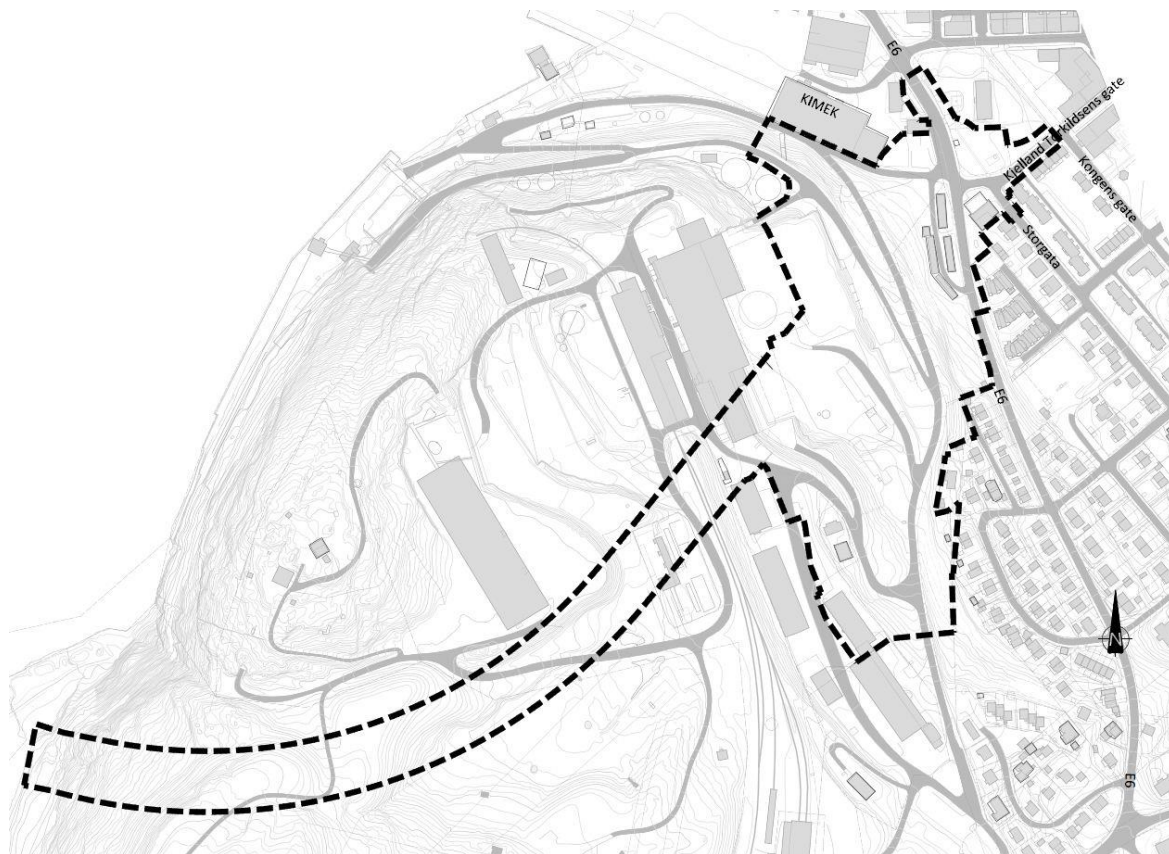
3 TILTAKET

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

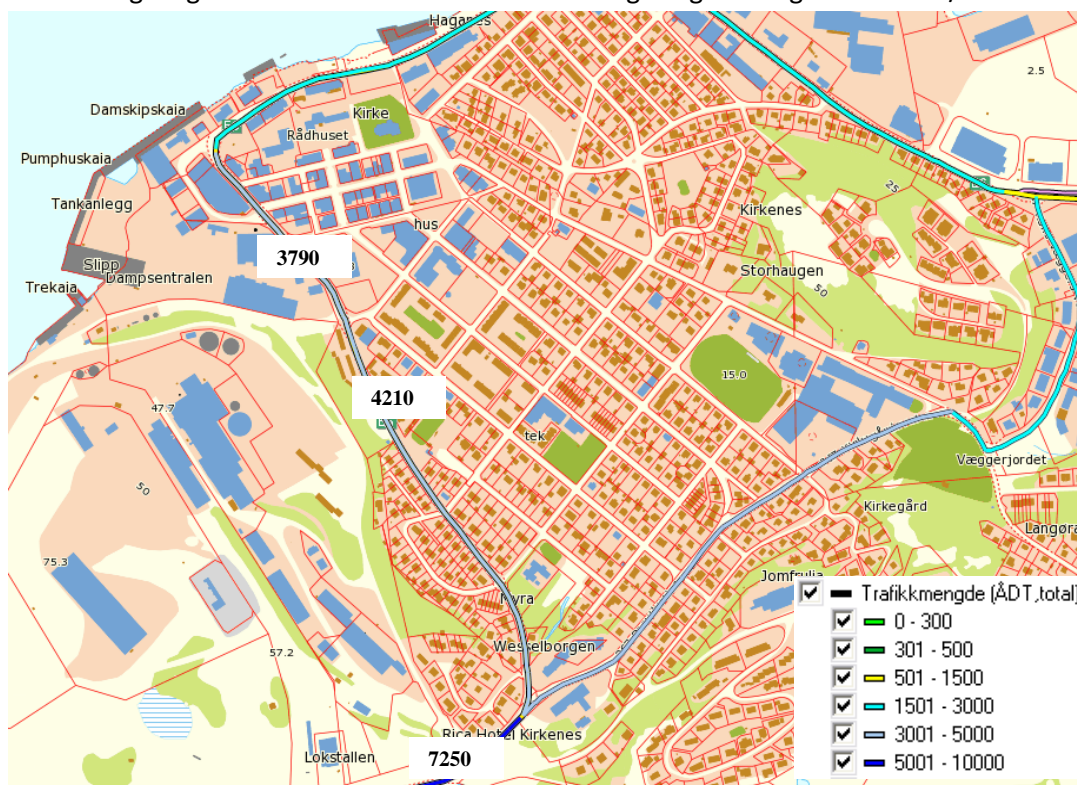


Figur 3: Planområdet ved varsel om oppstart.

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).

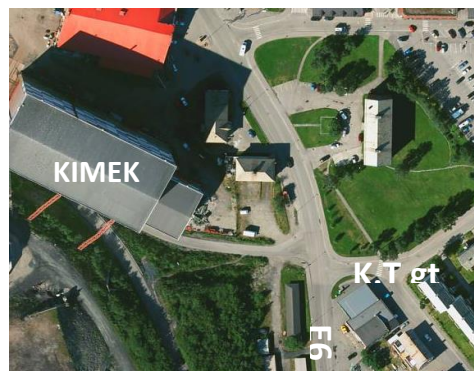
I risikoanalysen (HAZID-analysen) for Kilatunnelen, Statens vegvesen 26.2.2014, vises det til ulykkeshistorikk for 2,1 km av E6 i perioden 1997-2013. Ulykkesdataene er hentet fra STRAKS-registreret, Statens vegvesens registrering og rapporteringssystem for ulykker. I denne perioden er det registrert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

Påkjøring bakfra:	Lettere skadet hvert tredje år
Utforkjøring:	Lettere skadet hvert 7,5 år
Møteulykke:	Lettere 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.

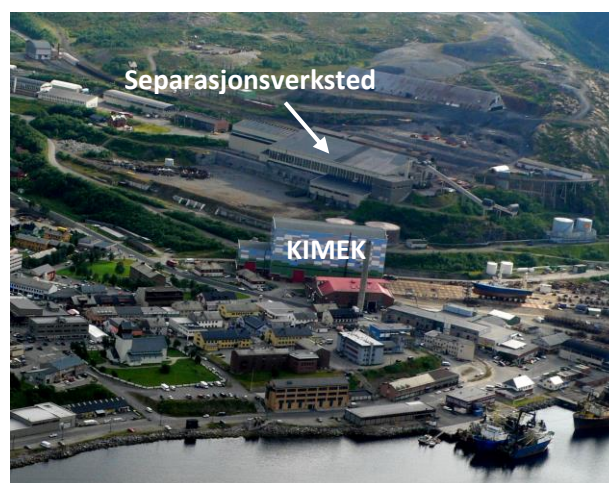


Figur 5: Krysset E6 og Kielland Torkildsens gate

Tilrettelegging for gående og syklende

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 boligater 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

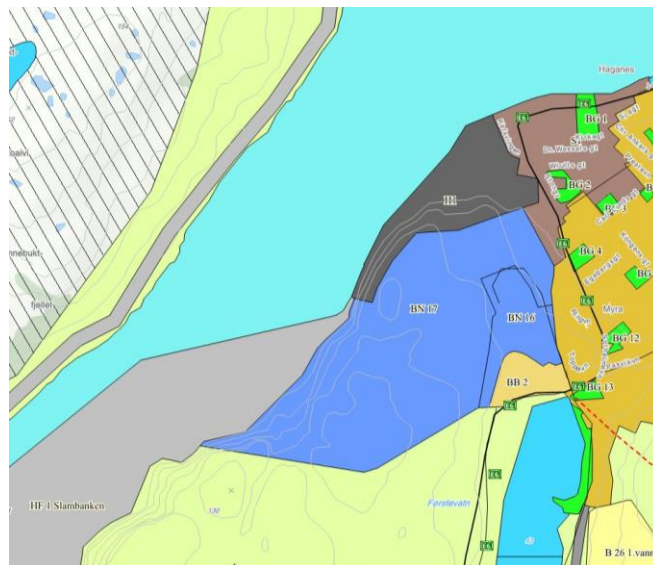
Gjeldende kommuneplan for Sør-Varanger kommune, for perioden 2004-2016, ble vedtatt i kommunestyret i oktober 2005. Det er sju temakart tilknyttet kommuneplanen.

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.

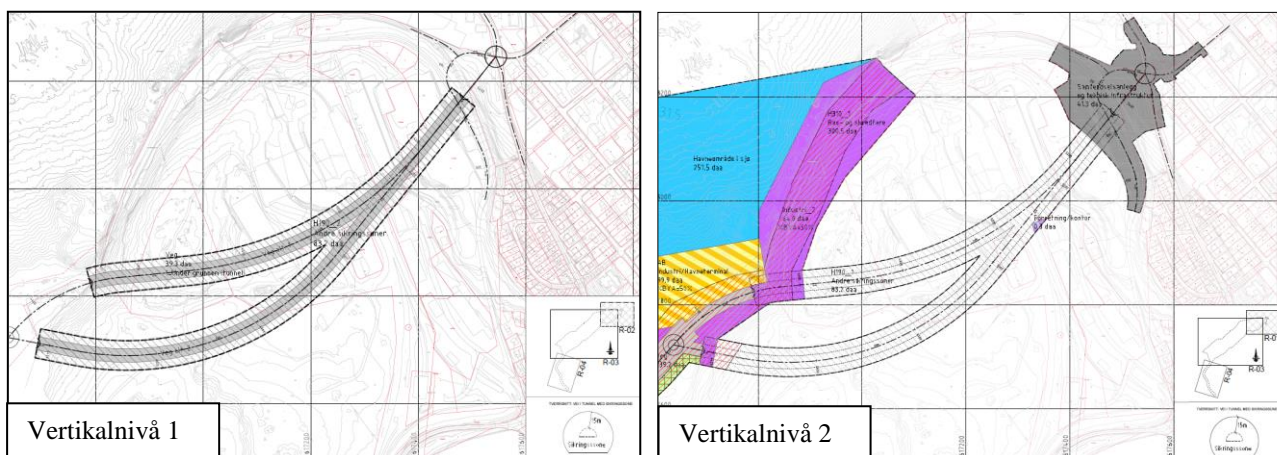


Figur 8: Utsnitt fra kommuneplanens arealdel 2004-2016 for Sør-Varanger kommune

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 tunnel fra 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 fabrikkianlegg 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	Reindriftsforvaltningen 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 områdereguleringsplan 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 kravene 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 helsestilstanden, samt nasjonale mål om forebygging og redusering av støyproblemer. Lokal helsemyndighet i kommunen skal delta i prosessen for å påse at helsemessige hensyn blir ivarettatt 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 trafikksikkerhet og krav til gjennomført trafikksikkerhetsanalyse 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 rekkefølgebemmelser 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 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.

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 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.

- 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.

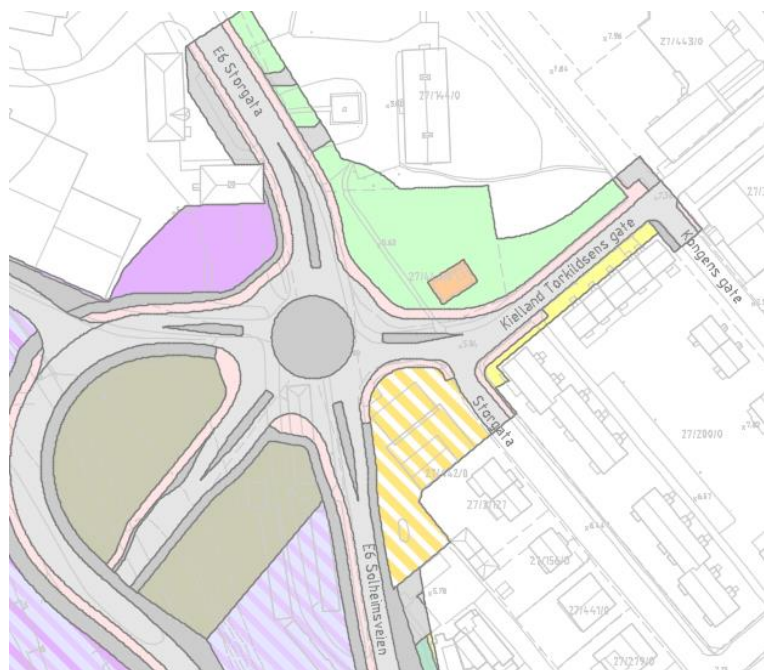
Det er ønskelig å øke andelen gående og syklende. Tunnelen er derfor planlagt med gang- og sykkelveg.

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.

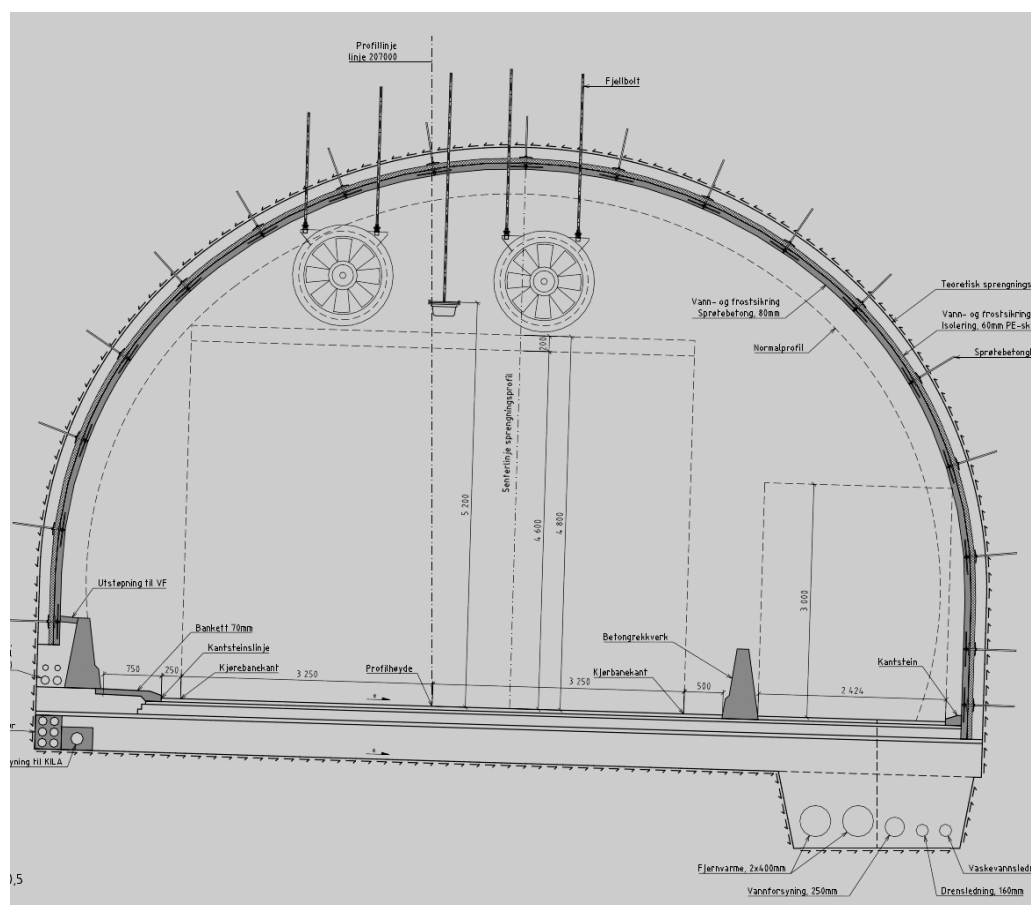
Fra Verksbakken er det regulert gang- og sykkelveg gjennom avsatt området for bebyggelse og anlegg. Det tillates at denne benyttes som atkomstveg til boligområdet.

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.



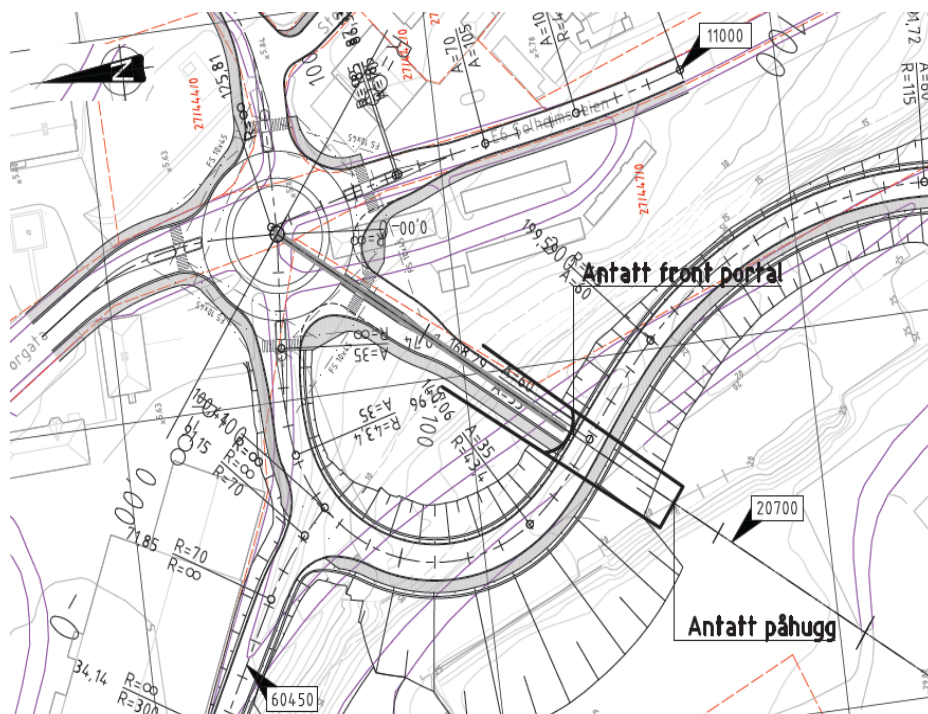
Figur 10: Prinsipp for tunneltverrsnitt.

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 trafikformålene.

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.

Sikringssone vegtunnel, H190_1

Innenfor sikringssone 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

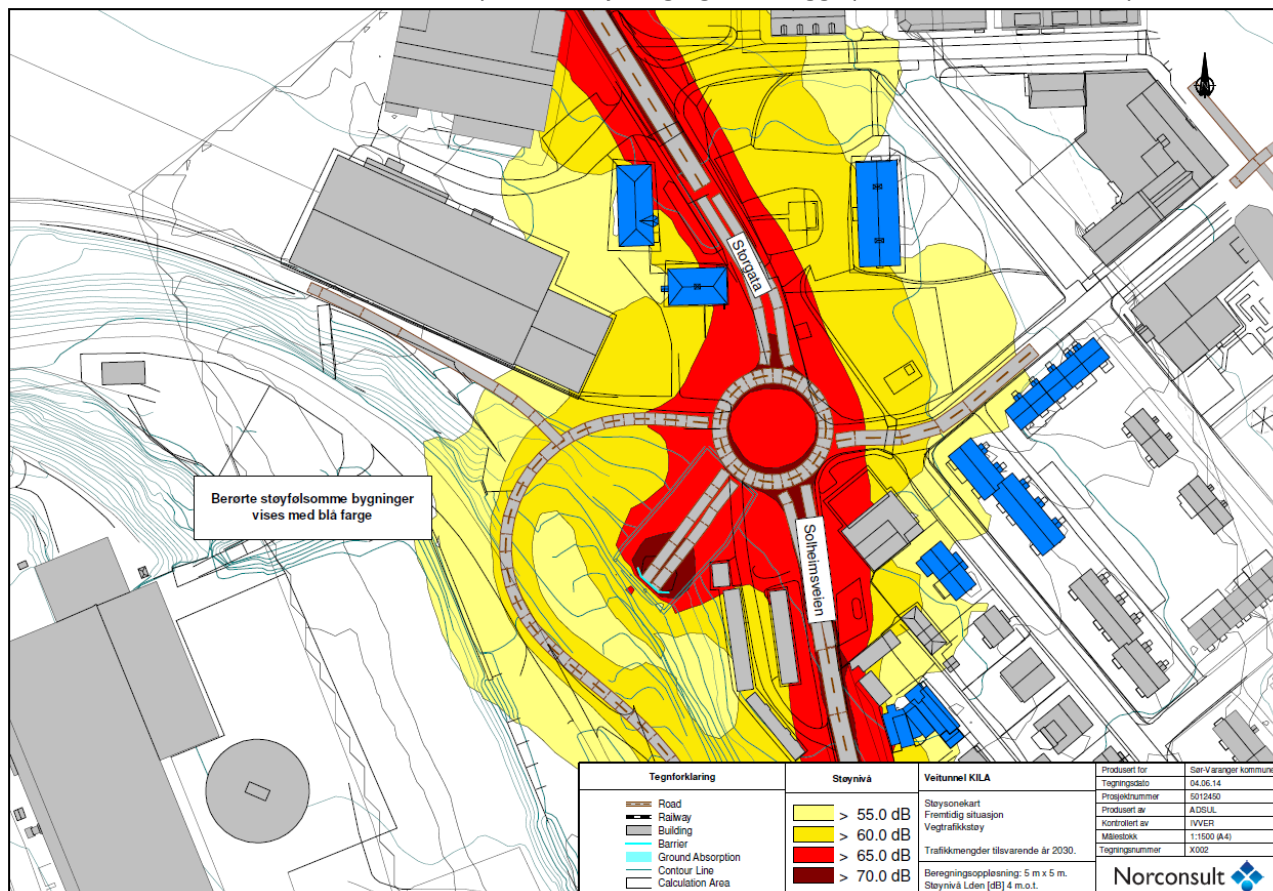
Før det settes i gang bygge- eller gravearbeider på området, må det vurderes om grunnen kan være forurenset. Ved mistanke om forurensning må det utføres nødvendige undersøkelser for å få kartlagt omfanget og betydningen av eventuell forurensning i grunnen jf. forurensningsforskriftens § 2 om opprydding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

Det foreligger tidligere trafikktutredninger, 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 trafikktutredning 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:

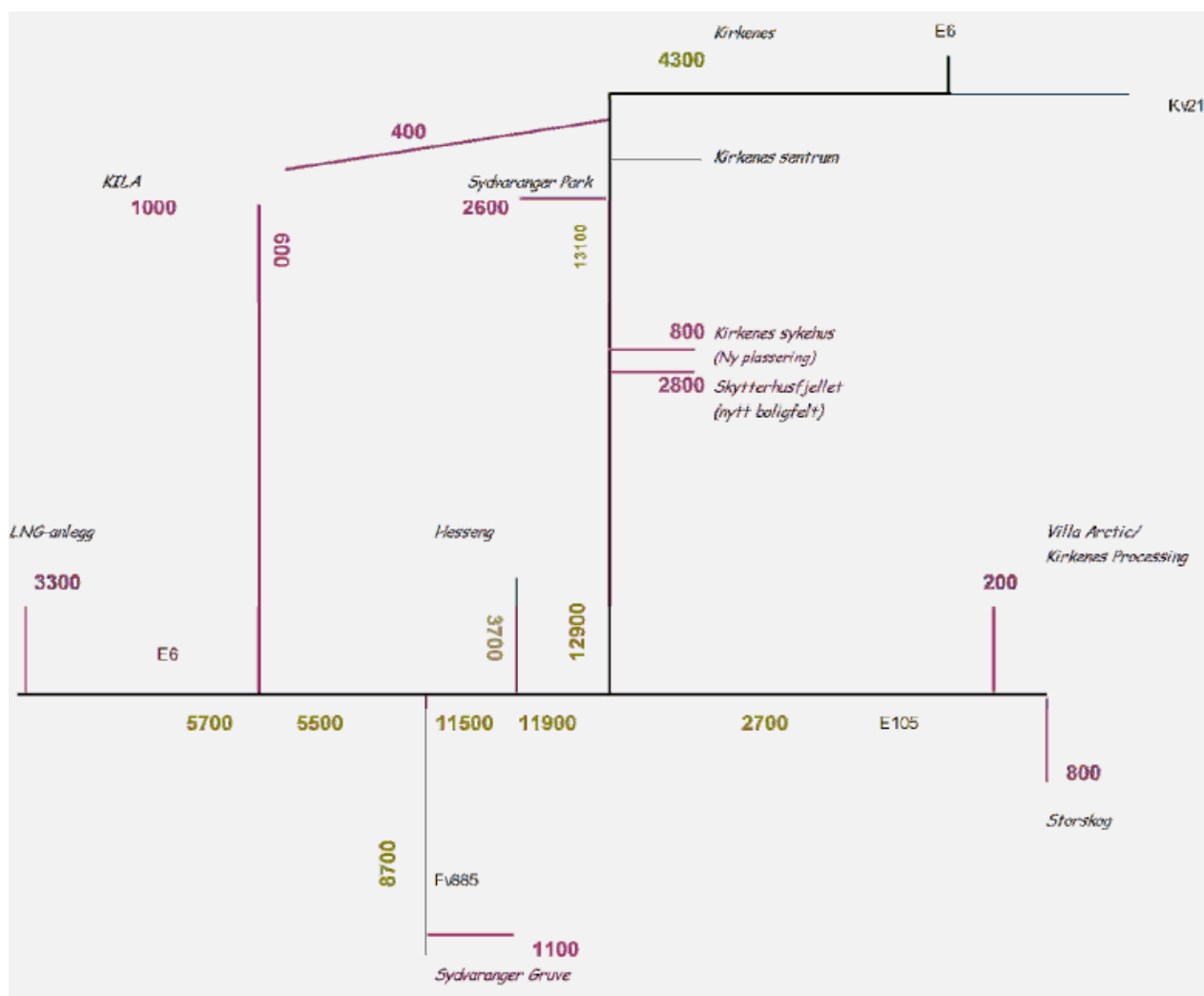
- **Lav vekst** - SVVs basisprognoser, uten noen av de nevnte prosjekter.
- **Middels vekst** - basisprognosene er tillagt effekt av nytt sykehus, utbygging på Skytterhusfjellet og utbygging av KILA.
- **Høy vekst** - beregnet effekt av de øvrige nevnte prosjekter er tillagt beregningen.

Tabellen under viser en nærmere spesifisering 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 krysningpunktet 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