



## SØR-VARANGER KOMMUNE

Boks 406, 9915 Kirkenes  
Tlf. 78 97 74 00. Fax 78 99 22 12  
E-post: [postmottak@sor-varanger.kommune.no](mailto:postmottak@sor-varanger.kommune.no)  
[www.svk.no](http://www.svk.no)

### MØTEINNKALLING EKSTRAORDINÆRT MØTE

**Utvalg:** Formannskapet/utvalg for strategi og utvikling  
**Møtedato:** 23.08.2011  
**Møtested:** Møterom Ellenvatn og Garsjøen  
**Møtetid:** Kl. 11:00

Som det var enighet om i formannskapet, innkalles til ekstraordinært møte for å behandle saker som ble utsatt i møtet 17.08.2011, jfr. saksliste nedenfor.

Representantene bes medbringe tidligere utsendte dokumenter, da innkallingen kun sendes ut elektronisk.

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

Varamedlemmer møter etter nærmere innkalling.

**Kirkenes, 18.08.2011**

Linda Beate Randal  
Ordfører

SMW

## SAKSLISTE:

Saksnr.:	Sakstittel:	ArkivsakID:	
122/11	TILDELING AV GATENAVN PÅ SKYTTERHUSFJELLET Saksordfører: Even A. Pettersen	11/679	
123/11	DETALJREGULERING FOR GRENSESTASJON SØR, SVANVIK, 1.GANGSBEHANDLING - FORSLAGSSTILLER: FORSVARSBYGG Saksordfører: Linda Beate Randal	09/2665	
124/11	FASTSETTING AV PLANPROGRAM FOR REGULERINGSPLAN E105 PARSELL 1B, RUNDVATNET – ELVENES Saksordfører: Linda Beate Randal	11/578	
125/11	GJENBEGRAVELSE AV SKOLTESAMISKE INDIVIDER I NEIDEN - SØKNAD OM ØKONOMISK STØTTE Saksordfører: Linda Beate Randal	11/1268	
126/11	BRUK AV SKJØNNSMIDLER TIL BARNEHAGER Saksordfører: Anita Brekken	08/1160	
127/11	DRIFTSTILSKUDD BARENTSHALLENE SØR- VARANGER KF Saksordfører: Linda Beate Randal	11/1737	



## SØR-VARANGER KOMMUNE

Boks 406, 9915 Kirkenes  
Tlf. 78 97 74 00. Faks 78 99 22 12  
E-post: [postmottak@sor-varanger.kommune.no](mailto:postmottak@sor-varanger.kommune.no)  
[www.svk.no](http://www.svk.no)

### SAKSFRAMLEGG Sak til politisk behandling

Saksbehandler: Mia De Coninck Virksomhetsleder: , tlf.	Dato: 14.07.2011
Arkivkode: K3-&22, K2-Q14	Arkivsaksnr.: 11/679
Saksordfører: Even A. Pettersen	

#### SAKSGANG

Behandling:	Møtedato:	Saksnr.:
Formannskapet/utvalg for strategi og utvikling	22.06.2011	079/11
Formannskapet/utvalg for strategi og utvikling	17.08.2011	113/11
Formannskapet/utvalg for strategi og utvikling	23.08.2011	122/11

### TILDELING AV GATENAVN PÅ SKYTTERHUSFJELLET

#### Vedlagte dokumenter:

Nr.	Dok.dato	Tittel
1	30.05.2011	gatenavn.pdf
2	11.07.2011	Forslag fra Ap-navnekomite.pdf

**Dokumenter i saken:**

<u>Dok.dato</u>	<u>Type</u>	<u>Avsender/mottaker</u>	<u>Tittel</u>
18.04.2011	U	Saksbehandler Mia DeConinck	MELDING OM VEDTAK FRA FORMANNSKAPET 06.04.11: TILDELING AV

**Kort sammendrag:**

Formannskapet/ Utvalg for strategi og utvikling vedtok i møte 06.04.2011 å lyse ut en konkurranse for 8 gatenavn på Skytterhusfjellet.

Videre ble det vedtatt at Formannskapet/ Utvalg for strategi og utvikling er jury for konkurransen. Og at prinsipper for valg av adressenavn iht matrikkelforskrift om gatenavn skulle følges. Gatenavnforslag relatert til skyttermiljøet ville i denne sammenheng bli preferert.

Konkurransen ble annonsert på nettsidene og i Sør-Varanger avis, samtidig som den har fått god media omtale.

**Faktiske opplysninger:**

Frist for innlevering av forslag var satt til fredag 20.mai 2011 kl 12.00. Det kom inn noen forslag etter fristen, disse er ikke tatt med.

I alt kom det inn 209 forslag fra 38 forslagstillere. Noen kom med de samme forslagene, slik at juryen har 121 forslag å velge mellom. Et forslag kom fra hele 13 forslagstillere.

Dette må vel være et veldig bra engasjement fra befolkningen.

Der Formannskapet / utvalg for strategi og utvikling er juryen så legger administrasjonen ikke fram selve navneforslagene under forslag til innstilling.

Administrasjonen ønsker vel å kommentere noen enkelt kommentarer i henhold til *Basisprinsipper for valg av adressenavn*, fra matrikkelforskriften.

- *Navnet må passe inn i et samordnet system for adressering.*

Gatenavnforslag relatert til skyttermiljøet bør i denne sammenheng bli preferert i henhold til vedtak.



- *Navnet bør bygge på og føre videre den lokale navnetradisjonen.*

Kommunen har både personnavn og temarelaterte navn i forhold til tidligere navngiving. Administrasjonen anbefaler temarelaterte navn, noe som da også vil kunne videreføres i de framtidige boligfelt på Skytterhusfjellet.

- *Navnet bør passe på stedet.*
- *Navnet bør ikke virke støtende eller komisk.*
- *Navnene bør være varierte.*
- *Navnet bør være lett å skrive, lese og uttale.*

Noen av forslagene kan virke lang og vanskelig å skrive

- *En bør unngå å bruke navn på nålevende personer, og det bør helst gå 5–10 år etter en persons død før navnet eventuelt tas i bruk. Generelt tilrådes tilbakeholdenhet i bruk av personnavn.*
- *Kategorinavn (konsentrasjon av betydningsgrupper) kan brukes når det synes tjenlig, men denne navngivingsmåten får lett et stereotypet preg og bør ikke overdrives.*
- *Adressenavn bør fastsettes ut fra hensynet til at de skal være varige og overleve omskiftinger. En bør derfor unngå adressenavn som er knyttet til tidsbestemte, politiske forhold, til nålevende personer, og liknende.*
- *Historiske navn, eldre stedsnavn eller andre navn som forteller om stedets kulturhistorie, vil derimot være navn som gjerne kan brukes som utgangspunkt for navngiving.*
- *Navn på veier/gater/områder skal være entydig innenfor kommunen. Det betyr at en ikke skal ha en eller flere like adressenavn i samme kommune.*

Det er 4 forslag som ikke er i henhold til prinsippene, disse er anmerket på listen.

Premiering av de 10 flakslodd for hvert valgt gatenavn. Innsendere vil bli offentliggjort etter vedtaket, ved flere innsendinger av forslaget skal det trekkes lodd blant innsendere av forslaget om hvem som får premien.

Valg av adressenavn er ikke et enkeltvedtak etter forvaltningsloven. Navnet på gaten/veien/området kan ikke påklages.

På vedlagt kart vises de gatene som skal ha gatenavn.

Navnekomiteen med følgende medlemmer;

Nils-Edvard Olsen, leder; Marit Løvlien; Espen Rafaelsen; Kristina Henriksen; Vigdis Våvang, har vært enstemmig om følgende veinavn på Skytterhusfjellet, jfr formannskapetets vedtak i sak 079/11:

1. Skytterhusveien
2. Monumentveien

3. Veteranveien
4. Standplassen
5. Avtrekkeren
6. Treffpunktet
7. Tunstadbakken
8. Prestevannslia

**Kommuneplanens hovedmål:**

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

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

Næringsutvikling:

Infrastruktur:

Barn og ungdom:

Kompetansebygging:

Økonomi:

Universell utforming, jfr. bestemmelser i plan- og bygningslov:

**Alternative løsninger:**

**Forslag til innstilling:**

Formannskapet/ Utvalg for strategi og utvikling vedtar følgende navn

1. Skytterhusveien
2. Monumentveien
3. Veteranveien
4. Standplassen

5. Avtrekkeren
6. Treffpunktet
7. Tunstadbakken
8. Prestevannslia

for gatenavn på Skytterhusfjellet.

### **Behandling 22.06.2011 Formannskapet/utvalg for strategi og utvikling**

Saksordfører: Sissel Jensen

Anita Brekken ble permittert før behandling av denne sak, og Linda Beate Randal tiltrådte møtet.

Linda Beate Randal ba om å få sin habilitet vurdert som følge av ektefelles innlevering av navneforslag. Som følge av at gruppelederne ønsker at det skal nedsettes egen komite for å avgjøre dette, ble habiliteten ikke vurdert, og Randal tiltrådte møtet som møteleder.

Formannskapet ble enig om følgende:

Det nedsettes en komite for innstilling på gatenavn. Innstillingen leveres til neste formannskap innen 01.08.11.

Navn:

Nils-Edvard Olsen, leder

Marit Løvlien

Espen Rafaelsen

Kristina Henriksen

Vigdis Våvang

Ordfører får fullmakt til å supplere lista.

### **Formannskapets vedtak i sak 079/11:**

Det nedsettes en komite for innstilling på gatenavn. Innstillingen leveres til neste formannskap innen 01.08.11.

Navn:

Nils-Edvard Olsen, leder

Marit Løvlien

Espen Rafaelsen

Kristina Henriksen

Vigdis Våvang

Ordfører får fullmakt til å supplere lista.

### **Behandling 17.08.2011 Formannskapet/utvalg for strategi og utvikling**

Saksordfører:

**Formannskapetets vedtak i sak 113/11:**

\*

Bente Larssen  
rådmann

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



20	Geværveien	området tidligere ble brukt som skytebane
21	Granatlia	(Pga Grenselandsmuseet og at det på en måte er "grense" mellom Kirkenes og Hesseng)
22	Grenseveien	
23	Haggelvingen/ Haggelåsen	
24	Haglveien	
25	Hundremeteren /- stubben	trivsel og gode naboer
26	Hyggelia vei 5	området ble tidligere brukt som skytebane
27	Hyiseveien	
28	Innertieren	
29	Jaktstien	(Evt. Jeg-er-veien)
30	Jegeren/jegerveien	
31	Kikkertsikt/-veien	
32	Klubbveien	
33	Kolben	
34	Krag Jørgensens gate/vei	
35	Kragstubben/svingen/veien	
36	Kruthusveien	
37	Kruttlappen/kruttveien	til leksplass / er sterkt, men samtidig må nok også / området tidligere ble brukt som skytebane
38	Kulebaneveien	
39	Ladegata	her kan du hvile og forberede deg til neste økt
40	Ladesletta vei 8	
41	Leirdueveien	
42	Litsa gata, svingen, veien	med tanke på krigen og de mange luftvernstillingene tas med.
43	Luftvernveien	
44	Luleåvegen	
45	Lykkeringen vei 3	det kan ikke bli bedre
46	Lykketreffet (vei 5)	bor du her smiler verden til deg
47	Magasinveien	
48	Mausergata/stubben/svingen/veien	
49	Medaljeveien	
50	Midt i blinken	
51	Miniaturveien	
52	Monumentveien	navngis til minne om den mest brutale henrettelse av nordmenn på norsk område under 2. verdenskrig, da 11 menn fra Varangerhalvøya ble slått i hjel 18. august 1943 i området der monumentet står i dag. Fellesgraven de ble lagt i er forisatt godt synlig. I 1946 ble de henrettede tatt opp, obdusert i kjelleren på gravkapellet i Kirkenes og senere fraktet med båt til sine hjemsteder. Jeg mener derfor at en av veiene i området MA navngis i.f.m. ovennevnte hendelse.
53	Orionsveien	
54	Partisan gata, svingen, veien, lia	I området foregikk omfattende krigshandlinger og 11 frihetsskjempere ble slått ihjel og lagt i en felles grav nettopp i dette området
55	Patronveien	
56	Pilkoggeveien	
57	Pokalveien	
58	Prestevannslia / veien	
59	Prosjektiveien	
60	Regnbuen (vei 7)	den ser du opppe i lia når du er på skyting - fargerikt og flott opppe i lia
61	Rekruttveien	
62	Rekylgata/ -veien	
63	Rifebakken/veien	
64	Rognveien	



65	Røde Arme gata, svingen, veien		
66	Salongveien		
67	Sanselia (vei 8)		her lukter du pors, lyfter til littingene og skuer utover vannet
68	Selvanviseren		
69	Sikringen (vei 3)		mitt hjem er min borg
70	Sikteveien		
71	Skarpskuddveien		(Skudd, våpen... Skarp etter kraften av et våpen. Les: skyttermiljøet)
72	Skarpskytterveien		
73	Skiskytterveien		(Går jo ei skiløype forbi...)
74	Skivebua/veien		området ble tidligere brukt som skytebane
75	Skuddlinja.		Fordi det ved skytterhuset var skytebane.
76	Skytebanen		
77	Skytterfeltet	Disse forslagene inneholder alle noe med 'Skytter'	Skytebanen/Skytterhuset var viktige begrep for de som vokste opp etter 2. verdenskrig / Rett og slett for å minnes at her har vært et skytterhus. området ble tidligere brukt som skytebane
78	Skytterfjellveien		
79	Skyttergrava		
80	Skytterropa		
81	Skytterhaugveien		
82	Skytterhus Veien/gate / lia		
83	Skytterlederveien		
84	Skytterlia		
85	Skyttersillinga		
86	Skyttervegen/veien		
87	Sluttstykket		
88	Smilia (vei 2)		når du kommer kjørende inn til Skytterhusfjellet kommer gleden og dermed smilet
89	Solringen (vei 6)		her skinner alle om kapp med sola
90	Standplassen/veien		området ble tidligere brukt som skytebane
91	Sturmovic gata, svingen, veien		
92	Søringen (vei 4)		lengst sør i feltet og et håp om tilflyttere godt tilrettelagt for søringen
93	Tennstemplet		
94	Tilbringer'n (vei 2)		en felles innkjørsel til Skytterhusfjellet
95	Tohundremeteren		
96	Tomhyisa/veien		
97	Treffpunkt		
98	Trehundremeteren		
99	Trifanlia (vei 7)		
100	Tyttebærveien		
101	Verigasveien		(Etter fjellet Verigas over Tredjevann. Syns bare det var så fint)
102	Veteranveien		
103	Viltveien		(Jeger- og Viltveien bør jo ligge nærmest mulig hverandre.)
104	Våpenveien/musveien		



## SØR-VARANGER KOMMUNE

Boks 406, 9915 Kirkenes  
Tlf. 78 97 74 00. Faks 78 99 22 12  
E-post: [postmottak@sor-varanger.kommune.no](mailto:postmottak@sor-varanger.kommune.no)  
[www.svk.no](http://www.svk.no)

### SAKSFRAMLEGG Sak til politisk behandling

Saksbehandler: Vegar Nilsen Trasti Virksomhetsleder: , tlf.	Dato: 16.08.2011
Arkivkode: K1-, K2-L42	Arkivsaksnr.: 09/2665
Saksordfører: Linda Beate Randal	

#### SAKSGANG

Behandling:	Møtedato:	Saksnr.:
Formannskapet/utvalg for strategi og utvikling	17.08.2011	121/11
Formannskapet/utvalg for strategi og utvikling	23.08.2011	123/11

## DETALJREGULERING FOR GRENSESTASJON SØR, SVANVIK, 1.GANGSBEHANDLING - FORSLAGSSTILLER: FORSVARSBYGG

#### Vedlagte dokumenter:

Nr.	Dok.dato	Tittel
1	16.08.2011	PLANKART GRENSESTASJON SØR
2	16.08.2011	PLANBESKRIVELSE GRENSESTASJON SØR REVIDERT
3	16.08.2011	BESTEMMELSER GRENSESTASJON SØR
4	16.08.2011	SITUASJONSPLAN GRENSESTASJON SØR REVIDERT
5	16.08.2011	LENGDESNITT GRENSESTASJON SØR
6	16.08.2011	ROS GRENSESTASJON SØR

#### Dokumenter i saken:



<u>Dok.dato</u>	<u>Type</u>	<u>Avsender/mottaker</u>	<u>Tittel</u>
04.11.2009	I	Forsvarsbygg	ETABLERING AV NYE GRENSEVAKTSTASJONER I SØR-
26.11.2009	I	Arnt Pedersen	REGULERINGSPLAN FOR NYE GRENSESTASJONER
03.12.2009	I	Forsvarsbygg	VS: NYE GRENSEVAKTSTASJONER GSV - REGULERING
12.04.2010	I	Forsvarsbygg	NY GRENSEVAKTSTASJON VED SVANVIK - VARSEL ETTER PLAN- OG
21.04.2010	I	Fylkesmannen i Finnmark	INNSPILL TIL REGULERINGSPÅN FOR NY GRENSEVAKTSTASJON VED SVANVIK I
19.05.2010	I	Finnmark fylkeskommune	INNSPILL TIL REGULERINGSPÅN FOR NY GRENSESTASJON FOR GNR 20/198 OG DEL
25.11.2010	I	Forsvarsbygg	REGULERINGSPLANER FOR NYE GRENSESTASJONER I SVANVIK OG
12.05.2011	U	Saksbehandler Arnt Pedersen	MELDING OM VEDTAK FRA FORMANNSKAPET 11.05.11:
18.05.2011	I	Forsvarsbygg	VEDLEGG REGULERINGSPÅN
18.05.2011	I	Forsvarsbygg	REGULERINGSPLAN NY GRENSESTASJON SVANVIK
30.05.2011	U	Forsvarsbygg	VEDR. REGULERINGSPÅN FOR GRENSESTASJON SØR, SVANVIK I SØR-
07.06.2011	I	Forsvarsbygg Utvikling Nord	VEDR. REGULERINGSPÅN FOR GRENSESTASJON SØR, SVANVIK
17.06.2011	U	Forsvarsbygg	VEDRØRENDE FORSLAG OM DETALJERT REGULERINGSPÅN FOR
30.06.2011	I	Forsvarsbygg Utvikling Nord	REVIDERT PLANFORSLAG
04.07.2011	I	Forsvarsbygg	SOSI-FILER REGULERINGSPÅN NY GRENSESTASJON SVANVIK
05.07.2011	U	Forsvarsbygg Utvikling Nord;	FORELØPIG SVAR: REGULERINGSPÅN FOR NY GRENSESTASJON SØR -
06.07.2011	I	Forsvarsbygg	REGULERINGSPLAN FOR NY GRENSESTASJON NORD VED STORSKOG -
17.08.2011	I	Forsvarsbygg	E-POST - BEKREFTELSE PLANARBEID GRENSESTASJON SØR

**Kort sammendrag:**

Forsvarsbygg planlegger å bygge to nye grensestasjoner, Grensestasjon Sør ved

eksisterende stasjon på Svanvik og Grensestasjon Nord litt nord for Storskog. Disse stasjonene vil erstatte de nåværende seks grensestasjonene mot grensen til Russland.

Dette planforslaget gjelder Grensestasjon Sør.

### **Faktiske opplysninger:**

Formålet med planen:

Formålet med planen er definert slik i reguleringsbestemmelsene:

Formålet er å legge til rette for et tjenlig, fleksibelt og moderne anlegg for Forsvaret, som samtidig er til minst mulig ulempe for omgivelsene.

Bakgrunn:

Bakgrunnen for planarbeidet er at de seks norske grensestasjonene langs grensen mot Russland skal legges ned og erstattes av to nye; hhv Grensestasjon Sør ved eksisterende stasjon på Svanvik og Grensestasjon Nord litt nord for Storskog.

Dette planforslaget gjelder Grensestasjon Sør.

Formålet med planen er å tilrettelegge for bygging av ny grensestasjon med tilhørende opprustning av atkomst og parkering.

Planforslaget skal sikre utbygging i tråd med overordnede føringer for grensevakttjenesten og i samsvar med arealdelen til kommuneplanen. Utbyggingen skal følge opp de overordnede føringene i kommunen, i forhold til bl.a. natur- og miljøhensyn, effektiv arealutnyttelse og god terrengtilpasning og god arkitektur.

### **Planprosessen**

Forhåndskonferanse med kommunen ble avholdt 16. november 2009.

Varsel om oppstart av planarbeid ble sendt naboer/grunneiere og offentlige og private instanser og annonsert i Finnmarken 17. 4.2010.

Åpent informasjonsmøte i Svanvik var gjennomført 10.02.2010

Vi legger til grunn tiltaket/planen ikke utløser krav om KU.

Innkommne merknader er opplistet og kommenterte i kap. 10.

Annonse, varslingsbrev og innkomne merknader ligger ved.

### **Gjeldende planstatus og overordnede retningslinjer**

Fylkesplanen:

Vi legger til grunn at forslaget ikke er strid med fylkesplanen.

Kommuneplanen:

I tegnforklaringen til plankartet til kommuneplanen, er området avsatt til fremtidig boligområde samt bygninger med særskilt angitt formål.

Reguleringsplan(er):  
Uregulert.

## Beskrivelse av planområdet (dagens situasjon)

### Beliggenhet:

Den eksisterende grensestasjonen er planlagt revet når ny grensestasjon står ferdig.

Grensestasjon Sør ligger like utenfor Svanvik sentrum, ca 500 m vest for Svanvik kirke. Området ligger langs Fv 885 og eiendommene gnr. 20 nr.1, 198 og 36 er forsvarets eiendommer.

### Planavgrensning:

Planområdet er avgrenset av Fv 885 i sør og sti/skiløype i nord. Mot øst er avgrensingen egen avkjørsel. Mot vest er avgrensingen satt lik den antatte bruken av området rundt eldre bolighus.

### Tilstøtende arealers bruk/status:

LNF landbruk natur og friluftsliv  
Offentlig byggeområde, Folkehøgskole  
Offentlig veg FV 885

### Eksisterende bebyggelse:

Eksisterende grensestasjon med garasjer verksted etc  
Eldre enebolig  
Rekonstruert gamme

### Topografi/landskapstrekk/solforhold:

Planområdet ligger i en sørvendt slakt hellende skogkledd skråning, godt eksponert for sol.

Fra Store norske leksikon gjengis utdrag fra beskrivelsen av Pasvikdalen: “...*Store deler av dalen er bevokst med furuskog, og ca. 450 km<sup>2</sup> er produktiv skog. ... I dalen finnes også løvskog og mindre forekomster av gran, som er fredet.*”

Det er ikke vegetasjon, dyreliv og andre naturforhold innenfor planområdet med relevans for planforslaget.

### Kulturminneverdier:

Området er kartlagt ihht Kulturminnelovens § 9. Det er ingen registrerte automatisk fredede el vedtaksfredede kulturminner eller nyere tids kulturminner i området.

Planområdet inkluderer i dag en rekonstruert storgamme som forsvaret disponerer. Denne vil bli tatt vare på. Denne er av en slik verdi for Forsvaret at storgammen med omgivelser i planen er ivaretatt ved sone med angitt særlige hensyn, bevaring kulturmiljø.

Vei og trafikkforhold:

Eiendommene har to avkjørsler til arm av Fv 885 til Svanvik. Dette er hovedveg med fartsgrense 60 km/t. Fv885 går mellom Hesseng og Nyrud i Sør-Varanger.

Vegen tar av fra E6 ved Hesseng og går forbi Sandnes og Bjørnevatn sørover i Pasvikdalen til Nyrud. Veglengde er 97,6 km. Vegen har en trafikkbelastning i ÅDT som er < 500 i NVDB (Nasjonal Vegdatabank). Det er ikke fortau eller gang/sykkelveien langs vegen i planområdet.

Som en del av den operative tjenesten trafikkerer Forsvaret til og fra grensestasjonen med terrengående kjøretøy.

Hyppigheten av lett terrengående kjøretøy (LTK/S som er terrengkjøretøy med fire hjul om sommeren og LTK/V som er snøscooter om vinteren) er anslagsvis 10 turer pr døgn fra årsskiftet og ut mars og fra og med mars og ut sesongen er det inntil 20 turer pr døgn.

Støy:

Eksisterende støykilder er først og fremst helikoptertrafikk og bruk av lett terrengående kjøretøy.

Antall landinger med helikopter er maksimalt i gjennomsnitt ca. 1-2 pr uke.

Offentlig kommunikasjon/ kollektivdekning:

Det er bussforbindelse til Kirkenes.

Vann og avløp:

Tilkobles eksisterende kommunal infrastruktur med forsterkningsanlegg for sprinkler og sløkkevann

## Beskrivelse av planforslaget

Innledning:

Forslaget skal danne plangrunnlaget for etablering av en ny, moderne grensestasjon.

Planforslaget skal gi rom for å ivareta følgende hovedbehov:

Alt mannskap, anslagsvis 110, skal ha mulighet til forlegningsplass og noen fritidsaktiviteter på stasjonene.

Det skal være mulig å operere med 100 % grensevaktvirksomhet ut i fra stasjonene.

Alt utstyr (bl a ca 60 stk kjøretøyer på hver stasjon) som trengs for å operere, skal lagres/garasjeres og vedlikeholdes på stasjonene.

Det må etableres fasiliteter for 6 hundeevipasjer (kennel) for hver stasjon.

Det må være mulig å forsyne kjøretøyer og annet utstyr med drivstoff direkte fra stasjonene.

Det må etableres permanent forpleining med fast bemanning på stasjonene.

Reguleringsformål:

Planforslaget inneholder følgende reguleringsformål:

Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur, kjøreveg

Forsvaret, Forlegning/leir.

Planen inkluderer følgende hensynssoner:  
Sikringssone, frisikt  
Sone med angitt særlige hensyn, bevaring kulturmiljø.

Særskilt om Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur, kjøreveg:  
Dette arealet inkluderer de to avkjørslene fra fylkesveien.

Ny helikopterlandingsplass er ikke inkludert i plankartet, ut fra omfanget av flygninger. Av samme grunn er ikke innflygingskorridorer som kan benyttes inkludert i planbehandlingen. Innflygningskorridorer kan i utgangspunktet ikke tas inn i en reguleringsplan etter plan- og bygningsloven og dette ivaretas av annet regelverk.

Særskilt om reguleringsformålet Forlegning/leir:

Dette området har et areal på 35,9 daa og utgjør hoveddelen av arealet i planforslaget. Utnyttelsen er foreslått satt til 50 % BYA-07. Dette skal gi tilstrekkelig handlingsrom for å ivareta aktuell bruk.

Arealet skal dekke grensevaktens samlede behov for forlegning og operasjonsbase. Det bygges et "flerbrukshus" som hovedbygg, med forlegning, lager/depot, treningsfasiliteter, operasjonsrom, auditorium, forpleining, garasjeplass, samt muligheter for å drive vedlikehold. Bygget vil ovenfra se ut som en "åpen firkant" med et skjermet gårdstun på innsiden. I tilknytning til grensestasjonen må det etableres en frittliggende kennel for hundeevipasjene samt kaldgarasjering/Carport for oppstilling av kjøretøyer. Stasjon vil ha tilgang til drivstoff som etableres som en del av "basen". Til hele basen vil det bli etablert nødvendig infrastruktur.

Særskilt om frisikt:

Dette er frisiktsoner for avkjørsler fra fylkesveien

Særskilt om bevaring kulturmiljø:

En rekonstruert stor gamle som forsvaret disponerer er av en slik verdi for Forsvaret at forslagsstiller ønsker at ivaretagelsen av denne skal inngå som en del av planen.

Storgammen med omgivelser i planen er ivaretatt ved sone med angitt særlige hensyn, bevaring kulturmiljø.

Byggegrense mot fylkesveien:

I vegloven er kravet om byggegrense langs fylkesveg 50 m. Forsvarsbygg ønsker å sette byggegrensen lik kravet for kommunal veg som er 15 m. Begrunnelsen for dette er trafikk tallene som må legges til grunn for denne vegen. Vegen har en trafikkbelastning i ÅDT som er < 500 i NVDB (Nasjonal Vegdatabank)

Vi legger også til at noen eksisterende bygg allerede er bygget innenfor denne grensen.

Reguleringsbestemmelsene:

Bestemmelsene har slik oppbygging i fire paragrafer;

Fellesbestemmelser

Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

## Konsekvenser av planforslaget

### Overordnede planer og vedtak:

Med unntak av den delen av forslaget som berører areal avsatt til fremtidig boligområde, er planforslaget i samsvar med kommuneplanen.

### Konsekvenser for naboer:

#### Generelt:

Også ved etablering av ny grensestasjon vil støykildene først og fremst være helikoptertrafikk og bruk av terrenggående kjøretøy.

Lov om motorferdsel i utmark og vassdrag inkluderer bruk av både helikopter og terrengkjøretøy. Lovens § 4 første ledd bokstav d gir tillatelse til motorferdsel i forbindelse med Forsvarets øvelser, forflytninger og transporter. Dette betyr bl.a. at Forsvarets aktivitet er omfattet av de alminnelige bestemmelsene i lovens § 8 om alminnelige bestemmelser for utøvelse av motorferdsel i utmark og vassdrag. Etter denne bestemmelsen skal motorferdsel i utmark og vassdrag foregå aktsomt og hensynsfullt for å unngå skade og ulempe for naturmiljø og mennesker.

Forsvarets ivaretagelse av sine plikter mht aktsomhet og hensynsfullhet etter loven ivaretas på andre måter, bla. ved etablering av faste traseer for inn-/utkjøring fra stasjonen. Forsvarets traseer for terrengkjøretøy mv er ikke gjenstand for behandling i denne reguleringsplanen.

Loven angir ellers at når Forsvaret skal gjennomføre øvelser som innebærer motorferdsel i utmark og vassdrag av noe omfang, bør kommunen og fylkesmannens miljøvern avdeling tas med på råd og få forelagt øvelsesplanene til uttalelse.

#### Helikopterstøy:

Ny helikopterlandingsplass er ikke inkludert i plankartet, ut fra omfanget av flygninger. Av samme grunn er ikke innflygingskorridorer som kan benyttes inkludert i planbehandlingen. Innflygingskorridorer utenfor planavgrensningen kan i utgangspunktet ikke tas inn i en reguleringsplan etter plan- og bygningsloven og dette ivaretas av annet regelverk.

Forventet antall landinger vil maksimalt være i gjennomsnitt ca. 1-2 pr uke.

Vi legger til at korridorer for inn- og utflygninger vil være vanskelig å definere på et kart. Hvilken korridor som velges vil være avhengig av vindretning og værforhold. Dersom Forsvaret skulle binde seg til en eller flere fastsatte korridorer vil det gi begrensninger som kan medføre at et oppdrag til stasjonen må utgå pga. "feil" vindretning. Det vil med andre ord kunne gå utover de operative behov.

Det må understrekes at Forsvaret uavhengig av formaliserte korridorer likevel så langt som mulig tar hensyn til bebyggelsen når de flyr ut/inn, for å redusere støyulempene for befolkningen i området.

Det har tidligere vært noen episoder hvor hester fra folkehøgskolen har blitt skremt av helikopter og det har oppstått farlige situasjoner. I samråd med folkehøgskolen er det nå innført varslingsystem og dette skal nå være avklart.

Støy fra terrengkjøretøy:

Som for flystøy er trafikken så liten at det ikke vil gi utslag i det ekvivalente støynivået. Hyppigheten for snøscooter blir anslått til ca 10 turer pr døgn mellom årsskiftet og ut mars. F.o.m mars og ut sesongen anslås dette til inntil 20 turer pr døgn.

Estetikk:

Dette er utredet i Forsvarets forprosjekt for Grensestasjon Sør og inngår i byggesaksbehandlingen. Ut fra dette har en ikke ansett det som påkrevd å inkludere bestemmelser om estetikk i reguleringsplanen.

Vann og avløp:

Dette er utredet i Forsvarets forprosjekt for Grensestasjon Sør og vil bli redegjort for i nødvendig utstrekning ved byggesaksbehandlingen.

Vi legger til grunn at Sør- Varanger kommune har kommunalt ledningsnett for vann og avløp liggende på sørsiden av hovedveien. Eksisterende vannkilde er primært grunnvann, men kommunen holder på å sikre vannforsyningen ved å etablere et permanent inntak fra Pasvikelva. Eksisterende stikkledninger fra kommunale ledninger til grensestasjonen forutsettes skiftet ut.

Kommunen opplyser at tilgangen på forsyningsvann og utvendig brannsløkkevann er tilstrekkelig. Vann til sprinkling av bygget må sikres gjennom eget magasin (tank) som forutsettes nedgravd i bakken utenfor bygget. Det etableres 2 brannvannskummer for tilgang på utvendig sløkkevann.

Spillvann fra bygget ledes i nye rør frem til kommunalt ledningsnett på sørsiden av hovedveien.

Der det ligger til rette for det ledes overvann fra veier og plasser ut på terreng. Øvrig overvann fra området samles opp via sluker og sandfang. Sammen med takvann fra byggene ledes overvannet i eget rør i kryss med hovedveien og slippes ut i terrenget/bekk på sørsiden av veien.

Kulturminner:

Det er ingen registrerte automatisk fredede el vedtaksfredede kulturminner eller nyere tids kulturminner i området.

En rekonstruert stor gamme som forsvaret disponerer vil bli tatt vare på. Denne er av en slik verdi for Forsvaret at storgammen med omgivelser i planen er ivaretatt ved sone med angitt særlige hensyn, bevaring kulturmiljø.

Energi:

Energiforbruk er utredet i Forsvarets forprosjekt for Grensestasjon Sør og vil bli redegjort for i nødvendig utstrekning ved byggesaksbehandlingen.

Avfallshåndtering:

Det legges opp til en løsning med utendørs pappkomprimator og kjølt avfallsrom.

Dette er utredet i Forsvarets forprosjekt for Grensestasjon Sør og vil bli redegjort for i nødvendig utstrekning ved byggesaksbehandlingen.

Risiko og sårbarhet:

Det vises til vedlagte ROS-analyse.

Følgende punkter må utredes nærmere i byggesaksbehandlingen:

Virksomhetsbasert sårbarhet punkt c, lagring og oppbevaring av brann og eksplosjonsfarlig materiale.

Infrastruktur (vei/vann/avløp, el-anlegg etc ):

Vi legger til grunn at forslaget ikke får negative konsekvenser for infrastruktur, jf punktet over om vann og avløp.

## Uttalelser og merknader

Sammendrag av uttalelser og merknader med forslagstillers kommentar:

Samtlige innkomne merknader er lagt ved som vedlegg til planbeskrivelsen, og gjengis ikke i sin helhet her.

*17.4.2010, Svanvik Utvikling v/Svein H. Sørensen, 9925 Svanvik (m/kartvedlegg)*

Merknad:

Riksveien som går forbi nåværende grensestasjon mot Svanvikkrysset er meget uoversiktlig og bør rettes ut, samtidig som det bør reguleres inn gang og sykkelsti fra den nye grensevaktstasjon mot Svanvikkrysset.

Vi har bedt Sør-Varanger kommune om å regulere Svanvikområdet og tegne inn gang og sykkelsti fra Svanvik kapell til boligfelt ved RV 885 mot Kirkenes. Dessverre har vi ikke fått gehør for denne sak.

Derfor håper vi at Forsvaret vil regulere inn den del som omfatter Deres regulerede område mot krysset, selv om det også vil omfatte en del utenfor Deres område

Trafikken av fotgjengere på denne del vil være stor (GSV, folkehøgskolens elever og Pasvik skole).

Kommentar:

I samråd med kommunen og Statens vegvesen har forslagsstiller vurdert om en G/S veg langs FV885 skal legges inn i planen. Kommunen mener at dette er en veg med forholdsvis lite trafikk, og vil ikke prioritere bygging av g/s-veg på denne strekningen. Statens vegvesen har



heller ingen planer om å etablere g/s-veg her. For å sikre arealet for eventuell fremtidig g/s-veg vil fastsettelse av byggegrensen i planen være tilstrekkelig.

*21.4.2010, Fylkesmannen i Finnmark, Miljøvernavdelingen*

Merknad:

Fylkesmannen minner om at kommunen som planmyndighet har ansvar for å avklare om reguleringsplanarbeidet kommer inn under forskrift om konsekvensutredninger etter plan- og bygningsloven og forutsetter at dette blir gjort snarest mulig.

Grad av utnytting må føres på planen eller fastsettes i reguleringsbestemmelsene

Fylkesmannen legger vekt på at samfunnssikkerhetsperspektivet blir ivaretatt i plansaker og viser til et forenklet skjema for risikovurdering. Dette skjemaet kan benyttes på et tidlig stadium i planprosessen for å avdekke behovet for ytterligere undersøkelser

Kommentar:

Spørsmålet om konsekvensutredning er tatt opp innledningsvis med kommunen.

I fastsetting av grad av utnytting brukes MD's veileder "Grad av utnytting.

Skjema for Risiko - og sårbarhetsanalyse er benyttet for å avdekke behovet for nærmere undersøkelser.

*3. 5.2010 og 6.7.2010, Sametinget*

Merknad:

Etter foretatt befaring minner Sametinget om aktsomhetsplikten som påhviler utbygger etter kulturminneloven, ellers ingen ytterligere merknader.

Kommentar:

Tatt til orientering.

*6. 5.2010, Statens Vegvesen Region nord*

Merknad:

Statens vegvesen gjør oppmerksom på byggegrensen langs Fv 885 som er 50 meter fra vegens senterlinje. De gjør også oppmerksom på at eventuelle nye avkjørsler må godkjennes av Statens vegvesen. Alt som angår Fv 885 i forbindelse med etablering av den nye grensestasjonen må avklares med Statens vegvesen. Statens vegvesen ber om at vi blir involvert i det videre arbeidet med utvidelsen av grensestasjonen, når det gjelder forhold som angår vegen.

Kommentar:

Forslaget til endring og utvidelse av grensestasjonen utfordrer 50m byggegrense fra senter veg som fremgår av vegloven. Forslaget setter byggegrensen til 15 meter. Begrunnelsen for dette er for det første at noen av de eksisterende bygg allerede er bygget innenfor denne grensen. Videre er begrunnelsen de trafikk tallene som må legges til grunn for denne vegen. Ut

fra dette legger vi til grunn at byggegrensen bør settes i samsvar med normal løsning for kommunale veger i tilsvarende områder, til 15 meter.

*18.5.2010, Varanger KraftNett AS*

Merknad:

Varanger KraftNett har både linjer og kabler i det aktuelle området. Linjene er innmålt og synlig, men kablene er ikke innmålt og vi kan derfor ikke si eksakt hvor de går uten å befare/innmåle disse. Utbygger ber ta kontakt med Varanger KraftNett vedrørende konkrete planer for plassering av nye bygg, effektbehov og eventuell fjerning av gamle bygg/effektuttak. De er avhengig av effektbehov for å si noe konkret om strømforsyning til tenkte bygg og eventuelt kostnader knyttet til dette.

Kommentar:

Tas til orientering. Det vil bli konferert med Varanger KraftNett angående kabelpåvisning og effektbehov ved innlevering av søknad om tiltak.

*19.5.2008 og 7. 9.2010, Finnmarks Fylkeskommune*

Merknad:

Minner om aktsomhetsplikten som påhviler utbygger etter kulturminneloven, ellers ingen ytterligere merknader.

Kommentar:

Tas til orientering.

#### **Administrasjonens vurderinger:**

Når det gjelder merknad om gang- og sykkelveg (g/s-vei) langs Fv. 885 i området, ble krav til g/s-vei vurdert etter vegvesenets håndbok 017 tidlig i planprosessen. Det ble da vurdert at forsvaret ikke skulle pålegges å bygge g/s-vei innenfor sitt område. Dette for at en eventuell g/s-vei i området må vurderes etter en helhetlig løsning og ikke bygges ut stykkevis. Utbygging av grensestasjonen vil trolig medføre økt trafikk i området langs Fv. 885 og behovet for g/s-vei kan derfor øke som en følge av utbyggingen. Selv om det ikke reguleres inn gang- og sykkelveg i planen, setter ikke planen begrensninger for en eventuell bygging av g/s-vei i framtiden. Det vil ved et eventuelt økt behov måtte gjøres en ny vurdering, men da ut i fra en helhetlig planlegging for strekningen langs Fv. 885.

Tidlig i planprosessen (forhåndskonferanse) ønsket kommunen at det skulle avholdes et åpent folkemøte etter utarbeidelsen av planforslag, før kommunal behandling. Dette for å gi formannskapet mulighet til å ta stilling til lokale synspunkter før utlegging til offentlig ettersyn. På grunn det vi forstår har sin bakgrunn i tidspress hos utbygger, har dette ønsket ikke blitt etterkommet

Planforslaget setter få begrensninger på forsvarets utbyggingsmuligheter innenfor området. Det legges opp til at 50 % av arealet kan bebygges med en byggegrense på 15 meter fra fylkesveien. Etter administrasjonens vurdering synes byggegrensen å være forsvarlig så lenge vegmyndigheten aksepterer dette. Det minnes om at planforslaget sendes vegmyndigheten ved høring/offentlig ettersyn.

Maksimalt tillatte mønehøyde for ny bebyggelse planlegges satt til høydekote 51, dagens terrengnivå ligger på kote 37 til 41, dvs. at nybygg kan ha maksimal mønehøyde på inntil 14 meter avhengig av byggets plassering. Iht. vedlagte lengdesnitt planlegges forlegningsbygget plassert på kote 40 med en mønehøyde på 9 meter. Etter administrasjonens vurdering synes maksimal tillatte mønehøyde å være uhensiktsmessig høy. Bebyggelse med mønehøyde opp mot kote 51 (10-14m) vil være ruvende i terrenget og høyere enn kringliggende skog som er omtrent 8-10 meter høy. Begrensninger i mønehøyde bør skje i dialog med forslagsstiller og kan derfor endres i forbindelse med høringsperioden og påfølgende merknadsbehandling.

Planforslaget innebærer en betydelig utbygging av forsvarrets leir ved Svanvik og vil medføre økt militær aktivitet og trafikk i området. Noe av denne aktiviteten kan være til ulempe for kringliggende bebyggelse, som for eksempel helikopterstøy for hester ved Folkehøyskolen. Etablering og utbygging av militær aktivitet i kommunen vil på den andre side gi samfunnsmessige fordeler som generelt kan sies å være positiv for kommunen.

### **Kommuneplanens hovedmål:**

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

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

Næringsutvikling:

Infrastruktur:

Barn og ungdom:

Kompetansebygging:

Økonomi:

Universell utforming, jfr. bestemmelser i plan- og bygningslov:

Etter administrasjonens vurdering berøres ingen av de overnevnte satsingsområdene av planforslaget, utover administrasjonens vurderinger over.

### **Alternativ løsning:**

I medhold av plan- og bygningslovens § 12-10, jf. § 12-11 avslår Formannskapet/ utvalg for strategi og utvikling *forslag til detaljert reguleringsplan for Grensestasjon Sør*, datert 23.06.11, planforslaget fremmes ikke

Begrunnelse: Formannskapet ønsker ikke å detaljregulere området for utbygging av ny grensestasjon som her foreslått. Formannskapet ønsker ikke at forsvaret skal bygge ut leiområdet ved Svanvik i et slikt omfang og vil ikke tillate å regulere området uten strengere begrensninger.

**Forslag til vedtak:**

I medhold av plan- og bygningslovens § 12-10, jf. § 12-11 vedtar Formannskapet/ utvalg for strategi og utvikling å fremme *forslag til detaljert reguleringsplan for Grensestasjon Sør* (planID: 2011006), med bestemmelser, beskrivelser og plankart, datert 23.06.11, samt situasjonsplan og lengdesnitt datert 21.03.11. Planforslaget sendes på høring og legges ut til offentlig ettersyn i seks uker.

Begrunnelse: Formannskapet finner planforslaget hensiktsmessig og at planforslaget ivaretar de innspill og merknader som er innkommet. Utbygging av forsvarets leir ved Svanvik tilsier at forsvaret ønsker å fortsette sin aktivitet i kommunen som gir positive samfunnsmessige ringvirkninger til kommunen.

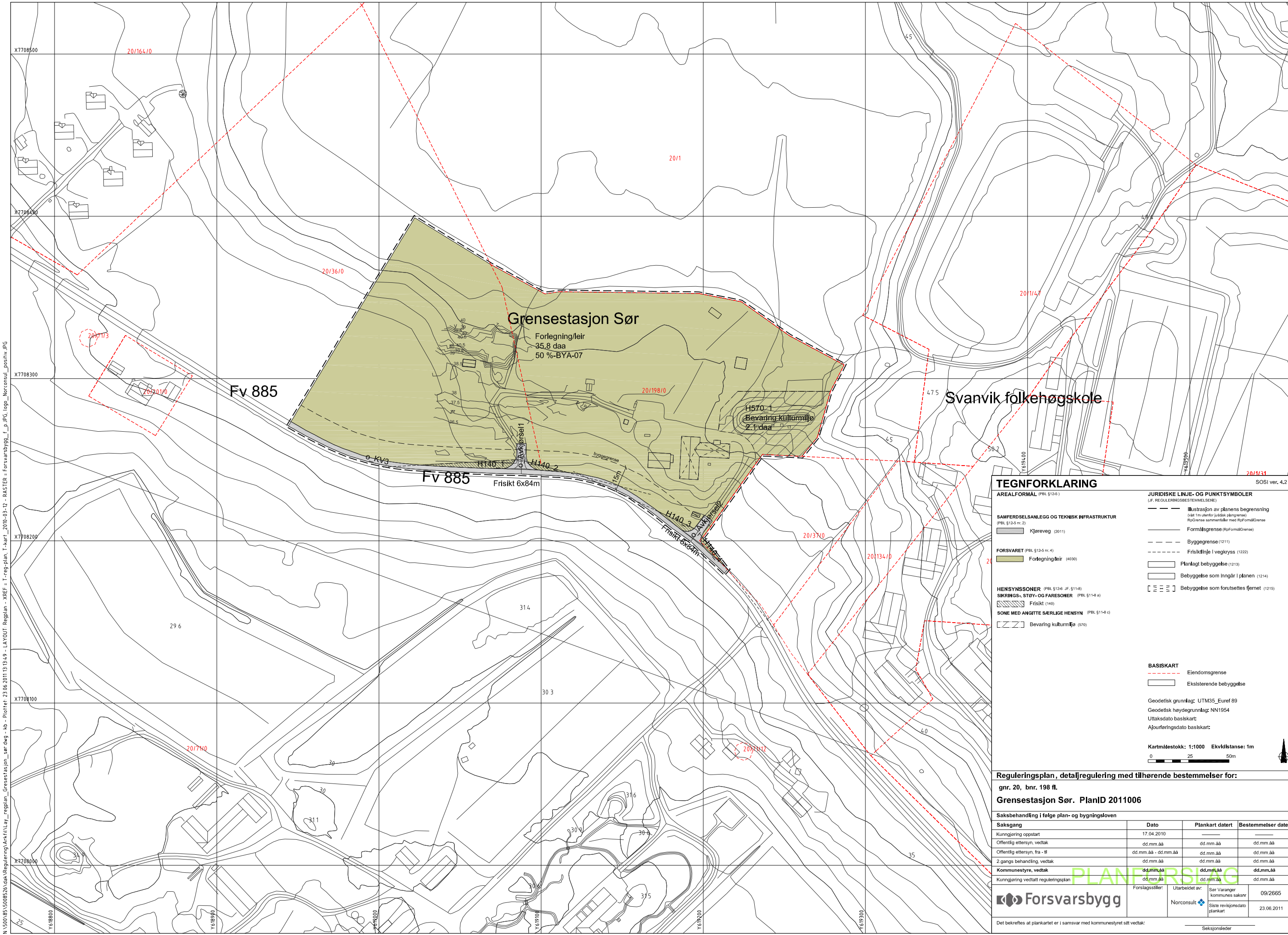
**Behandling 17.08.2011 Formannskapet/utvalg for strategi og utvikling**

Saksordfører: Linda Beate Randal

**Formannskapets vedtak i sak 121/11:**

Bente Larssen  
rådmann

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



N:\500\8515008526\dok\Regulering\Ark\1\lay\_regplan\_grensestasjon\_sar.dwg - Ab - Plottet: 23.06.2011 13:19 - LAYOUT: Regplan - XREF = T-reg-plan, T-kart\_2010-03-12 - RASTER = Forsvarsbygg\_L\_p.JPG, logo\_Norconsult\_positiv.JPG  
 N:\500\8515008526\dok\Regulering\Ark\1\lay\_regplan\_grensestasjon\_sar.dwg - Ab - Plottet: 23.06.2011 13:19 - LAYOUT: Regplan - XREF = T-reg-plan, T-kart\_2010-03-12 - RASTER = Forsvarsbygg\_L\_p.JPG, logo\_Norconsult\_positiv.JPG

### TEGNFORKLARING

SOSI ver. 4.2

**AREALFORMÅL** (PBL §12-6)

**SAMFERDSELANSLEGG OG TEKNISK INFRASTRUKTUR** (PBL §12-5 nr.2)

- Kjøreveg (2011)

**FORSVARET** (PBL §12-5 nr.4)

- Forlegningleir (4030)

**HENSYNSSONER** (PBL §12-6 jf. §11-8)

**SKRINGS-, STØY- OG FARESONER** (PBL §11-8 a)

- Frisikt (140)

**SONE MED ANGITTE SÆRLIGE HENSYN** (PBL §11-8 c)

- Bevaring kulturmiljø (570)

**JURIDISKE LINJE- OG PUNKTSYMBOLER** (J. REGULERINGSBESTEMMELSE)

- Illustrasjon av planens begrensning (våt 1m utenfor juridisk plangrense) (PBL §12-5 nr.2)
- Formålsgrense (RøFormålsgrense)
- Byggegrense (1211)
- Frisiktlinje i vegkryss (1222)
- Planlagt bebyggelse (1213)
- Bebyggelse som inngår i planen (1214)
- Bebyggelse som forutsettes fjernet (1215)

**BASISKART**

- Eiendomsgrænse
- Eksisterende bebyggelse

Geodetisk grunnlag: UTM35\_Euref 89  
 Geodetisk høydegrunnlag: NN1954  
 Uttaksdato basiskart:  
 Ajourføringsdato basiskart:

Kartmålestokk: 1:1000 Ekvildtans: 1m

**Reguleringsplan, detaljregulering med tilhørende bestemmelser for:**  
 gnr. 20, bnr. 198 fl.  
**Grensestasjon Sør. PlanID 2011006**

Saksbehandling i følge plan- og bygningsloven

Saksgang	Dato	Plankart datert	Bestemmelser datert
Kunngjøring oppstart	17.04.2010		
Offentlig ettersyn, vedtak	dd.mm.åå	dd.mm.åå	dd.mm.åå
Offentlig ettersyn, fra - til	dd.mm.åå - dd.mm.åå	dd.mm.åå	dd.mm.åå
2 gangs behandling, vedtak	dd.mm.åå	dd.mm.åå	dd.mm.åå
Kommunestyre, vedtak	dd.mm.åå	dd.mm.åå	dd.mm.åå
Kunngjøring vedtatt reguleringsplan	dd.mm.åå	dd.mm.åå	dd.mm.åå

Forslagstiller: Sør Varanger kommunes saksnr 09/2665  
 Utarbeidet av: Norconsult Siste revisjonsdato plankart 23.06.2011

Det bekrefteas at plankartet er i samsvar med kommunestyret sitt vedtak: \_\_\_\_\_  
 Seksjonsleder





# GRENSESTASJON SØR

*Sør-Varanger kommune, gnr 20, bnr 36, 198.  
Grensestasjon Sør. Forslag til reguleringsplan*



## **Innholdsfortegnelse**

1.	NØKKELOPPLYSNINGER .....	4
2.	BAKGRUNN FOR PLANARBEIDET .....	4
3.	PLANPROSESSEN .....	5
4.	GJELDENE PLANSTATUS OG OVERORDNEDE RETNINGSLINJER.....	5
5.	BESKRIVELSE AV PLANOMRÅDET (DAGENS SITUASJON).....	6
6.	BESKRIVELSE AV PLANFORSLAGET .....	7
7.	KONSEKVENSER AV PLANFORSLAGET .....	9
8.	UTTALELSER OG MERKNADER .....	11
9.	VEDLEGG .....	13



## 1. NØKKELOPPLYSNINGER

Gårdsnr./bruksnr.	Gnr. 20, bnr. 1, 198 og 36
Gjeldende planstatus	Avsatt i kommuneplanen til fremtidig boligområde samt annet byggeområde nåværende
Forslagstiller	Forsvarsbygg Utvikling Nord
Grunneiere (sentrale)	Forsvaret, Finnmarkseiendommen
Plankonsulent	Norconsult AS
Ny plans hovedformål	Forsvaret, forlegning/ leir
Planområdets areal i daa	36 daa
Ant. nye boenheter/ nytt næringsareal (BRA)	Ingen
Aktuelle problemstillinger	Atkomst fra fylkesveien, hensynet til bevaring av kulturmiljø
Foreligger det varsel om innsigelse (j/n)	Nei
Konsekvensutredningsplikt (j/n)	Nei
Kunngjøring oppstart, dato	17. 4.2010
Fullstendig planforslag mottatt, dato	
Informasjonsmøte avholdt (j/n)	Ja

## 2. BAKGRUNN FOR PLANARBEIDET

### Formålet med planen

Formålet med planen er definert slik i reguleringsbestemmelsene:

Formålet er å legge til rette for et tjenlig, fleksibelt og moderne anlegg for Forsvaret, som samtidig er til minst mulig ulempe for omgivelsene.

### Bakgrunn

Bakgrunnen for planarbeidet er at de seks norske grensestasjonene langs grensen mot Russland skal legges ned og erstattes av to nye; hhv Grensestasjon Sør ved eksisterende stasjon på Svanvik og Grensestasjon Nord litt nord for Storskog.

Dette planforslaget gjelder Grensestasjon Sør.

Formålet med planen er å tilrettelegge for bygging av ny grensestasjon med tilhørende opprustning av atkomst og parkering.

Planforslaget skal sikre utbygging i tråd med overordnede føringer for grensevaktjenesten og i samsvar med arealdelen til kommuneplanen. Utbyggingen skal følge opp de overordnede føringene i kommunen, i forhold til bl.a. natur- og miljøhensyn, effektiv arealutnyttelse og god terrengtilpasning og god arkitektur.

### 3. PLANPROSESSEN

Forhåndskonferanse med kommunen ble avholdt 16. november 2009.

Varsel om oppstart av planarbeid ble sendt naboer/grunneiere og offentlige og private instanser og annonsert i Finnmarken 17. 4.2010.

Åpent informasjonsmøte i Svanvik var gjennomført 10.02.2010

Vi legger til grunn tiltaket/planen ikke utløser krav om KU.

Innkommne merknader er opplistet og kommenterte i kap. 10.

Annonse, varslingsbrev og innkomne merknader ligger ved.

### 4. GJELDENDE PLANSTATUS OG OVERORDNEDE RETNINGSLINJER

#### Fylkesplanen

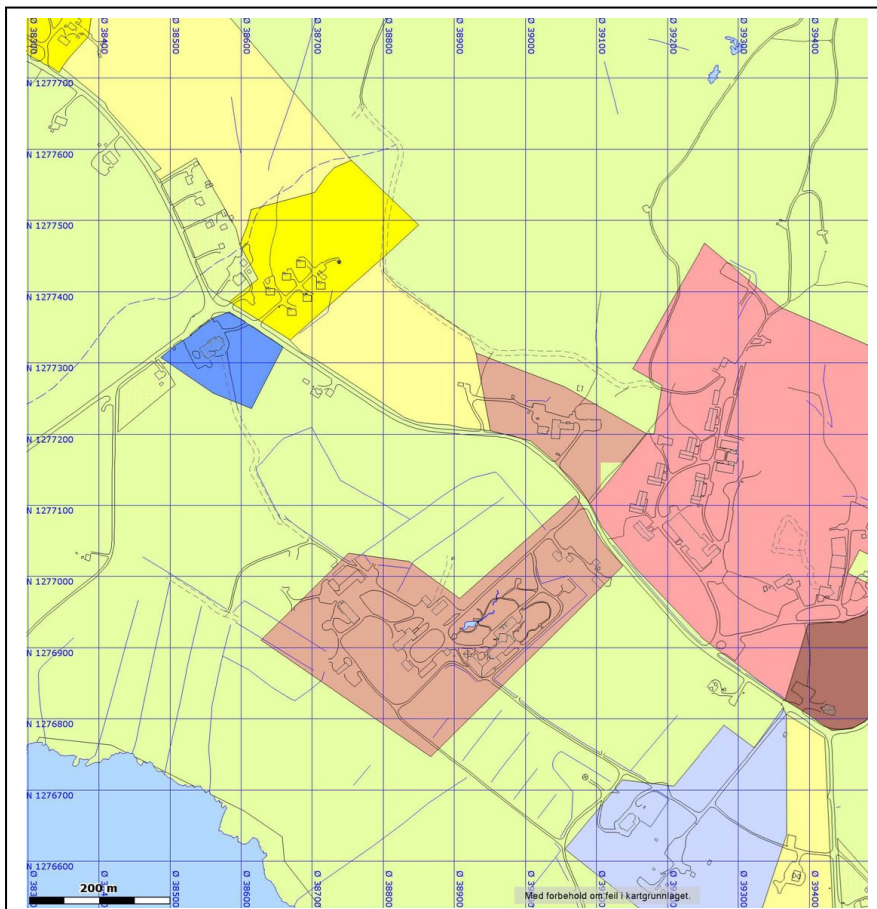
Vi legger til grunn at forslaget ikke er strid med fylkesplanen.

#### Kommuneplanen

I tegnforklaringen til plankartet til kommuneplanen, er området avsatt til fremtidig boligområde samt bygninger med særskilt angitt formål.

#### Reguleringsplan(er)

Uregulert.



## 5. BESKRIVELSE AV PLANOMRÅDET (DAGENS SITUASJON)

### Beliggenhet

Den eksisterende grensestasjonen er planlagt revet når ny grensestasjon står ferdig.

Grensestasjon Sør ligger like utenfor Svanvik sentrum, ca 500 m vest for Svanvik kirke. Området ligger langs Fv 885 og eiendommene gnr. 20 nr.1, 198 og 36 er forsvarets eiendommer.

### Planavgrensning

Planområdet er avgrenset av Fv 885 i sør og sti/skiløype i nord. Mot øst er avgrensingen egen avkjørsel. Mot vest er avgrensingen satt lik den antatte bruken av området rundt eldre bolighus.

### Tilstøtende arealers bruk/status

- LNF landbruk natur og friluftsliv
- Offentlig byggeområde, Folkehøgskole
- Offentlig veg FV 885

### Eksisterende bebyggelse

- Eksisterende grensestasjon med garasjer verksted etc
- Eldre enebolig
- Rekonstruert gamle

### Topografi/landskapstrekk/solforhold

Planområdet ligger i en sørvendt slakt hellende skogkledd skråning, godt eksponert for sol.

Fra Store norske leksikon gjengis utdrag fra beskrivelsen av Pasvikdalen: *“...Store deler av dalen er bevokst med furuskog, og ca. 450 km<sup>2</sup> er produktiv skog. ... I dalen finnes også løvskog og mindre forekomster av gran, som er fredet.”*

Det er ikke vegetasjon, dyreliv og andre naturforhold innenfor planområdet med relevans for planforslaget.

### Kulturminneverdier

Området er kartlagt ihht Kulturminnelovens § 9. Det er ingen registrerte automatisk fredede el vedtaksfredede kulturminner eller nyere tids kulturminner i området.

Planområdet inkluderer i dag en rekonstruert storgamme som forsvaret disponerer. Denne vil bli tatt vare på. Denne er av en slik verdi for Forsvaret at storgammen med omgivelser i planen er ivaretatt ved sone med angitt særlige hensyn, bevaring kulturmiljø.

### Vei og trafikkforhold

Eiendommene har to avkjørsler til arm av Fv 885 til Svanvik. Dette er hovedveg med fartsgrense 60 km/t. Fv885 går mellom Hesseng og Nyrud i Sør-Varanger.

Vegen tar av fra E6 ved Hesseng og går forbi Sandnes og Bjørnevattn sørover i Pasvikdalen til Nyrud. Veglengde er 97,6 km. Vegen har en trafikkbelastning i ÅDT som er < 500 i NVDB (Nasjonal Vegdatabank). Det er ikke fortau eller gang/sykkelveien langs vegen i planområdet.

Som en del av den operative tjenesten trafikkerer Forsvaret til og fra grensestasjonen med terrenggående kjøretøy.

Hypptigheten av lett terrenggående kjøretøy (LTK/S som er terrengkjøretøy med fire hjul om sommeren og LTK/V som er snøscooter om vinteren) er anslagsvis 10 turer pr døgn fra årsskiftet og ut mars og fra og med mars og ut sesongen er det inntil 20 turer pr døgn.

### **Støy**

Eksisterende støykilder er først og fremst helikoptertrafikk og bruk av lett terrenggående kjøretøy.

Antall landinger med helikopter er maksimalt i gjennomsnitt ca. 1-2 pr uke.

### **Offentlig kommunikasjon/ kollektivdekning**

Det er bussforbindelse til Kirkenes.

### **Vann og avløp**

Tilkobles eksisterende kommunal infrastruktur med forsterkningsanlegg for sprinkler og sløkkevann

## **6. BESKRIVELSE AV PLANFORSLAGET**

### **Innledning**

Forslaget skal danne plangrunnlaget for etablering av en ny, moderne grensestasjon.

Planforslaget skal gi rom for å ivareta følgende hovedbehov:

- Alt mannskap, anslagsvis 110, skal ha mulighet til forlegningsplass og noen fritidsaktiviteter på stasjonene.
- Det skal være mulig å operere med 100 % grensevaktvirksomhet ut i fra stasjonene.
- Alt utstyr (bl a ca 60 stk kjøretøyer på hver stasjon) som trengs for å operere, skal lagres/garasjeres og vedlikeholdes på stasjonene.
- Det må etableres fasiliteter for 6 hundeevipasjer (kennel) for hver stasjon.
- Det må være mulig å forsyne kjøretøyer og annet utstyr med drivstoff direkte fra stasjonene.
- Det må etableres permanent forpleining med fast bemanning på stasjonene.

### **Reguleringsformål**

Planforslaget inneholder følgende reguleringsformål:

- Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur, kjøreveg
- Forsvaret, Forlegning/leir.

Planen inkluderer følgende hensynssoner:

- Sikringssone, frisikt
- Sone med angitt særlige hensyn, bevaring kulturmiljø.

### **Særskilt om Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur, kjøreveg**

Dette arealet inkluderer de to avkjørslene fra fylkesveien.

Ny helikopterlandingsplass er ikke inkludert i plankartet, ut fra omfanget av flygninger. Av samme grunn er ikke innflygingskorridorer som kan benyttes inkludert i planbehandlingen. Innflygningskorridorer kan i utgangspunktet ikke tas inn i en reguleringsplan etter plan- og bygningsloven og dette ivaretas av annet regelverk.

### **Særskilt om reguleringsformålet Forlegning/leir**

Dette området har et areal på 35,9 daa og utgjør hoveddelen av arealet i planforslaget. Utnyttelsen er foreslått satt til 50 % BYA-07. Dette skal gi tilstrekkelig handlingsrom for å ivareta aktuell bruk.

Arealet skal dekke grensevaktens samlede behov for forlegning og operasjonsbase. Det bygges et "flerbrukshus" som hovedbygg, med forlegning, lager/depot, treningsfasiliteter, operasjonsrom, auditorium, forpleining, garasjeplass, samt muligheter for å drive vedlikehold. Bygget vil ovenfra se ut som en "åpen firkant" med et skjermet gårdstun på innsiden.

I tilknytning til grensestasjonen må det etableres en frittliggende kennel for hundeevipasjene samt kaldgarasjering/Carport for oppstilling av kjøretøyer. Stasjon vil ha tilgang til drivstoff som etableres som en del av "basen". Til hele basen vil det bli etablert nødvendig infrastruktur.

### **Særskilt om frisikt**

Dette er frisiktsoner for avkjørsler fra fylkesveien

### **Særskilt om bevaring kulturmiljø**

En rekonstruert stor gamle som forsvaret disponerer er av en slik verdi for Forsvaret at forslagsstiller ønsker at ivaretagelsen av denne skal inngå som en del av planen.

Storgammen med omgivelser i planen er ivaretatt ved sone med angitt særlige hensyn, bevaring kulturmiljø.

### **Byggegrense mot fylkesveien**

I vegloven er kravet om byggegrense langs fylkesveg 50 m. Forsvarsbygg ønsker å sette byggegrensen lik kravet for kommunal veg som er 15 m. Begrunnelsen for dette er trafikk tallene som må legges til grunn for denne vegen. Vegen har en trafikkbelastning i ÅDT som er < 500 i NVDB (Nasjonal Vegdatabank)

Vi legger også til at noen eksisterende bygg allerede er bygget innenfor denne grensen.

### **Reguleringsbestemmelsene**

Bestemmelsene har slik oppbygging i fire paragrafer;

- Fellesbestemmelser
- Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur
- Forsvaret
- Hensynssoner

## **7. KONSEKVENSER AV PLANFORSLAGET**

### **Overordnede planer og vedtak**

Med unntak av den delen av forslaget som berører areal avsatt til fremtidig boligområde, er planforslaget i samsvar med kommuneplanen.

### **Konsekvenser for naboer**

#### **Generelt**

Også ved etablering av ny grensestasjon vil støykildene først og fremst være helikoptertrafikk og bruk av terrenggående kjøretøy.

Lov om motorferdsel i utmark og vassdrag inkluderer bruk av både helikopter og terrengkjøretøy. Lovens § 4 første ledd bokstav d gir tillatelse til motorferdsel i forbindelse med Forsvarets øvelser, forflytninger og transporter. Dette betyr bl.a. at Forsvarets aktivitet er omfattet av de alminnelige bestemmelsene i lovens § 8 om alminnelige bestemmelser for utøvelse av motorferdsel i utmark og vassdrag. Etter denne bestemmelsen skal motorferdsel i utmark og vassdrag foregå aktsomt og hensynsfullt for å unngå skade og ulempe for naturmiljø og mennesker.

Forsvarets ivaretagelse av sine plikter mht aktsomhet og hensynsfullhet etter loven ivaretas på andre måter, bla. ved etablering av faste traseer for inn-/utkjøring fra stasjonen. Forsvarets traseer for terrengkjøretøy mv er ikke gjenstand for behandling i denne reguleringsplanen.

Loven angir ellers at når Forsvaret skal gjennomføre øvelser som innebærer motorferdsel i utmark og vassdrag av noe omfang, bør kommunen og fylkesmannens miljøvernavdeling tas med på råd og få forelagt øvelsesplanene til uttalelse.

#### **Helikopterstøy**

Ny helikopterlandingsplass er ikke inkludert i plankartet, ut fra omfanget av flygninger. Av samme grunn er ikke innflygingskorridorer som kan benyttes inkludert i planbehandlingen. Innflygningskorridorer utenfor planavgrensningen kan i utgangspunktet ikke tas inn i en reguleringsplan etter plan- og bygningsloven og dette ivaretas av annet regelverk.

Forventet antall landinger vil maksimalt være i gjennomsnitt ca. 1-2 pr uke.

Vi legger til at korridorer for inn- og utflygninger vil være vanskelig å definere på et kart. Hvilken korridor som velges vil være avhengig av vindretning og værforhold. Dersom Forsvaret skulle binde seg til en eller flere fastsatte korridorer vil det gi begrensninger som kan medføre at et oppdrag til stasjonen må utgå pga. "feil" vindretning. Det vil med andre ord kunne gå utover de operative behov.

Det må understrekes at Forsvaret uavhengig av formaliserte korridorer likevel så langt som mulig tar hensyn til bebyggelsen når de flyr ut/inn, for å redusere støyulempene for befolkningen i området.

Det har tidligere vært noen episoder hvor hester fra folkehøgskolen har blitt skremt av helikopter og det har oppstått farlige situasjoner. I samråd med folkehøgskolen er det nå innført varslingsystem og dette skal nå være avklart.

### **Støy fra terrengkjøretøy**

Som for flystøy er trafikken så liten at det ikke vil gi utslag i det ekvivalente støynivået. Hyppigheten for snøscooter blir anslått til ca 10 turer pr døgn mellom årsskiftet og ut mars. F.o.m mars og ut sesongen anslås dette til inntil 20 turer pr døgn.

### **Estetikk**

Dette er utredet i Forsvarets forprosjekt for Grensestasjon Sør og inngår i byggesaksbehandlingen. Ut fra dette har en ikke ansett det som påkrevd å inkludere bestemmelser om estetikk i reguleringsplanen.

### **Vann og avløp**

Dette er utredet i Forsvarets forprosjekt for Grensestasjon Sør og vil bli redegjort for i nødvendig utstrekning ved byggesaksbehandlingen.

Vi legger til grunn at Sør- Varanger kommune har kommunalt ledningsnett for vann og avløp liggende på sørsiden av hovedveien. Eksisterende vannkilde er primært grunnvann, men kommunen holder på å sikre vannforsyningen ved å etablere et permanent inntak fra Pasvikelva. Eksisterende stikkledninger fra kommunale ledninger til grensestasjonen forutsettes skiftet ut.

Kommunen opplyser at tilgangen på forsyningsvann og utvendig brannsløkkevann er tilstrekkelig. Vann til sprinkling av bygget må sikres gjennom eget magasin (tank) som forutsettes nedgravd i bakken utenfor bygget. Det etableres 2 brannvannskummer for tilgang på utvendig sløkkevann.

Spillvann fra bygget ledes i nye rør frem til kommunalt ledningsnett på sørsiden av hovedveien.

Der det ligger til rette for det ledes overvann fra veier og plasser ut på terreng. Øvrig overvann fra området samles opp via sluker og sandfang. Sammen med takvann fra byggene ledes overvannet i eget rør i kryss med hovedveien og slippes ut i terrenget/bekk på sørsiden av veien.

### **Kulturminner**

Det er ingen registrerte automatisk fredede el vedtaksfredede kulturminner eller nyere tids kulturminner i området.

En rekonstruert stor gamle som forsvaret disponerer vil bli tatt vare på. Denne er av en slik verdi for Forsvaret at storgammen med omgivelser i planen er ivaretatt ved sone med angitt særlige hensyn, bevaring kulturmiljø.

### **Energi**

Energiforbruk er utredet i Forsvarets forprosjekt for Grensestasjon Sør og vil bli redegjort for i nødvendig utstrekning ved byggesaksbehandlingen.

### **Avfallshåndtering**

Det legges opp til en løsning med utendørs pappkomprimator og kjølt avfallsrom.

Dette er utredet i Forsvarets forprosjekt for Grensestasjon Sør og vil bli redegjort for i nødvendig utstrekning ved byggesaksbehandlingen.

## **Risiko og sårbarhet**

Det vises til vedlagte ROS-analyse.

Følgende punkter må utredes nærmere i byggesaksbehandlingen:

- Virksomhetsbasert sårbarhet punkt c, lagring og oppbevaring av brann og eksplosjonsfarlig materiale.

## **Infrastruktur (vei/vann/avløp, el-anlegg etc )**

Vi legger til grunn at forslaget ikke får negative konsekvenser for infrastruktur, jf punktet over om vann og avløp.

## **8. UTTALELSER OG MERKNADER**

### **Sammendrag av uttalelser og merknader med forslagstillers kommentar.**

Samtlige innkomne merknader er lagt ved som vedlegg til planbeskrivelsen, og gjengis ikke i sin helhet her.

#### **17.4.2010, Svanvik Utvikling v/Svein H. Sørensen, 9925 Svanvik (m/kartvedlegg)**

Merknad:

Riksveien som går forbi nåværende grensestasjon mot Svanvikkrysset er meget uoversiktlig og bør rettes ut, samtidig som det bør reguleres inn gang og sykkelsti fra den nye grensevaktstasjon mot Svanvikkrysset.

Vi har bedt Sør-Varanger kommune om å regulere Svanvikområdet og tegne inn gang og sykkelsti fra Svanvik kapell til boligfelt ved RV 885 mot Kirkenes. Dessverre har vi ikke fått gehør for denne sak.

Derfor håper vi at Forsvaret vil regulere inn den del som omfatter Deres regulerede område mot krysset, selv om det også vil omfatte en del utenfor Deres område

Trafikken av fotgjengere på denne del vil være stor (GSV, folkehøgskolens elever og Pasvik skole).

Kommentar:

I samråd med kommunen og Statens vegvesen har forslagsstiller vurdert om en G/S veg langs FV885 skal legges inn i planen. Kommunen mener at dette er en veg med forholdsvis lite trafikk, og vil ikke prioritere bygging av g/s-veg på denne strekningen. Statens vegvesen har heller ingen planer om å etablere g/s-veg her. For å sikre arealet for eventuell fremtidig g/s-veg vil fastsettelse av byggegrensen i planen være tilstrekkelig.

#### **21.4.2010, Fylkesmannen i Finnmark, Miljøvern avdelingen**

Merknad:

Fylkesmannen minner om at kommunen som planmyndighet har ansvar for å avklare om reguleringsplanarbeidet kommer inn under forskrift om konsekvensutredninger etter plan- og bygningsloven og forutsetter at dette blir gjort snarest mulig.



Grad av utnytting må føres på planen eller fastsettes i reguleringsbestemmelsene

Fylkesmannen legger vekt på at samfunnssikkerhetsperspektivet blir ivaretatt i plansaker og viser til et forenklet skjema for risikovurdering. Dette skjemaet kan benyttes på et tidlig stadium i planprosessen for å avdekke behovet for ytterligere undersøkelser

Kommentar:

Spørsmålet om konsekvensutredning er tatt opp innledningsvis med kommunen.

I fastsetting av grad av utnytting brukes MD's veileder "Grad av utnytting.

Skjema for Risiko - og sårbarhetsanalyse er benyttet for å avdekke behovet for nærmere undersøkelser.

### **3. 5.2010 og 6.7.2010, Sametinget**

Merknad:

Etter foretatt befarings minner Sametinget om aktsomhetsplikten som påhviler utbygger etter kulturminneloven, ellers ingen ytterligere merknader.

Kommentar:

Tatt til orientering.

### **6. 5.2010, Statens Vegvesen Region nord**

Merknad:

Statens vegvesen gjør oppmerksom på byggegrensen langs Fv 885 som er 50 meter fra vegens senterlinje. De gjør også oppmerksom på at eventuelle nye avkjørsler må godkjennes av Statens vegvesen. Alt som angår Fv 885 i forbindelse med etablering av den nye grensestasjonen må avklares med Statens vegvesen. Statens vegvesen ber om at vi blir involvert i det videre arbeidet med utvidelsen av grensestasjonen, når det gjelder forhold som angår vegen.

Kommentar:

Forslaget til endring og utvidelse av grensestasjonen utfordrer 50m byggegrense fra senterveg som fremgår av vegloven. Forslaget setter byggegrensen til 15 meter. Begrunnelsen for dette er for det første at noen av de eksisterende bygg allerede er bygget innenfor denne grensen. Videre er begrunnelsen de trafikk tallene som må legges til grunn for denne vegen. Ut fra dette legger vi til grunn at byggegrensen bør settes i samsvar med normal løsning for kommunale veger i tilsvarende områder, til 15 meter.

### **18.5.2010, Varanger KraftNett AS**

Merknad:

Varanger KraftNett har både linjer og kabler i det aktuelle området. Linjene er innmålt og synlig, men kablene er ikke innmålt og vi kan derfor ikke si eksakt hvor de går uten å befare/innmåle disse. Utbygger ber ta kontakt med Varanger KraftNett vedrørende konkrete planer for plassering av nye bygg, effektbehov og eventuell fjerning av gamle bygg/effektuttak. De er avhengig av effektbehov for å si noe konkret om strømforsyning til tenkte bygg og eventuelt kostnader knyttet til dette.

Kommentar:

Tas til orientering. Det vil bli konferert med Varanger KraftNett angående kabelpåvisning og effektbehov ved innlevering av søknad om tiltak.

### **19.5.2008 og 7. 9.2010, Finnmarks Fylkeskommune**

Merknad:

Minner om aktsomhetsplikten som påhviler utbygger etter kulturminneloven, ellers ingen ytterligere merknader.

Kommentar:

Tas til orientering.

## **9. VEDLEGG**

- Annonse
- Varslingsbrev
- Reguleringsbestemmelser
- Plankart
- Situasjonsplan
- Lengdesnitt
- ROS-analyse
- Innkomne merknader

## Forsvarsbygg Utvikling Nord

## **SØR VARANGER KOMMUNE**

### **Reguleringsbestemmelser for plannr.: 2011006**

#### **GRENSESTASJON SØR, Gnr 20, bnr 198 m.fl. jf plan- og bygningslovens (pbl) § 12-7**

**Saksnr.: 09/2665**

**Datert/revidert: 23.06.2011**

### **§ 1 FELLESBESTEMMELSER**

#### 1.1 Formål med planen

1.1.1 Formålet er å legge til rette for et tjenlig, fleksibelt og moderne anlegg som tilfredstiller Forsvarets behov i forbindelse med deres grensevaktoppgaver i området, og som samtidig er til minst mulig ulempe for omgivelsene.

#### 1.2 Reguleringsformål

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

- Kjøreveg 3, offentlig hovedveg (kode 2011)

- Kjøreveg 1 og 2, avkjørsler (kode 2011)

1.2.2 Forsvaret (pbl § 12-5 nr. 4)

- Forlegning/Leir (kode 4030)

#### 1.3 Hensynssoner

1.3.1 Sikringssone, frisikt (kode 140)

1.3.2 Sone med angitt særlige hensyn, bevaring kulturmiljø (kode 570)

#### 1.4 Byggegrenser

1.4.1 Byggegrensene følger formålsgrensene der ikke annet er vist på plankartet.

1.4.2 Byggegrense mot Fv 885 er 15 meter fra midtlinjen av vegen.

### **§ 2 SAMFERDSELSANLEGG OG TEKNISK INFRASTRUKTUR (pbl § 12-5, 1. ledd nr. 2)**

2.1 Kjøreveg 3 (kode 2011)

Omfatter Fv 885 til senterlinje, og opprettholdes for samme formål.

2.1 Kjøreveg 1 og 2 (kode 2011)

Kjøreveg 1 og 2 skal nyttes til avkjørsel fra Fv 885. Planen innebærer to eksisterende avkjørsler, og opprettholdes for samme formål.

### **§ 3 FORSVARET (pbl § 12-5, 1. ledd nr. 4)**

3.1 Forlegning/Leir (kode 4030)

Forlegning/Leir skal nyttes til anlegg for Forsvaret med nødvendige fasiliteter for forlegning av personell og kjøretøyer, i forbindelse med grensevaktordning. Planen omfatter utvidelse av eksisterende forlegning/leir for samme formål.

- a) Maksimalt tillat bebygd areal (BYA-07) er 50 % (Jfr. tegn.nr. A.0010 rev. B02).
- b) Maksimal mønehøyde for ny bebyggelse er c + 51,0 (Jfr. tegn.nr. A.1201 rev. B01).
- c) Byggegrense til senterlinje for Fv 885 er 15,0 m (Jfr. tegn.nr. A.0010 rev. B02).

## **§ 4** **HENSYNSSONER** **( pbl § 12-6 )**

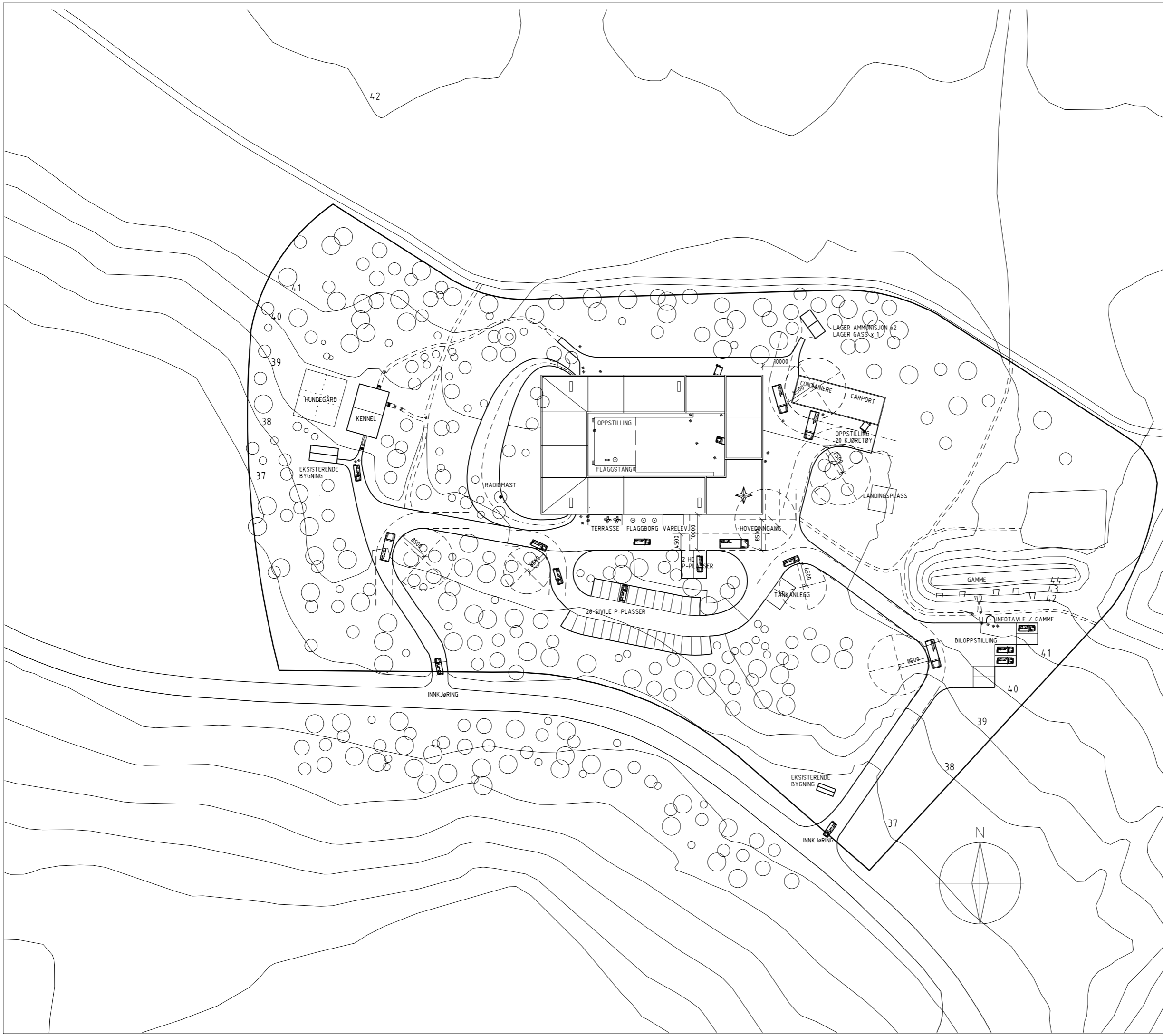
### 4.1 Sikringssone (kode 140)

Planen viser minimum grense for fri sikt i kryss. I frisiktsonen skal det ikke planlegges eller plasseres noe på en slik måte at fri sikt blir hindret (over 0,5 meter). Enkeltstående hindringer med bredde mindre enn 0,3 meter, som for eksempel lyktestolper, kan aksepteres innenfor frisiktområdet.

### 4.2 Sone med angitt særlige hensyn, bevaring kulturmiljø (kode 570)

Arealet omfatter en restaurert gamle som har vært benyttet til forsvarsformål, og kan nyttes til aktiviteter som ivaretar hensynet til dette eksisterende kulturmiljøet.

- a) Endring av bygninger i dette området ved f.eks. påbygging, ombygging, etc., tillates ikke uten vernemyndighetenes tillatelse.



Tegningsnummer	Revisjon
A.0010	B01

B02	2011-05-18	Rammesøknad	AT	KH	KH
B01	2011-03-21	Forprosjekt	AT	KH	KH
Revisjon	Dato	Beskrivelse	Utarbeidet	Fagkontrollert	Godkjent

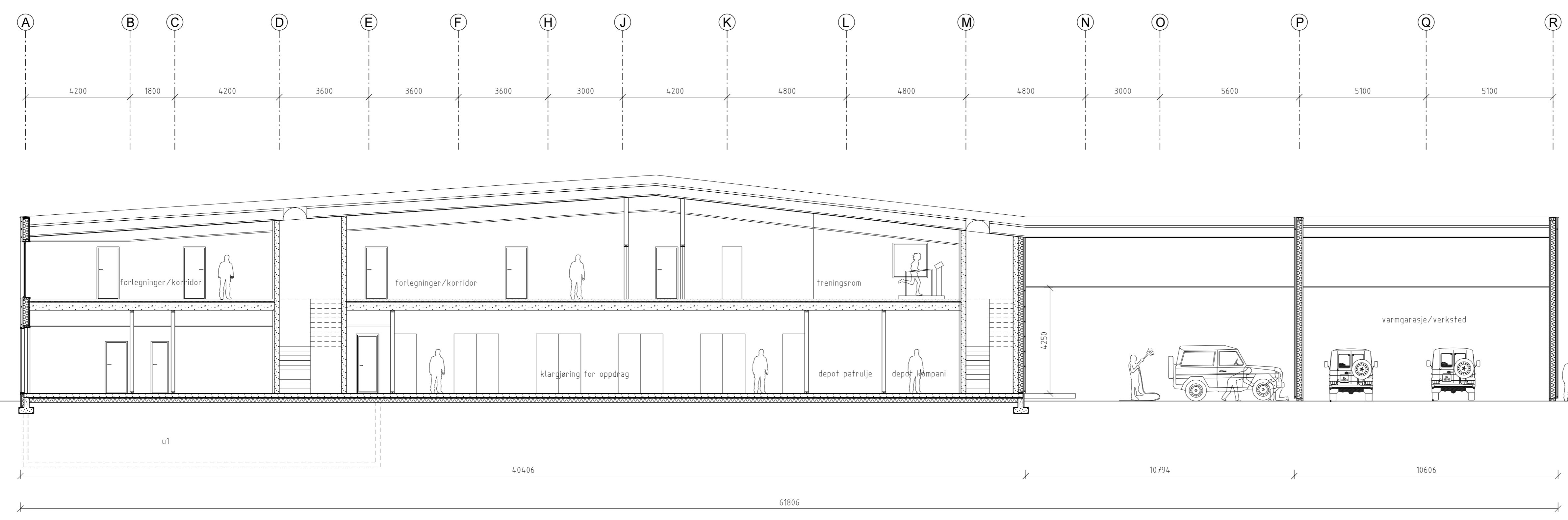
Dette dokumentet er utarbeidet av A-lab AS som del av det oppdraget som fremgår nedenfor. Opphavsretten tilhører A-lab AS. Dokumentet må bare benyttes til det formål som oppdragsavtalen beskriver, og må ikke kopieres eller gjøres tilgjengelig på annen måte eller i større utstrekning enn formålet tilsier.

**Forsvarsbygg**

Målestokk  
A1 1:500  
A3 1:1000

GSV KIRKENES  
Ny grensestasjon Sør  
Situasjonsplan

<b>a-lab</b> <small>DRAMMENSEN 110 0277 0210  167-22 02 24 146.23 10 01 www.a-lab.no</small>	Oppdragsnummer 50-10-4700	Tegningsnummer A.0010	Revisjon B02
---	------------------------------	--------------------------	-----------------




Tegningsnummer	Revisjon
A.1201	B01

B01	2011-03-21	Forprosjekt	KH	AT	KH
Revisjon	Dato	Beskrivelse	Utarbeidet	Godkjent	Godkjent



 A1\_L 1:100  
 A3\_L 1:200

GSV KIRKENES  
 Ny grensestasjon Sør  
 Lengdesnitt A-A

	Oppdragsnummer	Tegningsnummer	Revisjon
50-10-4700	A.1201	B01	

---

Oppdragsgiver:	Forsvarsbygg Utvikling Nord
Oppdrag:	ROS-analyse for reguleringsplan for grensestasjon sør, Kirkenes
Dato:	2011-06-27
Skrevet av:	Jan Martin Ståvi
Kvalitetskontroll:	MBD

---

## 1. BAKGRUNN

I følge plan- og bygningslovens § 4-3 skal myndighetene ved utarbeidelse av planer for utbygging påse at risiko- og sårbarhetsanalyse gjennomføres for planområdet. Analysen skal vise alle risiko- og sårbarhetsforhold som har betydning for om arealet er egnet for formålet, og eventuelle endringer i slike forhold som følge av planlagt utbygging. Denne ROS-analysen skal ivareta dette kravet. I planprosessen er det ikke avdekket særskilte krav til dokumentasjon av samfunnssikkerhet i og ved planområdet.

For nærmere detaljer om planområdet og planlagt arealbruk, vises det til planbeskrivelsen.

## 2. METODE

Analysen er gjennomført med egen sjekklister basert på krav i NS5814 og rundskriv fra DSB<sup>1</sup>. Analysen er basert på foreliggende skisse til reguleringsplan og tilhørende illustrasjoner. I risikovurderingene er det tatt utgangspunkt i relevante kravdokumenter.

Mulige uønskede hendelser er ut fra en generell/teoretisk vurdering sortert i hendelser som kan påvirke planområdets funksjon, utforming mm, og hendelser som direkte kan påvirke omgivelsene (hhv konsekvenser for og konsekvenser av planen). Forhold som er med i sjekklister, men ikke er tilstede i planområdet eller i planen, er kvittert ut i kolonnen "Aktuelt?" og kun unntaksvis kommentert.

Vurdering av **sannsynlighet** for uønsket hendelse er delt i:

- Svært sannsynlig (4) – kan skje regelmessig; forholdet er kontinuerlig tilstede; en hendelse har stort omfang.
- Sannsynlig (3) – kan skje av og til; periodisk hendelse (årlig); en hendelse har middels stort omfang.
- Mindre sannsynlig (2) – kan skje (ikke usannsynlig; ca hvert 10. år); en hendelse har lite omfang.
- Lite sannsynlig (1) – det er en teoretisk sjans for hendelsen; skjer sjeldnere enn hvert 100. år; en hendelse har marginalt omfang.

---

<sup>1</sup> Systematisk samfunnssikkerhets- og beredskapsarbeid i kommunene (2001), Samfunnssikkerhet i arealplanlegging. Kartlegging av risiko og sårbarhet (2010).



Kriteriene for å vurdere **konsekvenser** av uønskete hendelser:

	<b>Personskade</b>	<b>Miljøskade</b>	<b>Skade på eiendom, forsyning mm</b>
1. Ubetydelig	Ingen alvorlig skade	Ingen alvorlig skade	Systembrudd er uvesentlig
2. Mindre alvorlig	Få/små skader	Ikke varig skade	Systembrudd kan føre til skade dersom reservesystem ikke fins
3. Alvorlig	Behandlingskrevende skader	Midlertidig/behandlingskrevende skade	System settes ut av drift over lengre tid; alvorlig skade på eiendom
4. Svært alvorlig	Personskade som medfører død eller varig mén; mange skadd	Langvarig miljøskade	System settes varig ut av drift; uopprettelig skade på eiendom

Karakteristikk av risiko som funksjon av sannsynlighet og konsekvens er gitt i tabell 1.

*Tabell 1 Matrise for risikovurdering*

Konsekvens:	1. Ubetydelig	2. Mindre alvorlig	3. Alvorlig	4. Svært alvorlig
Sannsynlighet:				
4. Svært sannsynlig				
3. Sannsynlig				
2. Mindre sannsynlig				
1. Lite sannsynlig				

- Hendelser i røde felt: Umiddelbare tiltak nødvendig.
- Hendelser i oransje felt: Tiltak nødvendig.
- Hendelser i gule felt: Overvåkes; tiltak vurderes ut fra kostnad i fht nytte.
- Hendelser i grønne felt: Rimelige tiltak gjennomføres.
- Tiltak som reduserer sannsynlighet vurderes først. Hvis dette ikke gir effekt eller er mulig, vurderes tiltak som begrenser konsekvensene.

Asplan Viak AS v/ Jan Martin Ståvi har gjennomført analysen, på grunnlag av dokumentasjon som er framskaffet i planprosessen og kilder som er angitt i kap 4.

### 3. UØNSKETE HENDELSER, RISIKO OG TILTAK

#### 3.1. Analyseeskjema

Tenkelige hendelser, risikovurdering og mulige tiltak er sammenfattet i tabell 2.

Tabell 2 Bruttoliste mulige uønskete hendelser

Hendelse/Situasjon	Aktuelt?	Sanns.	Kons.	Risiko	Kilde/Kommentar/Tiltak
<b>Naturreisiko</b>					
<i>Er området utsatt for, eller kan planen/ tiltaket medføre risiko for:</i>					
1. Masseras/-skred; steinsprang	Nei				
2. Snø-/isras	Nei				
3. Flomras; kvikkleire	Nei				
4. Elveflom	Nei				
5. Tidevannsflo; stormflo	Nei				
6. Klimaendring	Ja	2	1		Dreneringssystem forutsettes dimensjonert for å håndtere kraftige nedbørtopper.
7. Radongass	Nei				Spesiell risiko er ikke avdekket. Krav i TEK 10 § 13-5 må dokumenteres i byggesak.
8. Vindutsatt	Nei				
9. Nedbørutsatt	Nei				
10. Naturlige terrengformasjoner som utgjør spesiell fare	Nei				
11. Annen naturreisiko	Nei				Ingen kjente.
<b>Sårbare naturområder og kulturmiljøer mm</b>					
<i>Medfører planen/tiltaket fare for skade på:</i>					
12. Sårbar flora	Nei				Området er i hovedsak bebyggt/menneskeskapt
13. Sårbar fauna/fisk	Nei				
14. Naturverneområder	Nei				
15. Vassdragsområder	Nei				
16. Automatisk fredete kulturminner	Nei				Området er kartlagt og det er ingen funn.

Hendelse/Situasjon	Aktuelt?	Sanns.	Kons.	Risiko	Kilde/Kommentar/Tiltak
17. Nyere tids kulturminne/-miljø	Ja	-	-		Et kulturminne er forutsatt bevart.
18. Viktige landbruksområder (både jord-/skogressurser og kulturlandskap)	Nei				
19. Parker og friluftsområder	Nei				
20. Andre sårbare områder	Nei				Ingen kjente.
<b>Teknisk og sosial infrastruktur</b>					
<i>Kan planen/tiltaket få konsekvenser for strategiske områder og funksjoner:</i>					
21. Vei, bru, knutepunkt	Ja	2	2		Militær trafikk med LTK krysser fv 885, som har begrenset trafikk.
22. Havn, kaianlegg, farleder	Nei				
23. Sykehus/-hjem, andre inst.	Ja	2	2		Helikoptertrafikk er angitt som en ulempe for Svanvik folkehøgskole (pga hestehold). Se nr 36.
24. Brann/politi/ambulanse/sivilforsvar (utrykningstid mm)	Nei				
25. Kraftforsyning	Nei				Ingen kjente konsekvenser. Det forutsettes kabelpåvisning før gjennomføring av tiltak
26. Vannforsyning og avløpsnett	Nei				Ref planbeskrivelsen.
27. Forsvarsområde	Ja	-	-		(Planen i seg selv er Forsvarsområde.)
28. Tilfluktsrom	Nei				
29. Annen infrastruktur	Nei				Ingen kjente.
<b>Virksomhetsrisiko</b>					
<i>Berøres planområdet av, eller medfører planen/tiltaket risiko for:</i>					
30. Kilder til akutt forurensning i/ved planområdet	Nei				
31. Tiltak i planområdet som medfører fare for akutt forurensning	Nei				
32. Kilder til permanent forurensning i/ved planområdet	Nei				
33. Tiltak i planområdet som medfører fare for forurensning til grunn eller sjø/vassdrag	Nei				

Hendelse/Situasjon	Aktuelt?	Sanns.	Kons.	Risiko	Kilde/Kommentar/Tiltak
34. Forurenset grunn	Nei				Grunnforurensning ikke kartlagt, men det foreligger ingen kjente opplysninger om noen sannsynlighet for forurensa grunn.
35. Kilder til støybelastning i/ved planområdet (inkl trafikk)	Ja	1	1		Trafikk på fv 885 representerer ikke støyproblem for grensestasjonen.
36. Planen/tiltaket medfører økt støybelastning	Ja	2	2		Noe økt virksomhet ved at antall soldater og befal øker ift dagens situasjon
37. Høyspentlinje (elektromagnetisk stråling)	Nei				
38. Skog-/lyngbrann	Nei				
39. Dambrudd	Nei				
40. Regulerte vannmagasiner, med spesiell fare for usikker is, endringer i vannstand mm	Nei				
41. Gruver, åpne sjakter, steintipper etc	Nei				
42. Risikofylt industri mm (kjemikalier/eksplosiver osv)	Ja	2	3		Ammunisjon, drivstoff mm forutsettes lagret og håndtert i hht regelverk (militært og sivilt).
43. Område for avfallsbehandling	Nei				
44. Oljekatastrofeområde	Nei				
45. Ulykke med farlig gods til/fra eller ved planområdet	Nei				
46. Ulykke i av-/påkjørsler	Ja	2	3		Eksisterende atkomst opprettholdes. Frisikt er regulert. Trafikken øker noe.
47. Ulykke med gående/syklende	Ja	2	3		Økt trafikk med terrengkjøretøy som krysser vegen.
48. Andre ulykkespunkter langs veg.	Nei				
49. Er tiltaket i seg selv et sabotasje-/terrormål?	Ja	1	2		En teoretisk sjanse. Ikke kjent fra Forsvarets grensestasjoner.
50. Er det potensielle sabotasje-/terrormål i nærheten?	Nei				
51. Annen virksomhetsrisiko	Nei				Ingen kjente.

Tabell 3 Endelig risikovurdering

Konsekvens: Sannsynlighet:	1. Ubetydelig	2. Mindre alvorlig	3. Alvorlig	4. Svært alvorlig
4. Svært sannsynlig				
3. Sannsynlig				
2. Mindre sannsynlig	6	21, 23, 36	42, 46, 47	
1. Lite sannsynlig	35	49		

Hendelser som er vurdert å være sannsynlige til svært sannsynlige og/eller ha alvorlige til svært alvorlige konsekvenser, krever tiltak, jf tabell 1. Det er ikke identifisert slike hendelser eller situasjoner i planområdet. Risikosituasjonen oppsummeres i følgende kapitler.

### 3.2. Naturrisiko

Planområdet så godt som i sin helhet er opparbeidet, og det er ikke avdekket hendelser pga naturrisiko så lenge grensestasjonen har bestått.

Ved dimensjonering av drencsystem rundt bygninger og fra åpne plasser bør det tas hensyn til mulige klimaendringer (mer/kraftigere nedbør).

### 3.3. Sårbare naturområder og kulturmiljøer

Planområdet berører ikke opprinnelig naturmark eller vassdrag. Søk etter automatisk fredete kulturminner, jf undersøkelsesplikten i kulturminneloven, har ikke gitt funn. Et (antatt) nyere tids kulturminne er forutsatt bevart.

### 3.4. Teknisk og sosial infrastruktur

Planlagte tiltak kan berøre tekniske anlegg som høyspentlinjer/-kabler av vannledningsanlegg. Kabel-/ledningspåvisning er påkrevet før anleggsarbeidene.

### 3.5. Virksomhetsrisiko

Reguleringsplanen legger ikke opp til utvidet omfang av virksomheten på grensestasjonen. Det vil si at det ikke innføres nye risikoelementer. Det er likevel to hensyn som må ivaretas ved Forsvarets løpende drift; trafiksikkerhet og helikoptertransport.

Mannskapene forutsettes å bli løpende instruert om sikkerhet ved kjøring med terrengkjøretøy som krysser fv 885.

For helikoptertransport forutsettes det at rutiner for varsling til folkehøgskolen og andre naboer blir videreført/iverksatt.

Ammunisjon og drivstoff mm forutsettes lagret og håndtert i hht regelverk om dette.

### **3.6. Spesielle forhold ved utbygging/gjennomføring**

Massetransport til og fra anleggsområdet antas ikke å representere høyere risiko enn det som gjelder for tungtransport generelt. Rivingsavfall forutsettes levert godkjente mottak.

## **4. KILDER**

Oversikt over nasjonale databaser:

[http://www.fylkesmannen.no/SigVe\\_vedlegg\\_2010\\_xH5St.pdf.file](http://www.fylkesmannen.no/SigVe_vedlegg_2010_xH5St.pdf.file)

[www.skrednett.no](http://www.skrednett.no)

Opplysninger som framgår av planbeskrivelsen.



## SØR-VARANGER KOMMUNE

Boks 406, 9915 Kirkenes  
Tlf. 78 97 74 00. Faks 78 99 22 12  
E-post: [postmottak@sor-varanger.kommune.no](mailto:postmottak@sor-varanger.kommune.no)  
[www.svk.no](http://www.svk.no)

### SAKSFRAMLEGG Sak til politisk behandling

Saksbehandler: Vegar Nilsen Trasti Virksomhetsleder: , tlf.	Dato: 05.07.2011
Arkivkode: K2-L12	Arkivsaksnr.: 11/578
Saksordfører: Leif Astor Bakken	

#### SAKSGANG

Behandling:	Møtedato:	Saksnr.:
Formannskapet/utvalg for strategi og utvikling	17.08.2011	106/11
Formannskapet/utvalg for strategi og utvikling	23.08.2011	124/11
Kommunestyret	24.08.2011	064/11

## FASTSETTING AV PLANPROGRAM FOR REGULERINGSPLAN E105 PARSELL 1B, RUNDVATNET - ELVENES

#### Vedlagte dokumenter:

Nr.	Dok.dato	Tittel
1	04.07.2011	PLANPROGRAM
2	03.06.2011	FASTSETTELSE AV PLANPROGRAM FOR E105, PARSELL 1B

#### Dokumenter i saken:

<u>Dok.dato</u>	<u>Type</u>	<u>Avsender/mottaker</u>	<u>Tittel</u>
-----------------	-------------	--------------------------	---------------

23.06.2009	I	Statens Vegvesen	E 105 BJØRKHEIM - ELVENES, IGANGSETTING AV PLANARBEID - MØTE I
07.10.2009	I	Statens Vegvesen	REGULERINGSPLANARBEID FOR E105 BJØRKHEIM-ELVENES. AVKLARING AV
12.11.2009	I	Statens vegvesen	E 105 BJØRKHEIM - ELVENES
29.01.2010	U	Til saksbehandler Katharina Granmo for	REGULERINGSPLAN E105 BJØRKHEIM-ELVENES
01.02.2010	U	Statens Vegvesen	REGULERINGSPLANARBEID FOR E105 BJØRKHEIM-ELVENES. AVKLARING AV
03.03.2010	I	Vegvesenet	ANG. E105 BJØRKHEIM - ELVENES
04.03.2010	U	Vegvesenet; Vegvesenet;	ANG. E105 BJØRKHEIM - ELVENES
10.03.2010	I	Vegvesenet	ANG. E105 BJØRKHEIM - ELVENES
17.11.2010	U	Vegar Trasti	E105 - AREALDELEN
21.02.2011	I	Statens vegvesen	PARSELL 1A - VARSEL OM IGANGSETTING AV REGULERINGSARBEID
21.02.2011	I	Statens vegvesen	PARSELL 1B - VARSEL OM IGANGSETTING AV REGULERINGSPLANARBEID OG
21.02.2011	I	Statens vegvesen	E105 RUNDVATNET - ELVENES, VARSEL OM IGANGSETTING AV PLANARBEID OG
22.02.2011	I	Statens vegvesen	E105 HESSENG - RUNDVATNET, VARSEL OM IGANGSETTING AV PLANARBEID
22.02.2011	I	Statens Vegvesen	E105 RUNDVATNET - ELVENES (PARSELL 1A OG 1B), VARSEL OM IGANGSETTING AV
24.02.2011	I	Statens Vegvesen	E105 HESSENG - ELVENES. IGANGSETTING AV REGULERINGSPLANARBEID OG
01.03.2011	I	Fylkesmannen i Finnmark	INNSPILL TIL REGULERINGSPLAN FOR E105 - HESSENG - RUNDVATNET .-
02.03.2011	I	Finnmarkseiendommen	SVAR TIL VARSEL OM OPPSTART AV REGULERINGSPLANARBEID E105 PARSELL
09.03.2011	I	Finnmark Fylkeskommune	INNSPILL TIL REGULERINGSPLANARBEID OG HØRING AV FORSLAG TIL
21.03.2011	I	Fylkesmannen i Finnmark	HØRINGSUTTALELSE TIL PLANPROGRAM - REGULERINGSPLAN FOR E105
29.03.2011	I	Reindriftsforvaltningen Øst-Finnmark	VEDR. VARSEL OM IGANGSETTING AV REGULERINGSPLANARBEID FOR E105
31.03.2011	I	Reindriftsforvaltningen Øst-Finnmark	VEDR. VARSEL OM IGANGSETTING AV REGULERINGSPLANARBEID FOR E105
06.04.2011	I	Elvenes Vel v/ Nina Karin Skogan	UTTALELSE VEDR. E105 - ELVENES PARSELL 1B
07.04.2011	U	Statens vegvesen Region nord	INNSPILL TIL PLANPROGRAM/-REGULERINGSPLAN E105 PARSELL 1 (A OG



15.04.2011	I	Statens Vegvesen	PLANPROGRAM FOR E105 - VEDR. INNSPILL FRA SØR-VARANGER KOMMUNE
20.04.2011	I	Plan og veg - Vest-Finnmark Statens	ANG PLANPROGRAM FOR E105 - VEDR INNSPILL FRA SØR-VARANGER KOMMUNE
27.04.2011	I	Elvenes Vel v/Leder Nina K. Skogan	UTTAELSE FRA ELVENES VEL
12.05.2011	U	Saksbehandler Vegar N. Trasti	MELDING OM VEDTAK FRA FORMANNSKAPET 27.04.11 - OMGJØRING
24.05.2011	I	Statens Vegvesen	FASTSETTELSE AV PLANPROGRAM FOR E105, PARSELL 1B
26.05.2011	U	Statens Vegvesen	ENDRING AV INNSPILL TIL PLANPROGRAM SOM GRUNNLAG FOR TRASÉVALG/
03.06.2011	I	Statens Vegvesen	PLANPROGRAM E105 - PARSELL 1 A/B - NYTT TRASEALTERNATIV
30.06.2011	U	Statens Vegvesen v/Bjarne Mjelde	PLANPROGRAM E105
30.06.2011	U	Statens Vegvesen Region Nord	FORELØPIG SVAR: FASTSETTELSE AV PLANPROGRAM FOR E105, PARSELL 1B
09.08.2011	I	Statens Vegvesen	REFERAT - MØTE MELLOM STATENS VEGVESEN OG SØR-VARANGER KOMMUNE
11.08.2011	I	Rambøll	MILJØINFORMASJON I FORB. MED NY VEITRASE FRA RUNDVATNET TIL ELVENES
15.08.2011	U	Rambøll	SV: MILJØINFORMASJON I FORB. MED NY VEITRASE FRA RUNDVATNET TIL ELVENES

#### **Kort sammendrag:**

Den 22. februar 2011 ble det varslet om igangsetting av reguleringsplan og offentlig ettersyn av planprogram for E105 Rundvatnet – Elvenes (øst) (parsell 1B).

Statens vegvesen har vurdert at planarbeidet omfattes av forskrift om konsekvensutrednings § 3 og kan få vesentlige virkninger for miljø og samfunn, jf. forskriftens § 4. Formannskapet/

utvalg for strategi og utvikling (fusu) stiller seg bak denne vurderingen, jf. fusu vedtak 058/11, samt Ordførerens innspill til planprogrammet i brev av 26.05.11.

Reguleringsplan for E105 parsell 1 Hesseng – Elvenes (øst) ble delt i to på grunn av at krav om konsekvensutredning begrenser seg til området rundt Elvenes. Detaljreguleringsplan for strekningen Hesseng – Rundvatnet (parsell 1A) er under utarbeidelse av vegvesenet.

Dette planprogrammet omfatter parsell 1B Rundvatnet – Elvenes.

### **Faktiske opplysninger:**

## **Bakgrunn for prosjektet**

E105 fra Storskog til Hesseng er den eneste vegforbindelsen mellom Russland og Norge. I handlingsplanen til Nasjonal Transportplan er det forutsatt opprusting av vegen med oppstart i perioden 2010-2013. Fullføring er forutsatt i perioden 2014-2019. Vegen er i utgangspunktet delt opp i to parseller:

- Parsell 1: Hesseng – Elvenes
- Parsell 2: Elvenes – Storskog

Reguleringsplan for parsell 2 ble vedtatt av kommunestyret i Sør-Varanger 6. mai 2010. Anleggsarbeidene (på parsell 2) starter i 2011 med bevilgning over statsbudsjettet. Med bakgrunn i handlingsprogrammet til nasjonal transportplan er det sannsynlig at ev. bevilgning i 2012 også innebærer oppstart av anleggsarbeider på parsell 1.

## **Organisering og roller**

Tiltaket er forutsatt finansiert over statsbudsjettet. Tiltakshaver og planforslagsstiller er Statens vegvesen, Region nord. Planmyndighet og ansvarlig myndighet for reguleringsplan og konsekvensutredning er Sør-Varanger kommune.

Planarbeidet er organisert i Statens vegvesen region nord, avdeling Finnmark, plan- og vegseksjonen Øst-Finnmark. Planarbeidet gjennomføres i en prosjektgruppe med bred faglig sammensetning fra Statens vegvesen region nord.

## **Planprosessen**

Siden det er sannsynlig med oppstart av anleggsarbeider på strekningen mellom Hesseng og Elvenes (parsell 1) i 2012 er det nødvendig å få utarbeidet og vedtatt reguleringsplan for denne vegstrekningen.

Arbeidet med reguleringsplan med konsekvensutredning (KU), herunder også vurderinger av alternative vegtraséer ved bygda Elvenes, vil kunne ta for lang tid i forhold til ønsket byggestart. Statens vegvesen ønsker derfor å dele parsell 1 i to reguleringsplanstrekninger.

*Parsell 1A*     Reguleringsplan for vegstrekningen fra Hesseng (kryss med E6) til Rundvatnet  
*Parsell 1B*     Reguleringsplan med KU for vegstrekningen fra Rundvatnet til Elvenes (øst).

Det antas at arbeidet med reguleringsplan for parsell 1A vil være mindre konfliktfylt enn på resten av strekningen, og dermed vil nødvendig planvedtak kunne foreligge tidligere enn på

parsell 1B. På denne måten sikrer vi at nødvendig formelt plangrunnlag foreligger så tidlig at eventuelle anleggsarbeider kan igangsettes på parsell 1 i 2012.

Dersom det senere viser seg at planprosessen for parsell 1B på strekningen Rundvatnet til Elvenes går raskere enn forventet, kan det bli aktuelt å fremme en felles reguleringsplan for hele vegstrekningen fra Hesseng til Elvenes før sluttbehandlingen (dvs. at planforslag for parsell 1A og 1B slås sammen).

Dette planprogrammet omhandler reguleringsplanarbeidet for parsell 1B mellom Rundvatnet og Elvenes.

Statens vegvesen vurderer at det ikke er nødvendig å gjennomføre en konsekvensutredning for parsell 1A, da tiltaket ikke vil ha *vesentlige* virkninger for miljø og samfunn, jf. § 4 i Forskrift om konsekvensutredninger (FOR 2009-06-26).

Reguleringsplan for parsell 1A gjennomføres som en egen atskilt planprosess og oppstarten av dette planarbeidet varsles særskilt.

### *Plannivå*

Sør-Varanger kommune har stilt som krav at det utarbeides konsekvensutredning for tiltaket (Formannskapet sak 003/10).

Planen for vegstrekningen fra Rundvatnet til Elvenes fremmes derfor som en reguleringsplan med tilhørende konsekvensutredning for tiltaket.

### *Planprogram*

Det første formelle ledd i arbeidet med reguleringsplanen er utarbeidelsen av dette planprogrammet.

Formålet med planprogrammet er:

- å klargjøre formålet med planarbeidet
- å redegjøre for rammer og premisser avklart gjennom overordnet plan
- å beskrive hvilke utbyggingsstrategier og alternativer som vil bli vurdert
- å beskrive antatte problemstillinger som vil bli belyst, herunder valg av metode
- å beskrive hvilke konsekvenser som er viktige å vurdere
- å tilpasse omfanget av, og nivået på planarbeidet og de problemstillinger planarbeidet er ment å omfatte
- å beskrive opplegg for informasjon og medvirkning.

Planprogrammet skal ikke omfatte alle mulige effekter av tiltaket, men begrenses til tema der man forventer *vesentlige* virkninger, jf. KU-forskriftens § 4. Detaljeringen skal legges på et nivå som er tilstrekkelig for å fatte en beslutning. Planprogrammet skal sikre en forutsigbar prosess.

Foreliggende forslag til planprogram søker å gi planmyndigheten et solid grunnlag for å treffe de nødvendige beslutningene knyttet til opprusting av E105 mellom Rundvatnet og Elvenes. Arbeidet bygger på Plan- og bygningsloven (LOV-2008-06-27-71) samt Forskrift om konsekvensutredninger (FOR 2009-06-26). Forskriften skal sikre at hensynet til miljø og samfunn blir vurdert og ivaretatt under planarbeidet. Det er også et mål å forenkle prosessene og sikte mot de utredninger som er relevante for beslutningene.

## ***Konsekvensutredning (KU)***

Målet med å gjennomføre en konsekvensutredning er at hensynene til miljø og samfunn blir tatt i betraktning under forberedelsene av planene eller tiltaket. Konsekvensutredningen er viktig når det tas stilling til om, og eventuelt på hvilke vilkår, planen eller tiltaket kan gjennomføres. Statens vegvesen vil utarbeide konsekvensutredningen i samsvar med planprogrammet som Sør-Varanger kommune fastsetter. Konsekvensutredningen innarbeides som en del av reguleringsplanens planbeskrivelse.

## ***Videre planprosess***

Arbeidet med reguleringsplan samt konsekvensutredning vil bli gjennomført i to hovedfaser.

### **Fase 1 – utredning/vurdering**

- Videre vurdering/detaljforming av aktuelle vegalternativer
- Utredning/beskrivelse av aktuelle konsekvenser av vegalternativene
- Beslutning om valg av alternativ

I fase 1 vil nivå/omfang for konsekvensutredninger tilpasses nødvendig behov for å ta beslutning om valg av vegalternativ. Det gjennomføres ikke fullstendig konsekvensutredning for alle alternativene.

### **Fase 2 – endelig plan med konsekvensutredning**

- Endelig planforslag og konsekvensutredning utarbeides for valgt alternativ i fase 1.
- Gjennomføring av høring/offentlig ettersyn og merknadsbehandling
- Oversendelse av endelig planforslag med konsekvensutredning til Sør-Varanger kommune

Endelig planforslag med konsekvensutredning vil kun bli utarbeidet for ett alternativ.

Reguleringsplan med KU vil bli lagt ut til offentlig ettersyn når planforslaget er ferdig. Etter at høringsperioden er over vil Statens vegvesen vurdere og behandle innkomne merknader og planforslaget fullføres. Sør-Varanger kommune kan deretter ta saken opp til endelig politisk behandling og vedtak.

## ***Informasjon og medvirkning***

Det er viktig å sikre medvirkning i planprosessen, og å formidle resultatene på en enkel og forståelig måte. Statens vegvesen og Sør-Varanger kommune har som mål å gi god informasjon om planarbeidet, slik at alle parter har mulighet for god innsikt i prosessen, foreslåtte løsninger og konsekvensene av disse. Informasjon blir først og fremst gitt gjennom åpne møter, samt møter med berørte parter og berørte myndigheter. Informasjon legges også ut på hjemmesidene til Statens vegvesen og Sør-Varanger kommune ([www.vegvesen.no](http://www.vegvesen.no) og [www.svk.no](http://www.svk.no)).

For å sikre muligheter til medvirkning legges det blant annet opp til følgende:

- Åpent møte (folkemøte) samt åpen kontordag i Kirkenes i forbindelse med:
  - oppstart av reguleringsplanarbeid/høring av forslag til planprogram
  - offentlig ettersyn/høring av forslag til reguleringsplan med KU
- Informasjonsmøte(r) med formannskapet (planutvalg) – flere ganger i prosessen
- Befaring/møte hos grunneiere langs strekningen som blir/kan bli berørt av tiltaket

- Presentasjon(er) for planforum/sektorinteresser

Statens vegvesen vil også ivareta nødvendig medvirkning/informasjon i fase 1 før det tas beslutning om valg av alternativ (jf. beskrivelse av fase 1 ovenfor). Opplegget for denne medvirkningen/informasjonen vurderes nærmere i planprosessen.

I tillegg ønsker Statens vegvesen å være åpen og gi aktiv informasjon til aktuelle interessenter gjennom planprosessen. Det vil vurderes/benyttes ulike tiltak/virkemidler for å sikre dette gjennom planarbeidet (f.eks. møter, internettsider, media m.m.).

Som tiltakshaver vil Statens vegvesen ha hovedansvaret for utarbeidelse av planforslag med KU og vil av den grunn også stå som hovedansvarlig i forhold til informasjon og medvirkning i planarbeidet.

### *Tidsplan*

Det er en målsetting å ha forslag til reguleringsplan med KU ferdig i løpet av høsten 2011, slik at planforslaget kan oversendes til Sør-Varanger kommune i desember 2011 til politisk behandling og vedtak i 1. kvartal 2012.

## Rammer og føringer

### Rikspolitiske retningslinjer

#### Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging

Retningslinjene skal ligge til grunn for planlegging og styring etter plan- og bygningsloven i kommuner, fylkeskommuner og hos statlige myndigheter. Hensikten er å oppnå en bedre samordning av arealplanlegging og transportplanlegging både i kommunen og på tvers av kommuner, sektorer og forvaltningsnivåer. Arealbruk og transportsystem skal utvikles slik at de fremmer samfunnsøkonomisk og effektiv trafikkutvikling. Det skal legges til grunn et langsiktig, bærekraftig perspektiv i planleggingen. Det skal legges vekt på å oppnå regionale helhetsløsninger på tvers av kommunegrensene.

I henhold til retningslinjene bør planlegging av utbyggingen og transportsystemet samordnes slik at det legges til rette for en mest mulig effektiv, trygg og miljøvennlig transport, og slik at transportbehovet begrenses, samt at ulike transportmåter kan samordnes. En bør etterstrebe og samle naturinngrepene mest mulig. Utformingen bør dessuten bidra til å bevare grøntstruktur, biologisk mangfold og de estetiske kvalitetene i bebygde områder.

### Nordområdesatsingen

Regjeringens nordområdestrategi inneholder følgende hovedprioriteringer:

1. Vi skal utøve myndighet i nord på en troverdig, konsekvent og forutsigbar måte.
2. Vi skal være helt i front internasjonalt når det gjelder utvikling av kunnskap om, for og i nordområdene.
3. Vi skal være den fremste forvalter av miljøet og naturressurser i nordområdene.
4. Vi vil legge til rette for en videreutvikling av petroleumsvirksomheten i Barentshavet, og at virksomheten får størst mulig betydning for norsk og nordnorsk kompetansebygging og for lokal og regional næringsutvikling.
5. Vi vil at nordområdepolitikken skal bidra til å trygge utfolkenes livsgrunnlag, næringer, historie og kultur i nordområdene.
6. Vi vil videreutvikle folk-til-folk-samarbeidet i nord.

7. Vi vil styrke samarbeidet med Russland.

## Nasjonal Transportplan

Nasjonal transportplan 2010-2019 forutsetter at strekningen E105 Storskog-Hesseng skal opprustes i planperioden (St.meld. nr 16 (2008-2009)). Det henvises til at mulighetene for øking i person- og godstransport begrenses av manglende kapasitet på grensepasseringsstedet og dårlig standard på grensevegen. Utbedring av vegstrekningen vil være fordelaktig med tanke på økt trafikk, spesielt når tilstøtende veger på russisk side utbedres.

I NTPs handlingsprogram forutsetter det videre at vegomlegging ved Elvenes må vurderes på grunn av bebyggelse, og at det bygges ny bru over Pasvikelva. For øvrig legges det opp til kurveutbedringer og breddeutvidelse.

Meldingen "Ny infrastruktur i nord" som transportetatene la fram i oktober 2010 viser til at Kirkenes/Sør-Varanger har stor betydning og sterk vekst på grunn av gruvedrift, petroleumsvirksomhet i Barentshavet, økt samarbeid med Russland og noe med Finland, samt åpning av den nordlige sjøruten. Grenseboeravtalen er første steg på vegen til et felles regionalt arbeidsmarked i vekst.

## Mål for prosjektet

### Samfunnsmål

Ved å oppfylle prioriteringen i Nasjonal transportplan og handlingsprogrammet ønsker man å sikre bedre framkommelighet mellom Norge og Russland, ved å utbedre dagens stamvegforbindelse.

Begrunnelsen er en forventning om økt trafikk av personer og kjøretøyer pga innføring av grenseboerbevis, økt økonomisk samhandling for øvrig, samt forventninger om økt industrielt samarbeid i nordområdene.

### Effekt mål

Følgende målsettinger legges til grunn for planarbeidet/tiltaket:

- Tilrettelegging for bedre trafikkavvikling/framkommelighet gjennom utbedring av kurvatur og stigningsforhold
- God trafiksikkerhet
- Reduserte transportkostnader
- Ivaretagelse av bomiljø (herunder støyforhold)
- Sikre at prinsipper for universell utforming ivaretas
- Minimalisere konsekvenser for naturmiljø
- God landskapstilpasning
- Minimalisere vedlikeholdsbehov/kostnader

### Resultatmål

Det er behov for å få på plass plangrunnlag (reguleringsplan) for å sikre nødvendig grunnlag for erverv av grunn og rettigheter til gjennomføring av aktuelle tiltak i forbindelse med opprusting av E105 på planstrekningen.

# Beskrivelse av planområdet

E105 er den eneste vegforbindelse fra Norge til Russland og går fra E6 på Hesseng (Bjørkheim) og fram til Storskog og riksgrensen til Russland. Vegstrekningen er ca. 10 km lang og ligger i Sør-Varanger kommune. Omtrent midt på strekningen (ved bygda Elvenes) krysser vegen med bru over Pasvikelva.

Planområdet for E105 Rundvatnet – Elvenes (parsell 1B) omfatter en ca. 2,4 km lang delstrekning av E105 (jf. figur 1). Denne strekningen omfatter vegstrekningen gjennom Elvenes og strekker seg til plangrensen for reguleringsplanen for E105 Elvenes - Storskog (parsell 2) øst for dagens bru over Pasvikelva. På grunn av aktuelle alternativer som skal vurderes for ny E105 på parsell 1B samt forhold på første delen av parsell 2 kan det være aktuelt at reguleringsplanen for parsell 1B overlapper/omregulerer gjeldende reguleringsplan for parsell 2 (ca. 300 meter).

På østsiden av Pasvikelva strekker Elvenesparken seg langs Pasvikelva (sør for dagens bru) med en skogssti som går oppover langs elva. Elvenesparken avgrenses mot E105 i øst. Elvenesparken og skogsstien er et samarbeid mellom Finnmarkseiendommen (Fefo - tidligere Statskog), Sør-Varanger kommune, Fylkesmannen i Finnmark og Elvenes vel. Parken er et arboretum bestående av treslag som er fremmede i Sør-Varanger. Parken brukes av barnehager og skoler i kommunen. Fefo vurderer Elvenesparken som et unikt og bevaringsverdig område.

Nord for eksisterende bru ligger Bøkfjorden, som er nasjonal laksefjord.

Deler av området (fra vestre bredd Elvenes til ca 1 km fra Bjørkheimkrysset) er sommerbeite for reinbeitedistrikt 5A Beacheveai. Det er en trekklei like vest for Rundvatnet. Reinbeitedistrikt 3 Vinninjarga har beiteområde på østsiden av Pasvikelva/Bøkfjorden, men dette grenser ikke til planområdet (kilde: Nordatlas).

Den delen av planområdet som strekker seg vestover fra Pasvikelva inngår i Kirkeneshalvøya viltfredningsområde. Alle pattedyr og fugler skal være fredet hele året på statens grunn på Kirkeneshalvøya (forskrift 1961-10-20 nr 5).

Det er svært varierte grunnforhold. Landskapet er knausete med hyppige fjellblotninger, med forekomster av løsmasser mellom dem. Det veksler mellom morenejord, torv, leire og siltige masser med høyt vanninnhold.

## Avgrensning til prosjektet "Utredning av vegløsninger i Kirkenes-området"

Det er igangsatt et prosjekt hvor framtidige behov for veg/infrastruktur-løsninger i Kirkenes-området skal vurderes. Dette ledes av en egen styringsgruppe med representanter fra Sør-Varanger kommune, Finnmark fylkeskommune, Avinor AS, Kystverket og Statens vegvesen. Ordfører Linda Randal er leder av styringsgruppen.

Utredningsområdet for dette prosjektet omfatter også planområdet for E105, selv om E105 ikke inngår direkte i utredningsarbeidet.

# Viktige utfordringer og problemstillinger

## Dagens situasjon

Vegstrekningen går gjennom bygda Elvenes og over Elvenes bru til østsiden av Pasvikelva. Strekningen er smalere enn 7,5 meter og har dårlig horisontal- og vertikalgeometri, spesielt på strekningen fra Skafferhullvegen til Elvenes bru. I tillegg er siktforholdene dårlige på deler av strekningen. Vegstrekningen mangler tilbud til gående og syklende. Strekningen oppfattes derfor som utrygg og dette blir forsterket av kombinasjonen av smal vegbredde, dårlig kurvatur og begrensede siktforhold. Det er mange enkeltavkjørsler samt noen kryss på planstrekningen.

Fartsgrensen er nedsatt til 50/60 km/t på mesteparten av vegstrekningen (fra Rundvatnet til øst for Elvenes bru).

Dagens veg har en trafikkmengde på ca. 1400 kjt/døgn (ÅDT - årsdøgntrafikk). Trafikken til/fra Russland ved Storskog utgjør ca. 120 kjt/døgn (2010). I løpet av de siste 20 årene (1991-2010) er det registrert 4 trafikkulykker med personskade langs planstrekningen.

Dagens Elvenes bru er smal og har begrensninger i forhold til høyde og vil være en mulig flaskehals i forhold til framtidig økning av tungtransporten på vegstrekningen. Det forventes at opprettholdelse av dagens bru vil kunne kreve høye vedlikeholdskostnader.

På grunn av grunnforholdene på planstrekningen er det også noe setningsproblematikk langs dagens veg gjennom Elvenes. Det forventes imidlertid mindre utfordringer i forhold til grunnforhold på denne planstrekningen enn på øvrige deler av E105.

På grunn av forventet utvikling i nordområdene og spesielt Kirkenes-området er det sannsynlig med en betydelig trafikkvekst mellom Russland og Norge og spesielt i forhold til tungtrafikken. I den forbindelse er det sannsynlig at ovennevnte forhold på dagens veg vil bli ytterligere forverret.

## Rødlistede arter

Flere rødlistede dyre- og plantearter er registrert innenfor planområdet. Ifølge [www.miljostatus.no](http://www.miljostatus.no) gjelder dette:

- Lappskjegg (plante) ved Pasvikelva
- Høstvasshår (plante) ved Pasvikelva
- Brushane (fugl) på neset mot Bøkfjorden
- Elvemusling i Rundvasselva

## Kulturminner

Det finnes en rekke SEFRAK-registrerte bygninger innenfor planområdet. For øvrig er det ikke gjennomført kulturminnebefaring innenfor planområdet. Det er et potensiale for funn av automatisk fredete kulturminner som ikke er kartlagt tidligere.

## Vernehensyn



Vernehensynene gjelder i hovedsak Kirkeneshalvøya viltfredningsområde og Bøkfjorden som nasjonal laksefjord. I tillegg grenser Elvenesparken inntil planstrekningen. Det er interesser om å bevare dette området men området har ikke et formelt vern.

## Vassdrag

Berørte vassdrag er Rundvatnet, Rundvassbekken fra Rundvatnet ned til Pasvikelva, og Pasvikelva. Rundvatnet har i dag to vannspeil, noe som er uheldig. Det må etableres en tilfredsstillende løsning for en eventuell vegløsning langs Rundvassbekken.

## Tiltaket

### Standard og utforming

Trasévalg, herunder bruløsning over Pasvikelva, vil bli en viktig utfordring. Dersom det blir aktuelt helt eller delvis å bygge på eksisterende trasé gjennom Elvenes, vil det bli viktig å etablere løsninger som både gir en akseptabel stamvegstandard og som tar hensyn til bygda Elvenes.

Som grunnlag for planarbeidet og utforming og dimensjonering av veg- og trafikkløsninger tas det utgangspunkt i krav i håndbok 017 veg- og gateutforming.

E105 skal utbedres etter dimensjoneringsklasse S2 Stamveger, ÅDT 0-4000 og fartsgrense 80 km/t. Dette gir følgende krav/forutsetninger for tiltaket:

Vegbredde:	8,5 m
Minste horisontalkurveradius:	250 m
Minste vertikalkurveradius, lavbrekk:	1900 - 2300 m (avhengig av horisontalkurvatur)
Minste vertikalkurveradius, høgbrekk:	2800 – 4000 m (avhengig av horisontalkurvatur)
Maks stigning:	6,0 – 8,0 % (avhengig av horisontalkurvatur)
Kryssløsning:	T-kryss
• Vertikalkurveradius, høgbrekk:	≥ 6100 m
• Overhøyde:	≤ 6 %
• Stigning:	≤ 5 %

Det planlegges for 10 tonns helårs bæreevne.

For å oppnå best mulig framkommelighet for tungtrafikken er det ønskelig å tilstrebe maksimal stigning på 6 % på planstrekningen.

Langs vegstrekningen skal det i tillegg etableres tilfredsstillende løsning for gående og syklende fortrinnsvis som gang- og sykkelveg med 3 m grøft mot E105. Ved eventuell omlegging (tunnel) utenom bygda Elvenes skal gang- og sykkeltrafikken benytte eksisterende veg som blir lokalveg. Det skal ikke tilrettelegges for gang- og sykkeltrafikk gjennom tunnel.

For delstrekningen gjennom bygda Elvenes er det aktuelt å vurdere en mer stedstilpasset løsning (etter dimensjoneringsklasse S1). Da kan det oppnås en helhetlig løsning som ivaretar trafikksikkerhet og hensynet til omgivelsene og bomiljøet på en mer helhetlig måte. Ved å etablere en smalere og ”mykere” vegløsning bidrar dette både til å senke fartsnivået samt begrense inngrepene i landskapet og eiendommene langs vegen. Dette kan bl.a. innebære mindre avstand mellom veg og gang- og sykkelveg samt rabatt i stedet for grøft.

Kravene/forutsetningene til S1 er ikke like strenge/stive som ovennevnte krav for S2.

Eventuell tunnelløsning skal dimensjoneres/utformes etter håndbok 021 Vegtunneler. Veg i tunnel skal dimensjoneres med de samme forutsetninger når det gjelder linjeføringskravene som veg i dagen. Når det gjelder stigning skal imidlertid veg i tunnel ikke bygges med mer enn 5 % stigning. I tillegg er det noen spesielle utformingskrav som gjelder for tunneler.

Med bakgrunn i aktuell trafikkmengde og tunnellengde er det for tunnelløsninger aktuelt å legge til grunn tunnelklasse B og tunnelprofil T9,5 (jf. figur 6).

Det er noen strengere krav til bl.a. bredder og linjeføringen inntil og over bruer som får betydning for endelige veg-/bruløsning.

## Alternativer som skal vurderes

Før det tas stilling til endelig løsning for E105 skal flere alternativer vurderes nærmere. Alternativene som inngår i planarbeidet er nærmere beskrevet nedenfor. Alternativene er nummerert fra 1 til 4 (ikke rangert) og framgår av kartskisse i vedlegg 1-4. I tillegg inngår det en egen kartskisse under kapitlet for det enkelte alternativ.

På kartskissene framgår ikke eksakt lokalisering og arealbehov knyttet til de nye vegløsningene, men viser en grov trasé/korridor for de ulike alternativene som blir utgangspunkt for videre vurdering/detaljering samt utredning av konsekvenser.

I det videre planarbeidet vil det blant annet bli nærmere fastlagt detaljlokalisering og utforming av de alternative vegløsningene. I den forbindelse vil også arealbehov, eiendomsinngrep og eventuelt behov for innløsning av bygninger langs planstrekningen bli avklart. Etter foreløpige vurderinger er det sannsynlig at utbyggingen av ny E105 ved Elvenes kan innebære innløsning av bygninger/boliger. Dette gjelder for flere av alternativene.

Det er ønskelig å begrense antall avkjørsler fra E105, slik at planarbeidet vil se på løsninger for å fjerne ev. slå sammen avkjørsler langs vegstrekningen. Krav til utforming av kryss- og avkjørsler framgår av håndbok 017.

Opprusting av E105 på planstrekningen vil også innebære behov for omlegging/endring av noen av dagens kryssløsninger (f.eks. fv. 354 Jakobsnesvegen og Skafferhullvegen).

I tillegg skal det vurderes behov og ev. løsninger for rasteplass (f.eks. ved området øst for Elvenes bru), busslommer, parkeringsplasser o.l.

### *Alternativ 1 – Omleggingsalternativ nord for Elvenes*

Alternativ 1 omfatter omlegging av E105 nord for Elvenes og ny bru nedstrøms dagens bru og tunnel fra vestsiden av Bøkfjorden til Rundvatnet (like nordøst for Rundvassbekkens utløp fra Rundvatnet). Alternativet gir en bru på ca 160-250 m, tunnel på ca 650-770 m og veg i dagen på ca 1500-1600 m.

Hovedutfordringene på alternativ 1 er knyttet til fjelloverdekning (særlig for trasé under boliger) og mulighet for å etablere tilfredsstillende løsning for fjellskjæring inn mot tunnelåpning i den vestre delen av tunneltraséen. Liten fjelloverdekning i vest kan innebære

en lang fjellskjæring inn mot tunnelåpning (forskjæring) med de uheldige estetiske konsekvenser dette vil innebære.

Før det kan tas endelig stilling til linjeføring for veg og tunneltrasé (samt bruplassering) på dette alternativet er det nødvendig med ytterligere vurderinger og spesielt i forhold til ovennevnte utfordringer. Alternativ 1 omfatter derfor 3 ulike varianter A, B og C. Hovedprinsippet for alle variantene er imidlertid likt og innebærer omlegging med tunnel nord for Elvenes.

### ***Alternativ 2 – Opprustingsalternativ langs dagens vegtrasé***

Alternativ 2 omfatter opprusting av E105 langs dagens vegtrasé samt ny bru over Pasvikelva like ved dagens bru. Dette gir en bru på ca 120-150 m og veg i dagen på ca 2300 m.

Hovedutfordringen på alternativ 2 er særlig knyttet til løsning for nedstigningen langs Rundvassbekken (bekk fra Rundvatnet til Pasvikelva langs dagens veg) og ned til dagens bru over Pasvikelva. Det gjenstår arbeid med ytterligere vurdering av vegtraséen, og her vil både horisontal- og vertikalkurvaturen samt bruplassering oppstrøms eller nedstrøms dagens bru stå sentralt. Ny veg samt løsning for gående og syklende vil innebære relativt store arealbehov langs dagens veg.

Vegtraséen for alternativ 2 fra Lisadellhaugen barnehage og ned til Pasvikelva er ikke endelig fastlagt, men vil etter vår vurdering bli lokalisert innenfor det skraverte området på kartskissen. Lokaliseringen (innenfor det skraverte området) er spesielt avhengig av de valg som gjøres for å løse dagens stignings- og kurvaturproblematikk ned mot dagens bru.

Det er sannsynlig at en tilfredsstillende vegløsning for alternativ 2 vil berøre bygninger/boliger samt eiendommer. Dette vil særlig gjelde innenfor det skraverte området, men det vil også bli en del eiendomsinngrep for øvrig og spesielt for strekningen langs Rundvassbekken.

### ***Alternativ 3 – Omleggingsalternativ sør for Elvenes***

Alternativ 3 omfatter omlegging av E105 sør for Elvenes og ny bru oppstrøms dagens bru og tunnel fra vestsiden av Pasvikelva til Skafferhullvegen (mulig påhugg ca. 100 m øst for Skafferhullvegen). I tillegg inkluderer alternativet ny vegtrasé i dagen sør for bebyggelsen på Elvenes mellom Rundvatnet og Skafferhullvegen. Alternativet gir en bru på ca 230-260 m, tunnel på ca 300 m og veg i dagen på ca 1800 m.

### ***Alternativ 4 – Kombinasjon av alternativ 2 og 3***

Alternativ 4 omfatter en kombinasjon av alternativ 2 og 3. Den vestre delen av alternativ 3 (fram til Skafferhullvegen) og den østre delen av alternativ 2 (fra Lisadellhaugen barnehage) er sammenkoblet med en kort ny vegforbindelse (ca. 200 m veg i dagen). Alternativet gir en bru på ca 120-150 m og veg i dagen på ca 2400 m.

### ***Alternativ 5 – Lang omleggingstrasé med tunnel nord for Elvenes***

Alternativ 5 omfatter en lang omleggingstrasé nord for Elvenes og består av ny bru på ca. 150-200 m, tunnel på ca. 680 m og veg i dagen på ca. 2150 m. Veglinje i tunnel er ikke endelig satt.

## **Ny bruløsning over Pasvikelva**

Eksisterende bru (Elvenes bru) over Pasvikelva skal erstattes av en ny bru. I forbindelse med reguleringsplanarbeidet for parsell 1B skal det derfor utarbeides et forprosjekt for den nye brua.

Formålet med forprosjektet er å vurdere ulike brutyper som grunnlag for valg av endelig løsning for ny bru over Pasvikelva.

Forprosjektet skal bl.a. vurdere hvilke brutyper som kan være aktuelle på de ulike vegalternativene. I tillegg skal den arkitektoniske utformingen av brutyper/løsninger utredes, og dessuten skal det gjennomføres en teknisk og økonomisk vurdering av aktuelle tiltak.

Det er aktuelt at resultater/anbefalinger fra forprosjektet innarbeides i reguleringsplanen for E105 mellom Rundvatnet og Elvenes.

E105 er den eneste vegforbindelsen mellom Norge og Russland og Pasvikelva kan på en måte betraktes som "porten" til Norge eller som "kulturbru" mellom øst og vest.. Det er aktuelt å vurdere om og eventuelt hvordan dette kan symboliseres gjennom den arkitektoniske utformingen av en ny bru over Pasvikelva.

Det forutsettes at eksisterende bru blir fjernet/revet når ny bru er ferdigstilt.

## Forkastede alternativer

I forbindelse med forberedelsene til planarbeidet er det vurdert/skissert flere forslag til nye vegtraséer på planstrekningen. Dette omfatter både alternative løsninger for omlegging av dagens stamvegforbindelse utenom bygda Elvenes samt opprusting av dagens vegstrekning.

Av ulike årsaker er noen av de vurderte vegtraséene forkastet. Disse alternativene er beskrevet nedenfor med en nærmere begrunnelse for at disse løsningene ikke vurderes videre i reguleringsplanarbeidet for E105. De forkastede alternativene er nummerert fra B til D (ikke rangert), og framgår av kartutsnitt i vedlegg 5.

### *Alternativ B – kort omleggingstrasé med tunnel sør for Elvenes*

Dette alternativet omfatter en kort omleggingstrasé sør for Elvenes. Traséen kommer inn igjen på eksisterende veg i Elvenes like øst for krysset med Skafferhullvegen. Alternativet består av ny bru på ca. 200-230 m som ligger mye høyere i terrenget enn dagens bru (ca. 20 m over Pasvikelva). I tillegg er det tunnel på ca. 330 m og veg i dagen på ca. 1750 m.

Alternativ B er forkastet på grunn av at særskilte krav til horisontal linjeføring innenfor/utenfor tunnelåpning ikke kan tilfredsstilles. I tillegg er det vanskelig å ivareta kravene for kryssløsning som må etableres mellom ny trasé og eksisterende veg.

### *Alternativ C – lang omleggingstrasé med tunnel sør for Elvenes*

Dette alternativet omfatter en lang omleggingstrasé sør for Elvenes og består av ny bru på ca. 150 m, tunnel på ca. 570 m og veg i dagen på ca. 1900 m.

Alternativet er forkastet på grunn av stor usikkerhet knyttet til fjelloverdekning langs deler av tunneltraséen. Dette gjelder særlig på grunn av tunneltraséens beliggenhet i forhold til dagsonen i fjellområdet. I tillegg er det ikke mulig å tilfredsstille særskilte krav til horisontal linjeføring innenfor/utenfor tunnelåpningen i øst. Det vil heller ikke være mulig å etablere kryss/avkjørsel til ny vegtrasé for bebyggelsen som ligger mellom Pasvikelva og ny vegtrasé (sør for traséen) på grunn av krav til bl.a. sikt utenfor tunnel.

*Alternativ D – lang omleggingstrasé med tunnel sør for Elvenes – variant 1*

Dette alternativet er en variant av alternativ C (som er litt kortere), men hvor det er vurdert en løsning med en lengre tunnel på ca. 1100 m. Dette gir noe kortere veg i dagen på ca. 1400 m. Brulengden er den samme som i alternativ C.

Alternativ D er forkastet med samme begrunnelse som alternativ C. Selv om tunnelen ligger lenger inn i fjellområdet er det stor usikkerhet til fjelloverdekningen på den første delen av traséen (myrområde over traséen). Lang tunnel vil også innebære en betydelig økning av anleggskostnadene i forhold til alternativ C.

## Konsekvensutredning

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

- Nærmere undersøkelser før gjennomføring av planene
- Undersøkelser og tiltak med sikte på å klargjøre de faktiske virkninger av gjennomføringen.
- Dialog med sektormyndigheter, eventuelt behov for befarings.

Konsekvensutredningen vil bli gjennomført etter metoder beskrevet i Statens vegvesens håndbok 140 Konsekvensanalyse. Utredningen omfatter ikke-prissatte konsekvenser. De ikke-prissatte konsekvensene er inndelt i fem fagtema som representerer ulike aspekter av miljøet og utfyller hverandre. Alle relevante ikke-prissatte konsekvenser utredes innenfor en av de fem hovedgruppene:

- Landskapsbilde/bybilde
- Nærmiljø og friluftsliv
- Naturmiljø
- Kulturmiljø
- Naturressurser

Tre begreper står sentralt når det gjelder vurdering og analyse av ikke-prissatte konsekvenser; verdi, omfang og konsekvens.

- Med verdi menes en vurdering av hvor verdifullt et område eller miljø er.
- Med omfang menes en vurdering av hvilke endringer tiltaket antas å medføre for de ulike miljøene eller områdene, og graden av denne endringen.
- Med konsekvens menes en avveining mellom de fordeler og ulemper et definert tiltak vil medføre i forhold til alternativ 0 (ingen tiltak).

Det er utarbeidet egne kriterier for fastsettelse av verdi og omfang innenfor hvert av de fem fagtemaene.

Konsekvensen for et miljø/område framkommer ved å sammenholde miljøet/områdets verdi og omfang. Siden de fem fagtemaene er ulike av natur vil sammenstilling av konsekvens innenfor hvert fagtema derfor bli noe ulik.

Andre tema som ikke utredes særskilt skal behandles/beskrives i planbeskrivelsen (jf. kap. 8.6).

Konsekvensutredningen skal bidra til at prosjektet ivaretar de nasjonale miljømål, som er:

1. Mangfoldet av naturtyper skal tas vare på innenfor det naturlige utbredelsesområdet. I all natur skal viktige økologiske funksjoner og tjenester tas vare på.
2. Det årlige tapet av verneverdige kulturminner og kulturmiljø skal ikke overstige 0,5 % innen år 2020.
3. Vannforurensing, miljøgifter og avfall omfattes av en rekke målsettinger som skal bidra til bl.a. bedre vannkvalitet, minsket utslipp og bedre håndtering av miljøgifter, samt økt gjenvinning av avfall.
4. Luftforurensing og klima omfattes av en rekke målsettinger som skal bidra til redusert utslipp av forurensing, klimagasser og gjøre samfunnet mindre sårbart for klimaendringer.

## Landskapsbilde/bybilde

Temaet omhandler de visuelle og estetiske kvalitetene i omgivelsene og hvordan disse endres som følge av vegtiltaket. Det skal redegjøres for hvordan tiltaket påvirker landskapsbildet sett fra omgivelsene, og hvordan landskapet oppleves sett fra vegen (reiseopplevelse).

Estetiske/visuelle verdier skal kartfestes og vurderes og sårbarhet for inngrep bør inngå i vurderingen. Kartfestingen suppleres med foto etc.

Den visuelle virkningen av tiltaket skal beskrives, og det skal utarbeides illustrasjoner som viser tiltakets innvirkning på omgivelsene.

Det skal legges særlig vekt på:

- Landskapets tåleevne mot inngrep
- Terrengsår i form av store skjæringer og fyllinger
- Inngrep i vassdrag/strandsonen

Forslag og vurdering av eventuelle avbøtende tiltak skal beskrives.

## Nærmiljø og friluftsliv

Plan- og utredningsprosessen skal redegjøre for dagens bruk av området som nærmiljø (knyttet til menneskers daglige livsmiljø) og friluftsområde (knyttet til opphold og fysisk aktivitet i friluft i fritiden) og redegjøre for konsekvenser for disse verdiene ved gjennomføring av tiltaket.

Viktige områder for friluftslivet kartfestes og verdivurderes.

Utredningen skal fokusere på eventuelle barrierevirkninger pga økt trafikk, omlegging og/eller stenging av avkjørsler, rekkverk og evt. andre tiltak som gir dårligere tilgang på nærmiljø- og friluftsområder, med særlig fokus på bygda Elvenes. En viktig utfordring er mulighetene for videreføring av og tilrettelegging for turgåing, sykling og riding i nærmiljøet.

Virkninger som skal omtales/utredes:

- Arealinngrep i viktige områder
- Barrierenvirkninger skal vurderes
- Konsekvenser for friområder og friluftsområder skal vurderes i forhold til tilgjengelighet og endret støybelastning.
- Konsekvensene av tiltaket med breddeutvidelse og trafikkøking skal vurderes mht. bosetning og bosetningens nærmiljø
- Konsekvenser for nærmiljøanlegg som barnehage, lekearealer mv
- Friluftaktiviteter skal kartlegges, og influensområdet for nærmiljø og friluftsliv skal identifiseres.
- Virkninger for gående og syklende

Forslag og vurdering av eventuelle avbøtende tiltak skal beskrives.

## Naturmiljø

Temaet omhandler naturtyper og artsforekomster som er viktige for levegrunnlaget for dyr og planter, samt geologiske elementer. Begrepet naturmiljø omfatter alle forekomster på land og i vann, og biologisk mangfold knyttet til disse.

Områder som er viktige for naturmiljøet skal kartfestes og verdivurderes. Spesielt viktig er områder og lokaliteter som er viktige leveområder for sjeldne og truede arter (f.eks. aktuelle rødlistede arter i planområdet), eller som er viktige for det biologiske mangfold. Områder knyttet til vann, vassdrag og våtområder er sentrale (f.eks. Rundvatnet og Rundvassbekken).

Potensielle voksesteder for russearve kartlegges.

For alt. 2 foretas kartlegging av Rundvassbekken. Konsekvenser for vassdraget synliggjøres, og ev. forslag til avbøtende tiltak vurderes og beskrives.

Tiltakets konsekvenser for naturmiljøet, herunder spesielt russearve og vasskrans skal synliggjøres, og eventuelle avbøtende tiltak skal vurderes og beskrives. Utredningen skal gi grunnlag for å kunne foreta vurderinger etter naturmangfoldloven.

## Kulturmiljø

Kulturmiljø omfatter våre fysiske omgivelser, der kulturminner inngår som en del av en større enhet. Kulturminner er alle spor etter menneskelig virksomhet i vårt fysiske miljø, herunder lokaliteter det knytter seg historiske hendelser, tro eller tradisjon til.

Kulturmiljø og kulturminner skal kartfestes og verdivurderes. Dette innebærer behov for:

- Det skal utarbeides en oversikt over registrerte kulturminner over og under vann, og kulturmiljøer, herunder SEFRAK-registrerte bygninger, i influensområdet. Beskrivelsen skal også dekke eventuelle enkeltobjekter i og rundt planområdet. Viktighet/verdi av kulturminner skal angis.
- Registrerte samiske kulturminner i planområdet skal kartfestes og beskrives.
- Vurdering av tiltakets påvirkning av jord- og skogbruksareal, samt Elvenes naturpark (alt. 3).

Tiltakets direkte og indirekte konsekvenser for kulturmiljø og kulturminner i tiltakets influensområde skal beskrives.

Forslag og vurdering av eventuelle avbøtende tiltak skal beskrives.

Etter avtale med kulturminnemyndighetene skal undersøkelser etter kulturminnelovens § 9 gjennomføres i løpet av barmarksesongen 2011.

## Naturressurser

Naturressurser er ressurser fra jord, skog og andre utmarksområder, fiskebestander i sjø og ferskvann, vilt, vannforekomster, berggrunn og mineraler. Temaet omhandler ressursene landbruk, fiske, reindrift, vann, berggrunn og løsmasser.

Temaet antas å ha lite omfang i denne konsekvensutredningen og det er derfor ikke behov for særskilte utredninger av dette fagtemaet.

## Tema som blir behandlet i reguleringsplanens planbeskrivelse

I tillegg til særskilte utredninger innenfor hovedgruppene i kap. 8.1 – 8.5 er det behov for en nærmere vurdering/beskrivelse av en rekke andre forhold/problemstillinger. Dette



innarbeides i planbeskrivelsen til reguleringsplanen sammen med konsekvensutredningene og gjelder følgende tema:

- Standardvalg og eventuelle avvik
- Trafikkgrunnlag og –fordeling
- Kollektivtrafikk (herunder bussholdeplasser)
- Trafikksikkerhet, herunder forhold for gående og syklende
- Støyberegninger og støyskjermingstiltak – forholdet til støyretningslinjen T-1442
- Ev. omlegging av kabler og ledninger
- Eiendomsforhold og grunnnerv, arealforbruk
- Geologiske og geotekniske forhold
- Anleggsgjennomføring
- Anleggskostnader
- Massetak/massedeponi
- Samfunnsmessige konsekvenser, med spesiell vekt på tungtrafikk, av forventet trafikkøkning over Storskog for hele Kirkenesområdet, herunder E6 fra Bjørkheimkrysset ned Solheimslia via Behrens plass og Arbeidergata til Kirkenes havn.

## Risiko- og sårbarhetsanalyse

Det er viktig i forbindelse med nye og omfattende tiltak og kartlegge mulige uønskede hendelser samt potensialet for at dette skal skje. Dette gjelder hendelser som representerer farer for mennesker, miljø, økonomiske verdier og samfunnsmessige funksjoner.

I risiko- og sårbarhetsanalysen som skal gjennomføres er følgende tema relevante:

- Trafikkulykker med mindre enn 7 skadde personer
- Store trafikkulykker (mer en 7 skadde/drepte)
- Olje- og kjemikalieforurensing
- Jord-, snø-, eller steinras
- Leirras eller ustabil grunn
- Terroraksjoner, sabotasje eller hærverk
- Storm, orkan eller flom
- Vegstenging
- Ulykker i tilknytning til anleggsarbeidet
- Funn av eksplosiver etter krigshandlinger under 2. verdenskrig

## Innkommne merknader og innspill med Statens vegvesens kommentar

Nedenfor følger en tabellarisk oversikt over mottatte innspill med referanse til parsell. En oppsummering av hvert enkelt innspill med Statens vegvesens kommentar/vurdering følger deretter.

### Avsender

Aud Thomassen  
Varanger Kraftnett  
Finnmarkseiendommen  
Are Olaussen

### Gjelder parsell

1B  
Begge  
Begge  
1B

Fylkesmannen i Finnmark	1A
Finnmark fylkeskommune	1A
Sametinget	Begge
Finnmark fylkeskommune	1B
Paul Thomassen, Ole og Aud Thomassen	1B
Fylkesmannen i Finnmark	1B
Elvenes Vel (to uttalelser)	1B
Liv-Judith Andersen	1B
Odd Gunnar Jensen	1A
Sør-Varanger kommune	Begge
NVE	1B
NVE	1A
Reindriftsforvaltningen i Øst-Finnmark	1A
Reindriftsforvaltningen i Øst-Finnmark	1B
Kirkenes og omegn skiklubb	1A

Den nærmere beskrivelsen av hvert enkelt innspill er delt i to:

Merknader fra offentlige instanser  
Merknader fra private, selskap, lag og foreninger

## Merknader fra offentlige instanser

### *Fylkesmannen i Finnmark (parsell 1A):*

Fylkesmannen anbefaler at det bygges gang- og sykkelveg på traséen. Det oppfordres videre til at støysonekart utarbeides etter retningslinjen T-1442, og det varsles innsigelse dersom støy ikke utredes. Det bes videre om at det utarbeides en risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse).

### Statens vegvesens kommentar:

Spørsmål om etablering av gang- og sykkelveg vurderes i planarbeidet, jfr. også innspill fra Are Olaussen.

Det gjennomføres støyberegninger og utarbeides støysonekart som innarbeides i reguleringsplanen. Konsekvenser og evt. avbøtende tiltak utredes i reguleringsplanen. ROS-analyse utredes i reguleringsplanen.

### *Fylkesmannen i Finnmark (parsell 1B):*

Planprogrammet bør kort redegjøre for forholdet mellom varslet planarbeid og nasjonale miljømål. Planarbeidet vurderes å komme i konflikt med nasjonale eller viktige regionale hensyn, og skal forelegges Miljøverndepartementet før fastsetting.

Øvrige merknader:

Biologisk mangfold: Det må stilles krav om kartlegging av potensielle voksesteder for russearve, jfr "Handlingsplan for 10 trua karplaner i Finnmark 2010-2015".

Røddlistearten vasskrans er påvist ved utløpet av Pasvikelva og vil trolig bli påvirket negativt av tiltaket. Konsekvensene av tiltaket for vasskrans og russearve må utredes og synliggjøres ved vekting av traséalternativene.

Naturmangfoldloven: Det må tas inn i planprogrammet at utredningen tar sikte på å gi grunnlag for å kunne foreta vurderinger etter naturmangfoldloven.

Alt. 3 kommer i konflikt med jordbruksareal og skogbruk samt naturparken på østsiden. Det må synliggjøres, og i størst mulig grad tas hensyn til disse interessene i utredningen og ved valg av traséalternativ.

Det oppfordres videre til at støysonkart utarbeides etter retningslinjen T-1442, og det varsles innsigelse dersom støy ikke utredes.

Det bes videre om at det utarbeides en risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse).

Statens vegvesens kommentar:

Redegjørelse for forholdet mellom varslet planarbeid og nasjonale miljømål beskrives i planprogrammet. Siden planarbeidet kommer i konflikt med nasjonale eller viktige regionale hensyn vil planprogrammet bli forelagt Miljøverndepartementet før fastsetting, jfr. § 8 i KU-forskriften.

Merknad vedr. biologisk mangfold og naturmangfoldloven beskrives i planprogrammet. Det gjennomføres kartlegging av voksesteder for vasskrans og russearve samt konsekvenser for disse ved ulike traséalternativ. Dette vil inngå i planprogrammets pkt 8.3.

Vurdering vedr. jordbruks- og skogbruksareal foretas for alt. 3. Jord- og skogbruksarealer skal kartlegges og verdivurderes, og tiltakets konsekvenser skal beskrives.

Det gjennomføres støyberegninger og utarbeides støysonkart som innarbeides i reguleringsplanen, jfr. pkt 8.6 i planprogrammet. Konsekvenser og evt. avbøtende tiltak utredes.

ROS-analyse blir utarbeidet, jfr. pkt 9 i planprogrammet.

*Finnmark fylkeskommune (parsell 1A):*

Fylkeskommunen har planfaglig ingen merknader.

Kulturminnefaglig ber fylkeskommunen om at SEFRAK-registrerte bygninger blir tatt hensyn til. Befaring av automatisk freda kulturminner foretas i barmarksesongen 2011.

Statens vegvesens kommentar:

Rapport fra kulturminnebefaringen med eventuelle konsekvenser for kulturminner vil inngå i planbeskrivelsen.

*Finnmark fylkeskommune (parsell 1B):*

Fylkeskommunen har planfaglig ingen merknader.

Kulturminnefaglig ber fylkeskommunen om at det redegjøres for konflikter med SEFRAK-registrerte bygninger. Befaring av automatisk freda kulturminner foretas i barmarksesongen 2011.

Statens vegvesens kommentar:

Rapport fra kulturminnebefaringen, samt konsekvenser for kulturmiljø inngår i planprogrammets pkt 8.4 Kulturmiljø.

*Sametinget (begge parseller):*

Melder at befarings av samiske kulturminner foretas i barmarksesongen 2011.

Statens vegvesens kommentar:

Rapport fra kulturminnebefaringen med eventuelle konsekvenser for kulturminner vil inngå i planbeskrivelsen/konsekvensutredningen (jfr. fylkeskommunens merknad).

*Sør-Varanger kommune:*

Primærønske: Traséalternativ fra Elvenes på Bøkfjordens østside som krysser fjorden nærmere sentrum må utredes, da dette er det eneste traséalternativ som kan ses noenlunde fristilt fra en helhetlig plan for vegløsninger i området.

Subsidiært ønske: Gjennomføring av samlet KU for hele strekningen Elvenes – Bjørkheim som også omfatter følgekonskvenser for E6 fra Bjørkheim til Kirkenes havn etter fire hovedalternativ:

1. Null-alternativet (dagens trasé og standard på E105 og E6)
2. Rundvann – alt. A (oppgradert E105, dagens E6)
3. Rundvann – alt. B (oppgradert E105, oppgradert E6 gjennom sentrum)
4. Østre linje (Elvenes øst ned Bøkfjorden og kryssing nærmere sentrum og møter E6 i havneområdet).

Ikke-prissatte tema vurderes som dekkende. Vurderes ikke som tilfredsstillende at den samfunnsmessige/samfunns-økonomiske analyse først tas inn på reguleringsplanstadiet.

Statens vegvesens kommentar:

Statens vegvesen redegjorde i brev dat. 15.04.11 om at en ny trasé for E105 må meldes inn som et nytt prosjekt i Nasjonal Transportplan for neste planperiode, og må godkjennes av Stortinget. Det er sannsynlig at den prioriterte E105 har i denne planperioden forsvinner, og at rammen overføres til andre stamvegprosjekter. På denne bakgrunn har Statens vegvesen bedt formannskapet frafalle kravet om alternativ trasé langs Bøkfjorden.

En samlet KU for Elvenes – Bjørkheim med følgekonskvenser for E6 vil føre til at det ikke er mulig å ferdigstille reguleringsplan for parsell 1A i 2011. Man vil da heller ikke være i posisjon til å få bevilgning til strekningen i 2012.

Statens vegvesen vil derfor anbefale at KU-kravet ikke omfatter parsell 1A, men at den trafikkanalyse som prosjektet "Utredning av vegløsninger i Kirkenesområdet" har bestilt, foreligger før endelig politisk behandling.

For parsell 1B anbefaler Statens vegvesen at reguleringsplanen med KU inneholder en vurdering av de samfunnsmessige konsekvenser, med spesiell vekt på tungtrafikk, av forventet trafikkøkning over Storskog for hele Kirkenesområdet, herunder E6 fra Bjørkheimkrysset ned Solheimslia via Behrens plass og Arbeidergata til Kirkenes havn.

*Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) (parsell 1A):*

Vassdrag: Ved kryssing anbefales bruløsninger slik at vannstrengen ikke berøres. Bruer og kulverter må dimensjoneres ut fra 200-års flom og 50-års nedbørsintensitet. Erosjon og masselagring bør unngås.

Vassdragsmiljøet må vernes for forurensing/avrenning i bygge- og anleggsperioden. Kantvegetasjon bør i størst mulig grad bevares.

Reguleringsplanen skal inneholde en beskrivelse av vassdragskryssingene; utførelse, konsekvenser og evt. avbøtende tiltak.

Statens vegvesens kommentar:

Innspillene fra NVE følges opp gjennom planprosessen.

*NVE (parsell 1B):*

Vassdrag: Ved kryssing anbefales bruløsninger slik at vannstrengen ikke berøres. Bruer og kulverter må dimensjoneres ut fra 200-års flom og 50-års nedbørsintensitet. Erosjon og masselagring bør unngås.

Vassdragsmiljøet må vernes for forurensing/avrenning i bygge- og anleggsperioden. Kantvegetasjon bør i størst mulig grad bevares. Det forutsettes at dagens bru fjernes/ rives når ny bru er ferdigstilt.

Reguleringsplanen skal inneholde en beskrivelse av vassdragskryssingene; utførelse, konsekvenser og evt. avbøtende tiltak.

Vurdering av traséalt. 1 og 3: Svært lang brukonstruksjon, muligens større inngrep enn ny bru i samme område som dagens bru.

Vurdering av traséalt. 2: Relativt store vassdragsinngrep i Rundvassbekken med negative virkninger for naturmiljøet. Det minnes her om naturmangfoldloven.

NVE er ikke kjent med nevneverdige flom-, erosjons- eller isproblemer.

Det er grunn til å vurdere fare for kvikkleireskred nærmere. Alt 1 kan være mest utfordrende med tanke på fundamentering av bru på ustabile grunnforhold.

Alt. 4 (kombinasjon av 2 og 3) vurderes som det beste alternativet.

Statens vegvesens kommentar:

Innspillene fra NVE følges opp gjennom planprosessen.

Vurdering av faren for kvikkleireskred ivaretas gjennom de geotekniske undersøkelser. I forbindelse med planarbeidet vil det bli utført geotekniske undersøkelser (grunnundersøkelser) for å avklare ev. problematiske grunnforhold, slik at nødvendige løsninger for vegtiltaket kan bestemmes.

*Reindriftsforvaltningen i Øst-Finnmark (parsell 1A):*

Ingen merknader, da tiltaket ikke vil være til skade eller ulempe for reindriften i området.

Statens vegvesens kommentar:

Uttalelsen tas til orientering.

*Reindriftsforvaltningen i Øst-Finnmark (parsell 1B):*

Ingen merknader, da tiltaket ikke vil være til skade eller ulempe for reindriften i området.

Statens vegvesens kommentar:  
Uttalelsen tas til orientering.

## Merknader fra private, selskap, lag og foreninger

*Aud Thomassen (parsell 1B):*

Hvordan skal myke trafikanter krysse Pasvikelva hvis alt. 1 eller alt. 3 velges?

Statens vegvesens kommentar:

Hvis et av disse alternativene (eller nytt alternativ 5) velges, blir det vurdert en gang- og sykkelvegforbindelse fra ny bru til dagens veg gjennom Elvenes. Det er uaktuelt å legge opp til løsning for gående/syklende i tunnel, jfr. planprogrammets pkt 7.1.

*Varanger Kraftnett (begge parseller):*

Varanger Kraftnett har anlegg i området. Kostnader for flytting/ombygging må dekkes av Statens vegvesen.

Statens vegvesens kommentar:

Det er etablert egne retningslinjer for erstatning, som forutsettes fulgt.

*Finnmarkseiendommen (begge parseller):*

Fefo har ingen merknader, men ønsker at de blir involvert i planprosessen.

Statens vegvesens kommentar:

Ønsket til Fefo tas til orientering. Statens vegvesen vil invitere Fefo til eget møte i prosessen.

*Are Olaussen (parsell 1A):*

Olaussen ønsker at gang- og sykkelveg kommer inn på strekningen Hesseng – Rundvannet.

Statens vegvesens kommentar:

Det skal etableres gang- og sykkelveg på E105 parsell 2 (Elvenes øst – Storskog), og det er også krav om å etablere en tilfredsstillende løsning for gående og syklende gjennom Elvenes dersom denne løsningen blir valgt. Det er naturlig at dette spørsmålet vurderes i det videre planarbeidet for parsell 1A.

*Paul Thomassen, Ole og Aud Thomassen (parsell 1B):*

Alternativene 1, 2 og 4 vil være sterkt negativ for bygda. Alternativ sør (alt. 3) vil være den beste løsning for Elvenes.

Statens vegvesens kommentar:

Thomassens merknad tas til orientering.

*Elvenes Vel (parsell 1B):*

Uttalelse 07.04.11:

Ingen av framlagte traséer er tilfredsstillende, og anbefaler en alternativ trasé på østsiden av Bøkfjorden. Vil under ingen omstendighet godta at E105 skal gå gjennom bygda.

Uttalelse 13.04.11:

Ingen av alternativene 1-4 vil bli noen god løsning da bygda vil bli splittet og den økende trafikken blir en trafikkfelle for mange. Det ønskes at forkastet alt. A gjenopptas av Statens vegvesen, da det er den beste løsningen for Elvenes' befolkning.

Statens vegvesens kommentar:

Tidligere forkastet alternativ A tas inn i planprogrammet som nytt alternativ 5 og utredes videre. Det er også gitt et klart råd fra kommunen om at dette alternativet bør utredes.

*Kirkenes og omegn skiklubb (parsell 1A, i forbindelse med annen sak):*

Det må vurderes en sikrere løsning der lysløypa fra Kirkenes til Bjørnevattn krysser E105.

Statens vegvesens kommentar:

Løsning for lysløypas kryssing av E105 vurderes i reguleringsplanarbeidet for parsell 1A. Dette gjelder også andre krysningpunkter knyttet til friluftaktiviteter.

*Odd Gunnar Jensen (parsell 1A):*

Stans ved innkjøring til eiendommene 24/1/5, 24/1/6 og 24/35 gir trafikkfarlige situasjoner. Gammel veg på nordsiden bør tas i bruk for å skape mer oversikt.

Statens vegvesens kommentar:

I reguleringsplanen skal avkjørslar utformes etter krav i vegnormalen (håndbok 017). Ev. eksisterende avkjørslar utbedres ved behov.

*Liv-Judith Andersen (parsell 1B):*

Andersen driver Bjørnehiet familiebarnehage. Tunnel og vei ved siden av eller gjennom tomte vil føre til at hus og næringsvirksomhet blir rasert.

Statens vegvesens kommentar:

Innspillet vurderes under utredning av alt. 1. Eventuelle konsekvenser for alle berørte bygninger/eiendommer for alle alternativer utredes og vurderes som en del av planarbeidet, jfr. planprogrammets pkt 8.6.

*Saksbehandlingsregler i forhold til nasjonale eller viktige regionale hensyn:*

Da planarbeidet av Fylkesmannen er vurdert til å komme i konflikt med nasjonale eller viktige regionale hensyn skal planprogrammet forelegges miljøverndepartementet (MD) for fastsettelse, jf. KU-forskriftens § 8. Iht. samme paragraf skal MD innen to uker gi beskjed dersom det vil bli gitt merknader til planprogrammet. Vegvesenet har i brev av 24.05.11 lagt planforslaget fram for MD, det er i skrivende stund ikke innkommet svar fra MD i denne saken.

**Administrasjonens vurderinger:**

Administrasjonen vil kort gjengi forholdene rundt kommunens innspill til planprogrammet: Formannskapet vedtok i sak 041/11 et innspill til planprogrammet som oppsummert over. Statens vegvesen sendte 15.04.11 et tilsvarende til dette og ba om at formannskapet trakk innspillet. Formannskapet endret overnevnte vedtak i sak 058/11 og trakk dette innspillet. Etter fullmakt sendte så Ordføreren et nytt innspill til planprogrammet i brev av 26.05.11. Traséløsingene lagt fram i planprogrammet er i tråd med gjeldende innspill.

Slik administrasjonen ser det bør følgende momenter vurderes for de alternative traséløsningene:

Traséalternativ 1 legger opp til lang bruløsning over utløpet av Pasvikelva som vil kunne medføre store inngrep i vassdraget. Delalternativ A og C berører i tillegg eksisterende boliger. Delalternativ 1B bør vurderes som det mest aktuelle for traséalternativ 1 og utredes videre.

Traséalternativ 2 følger i hovedsak dagens trasé. Det foreligger prognoser om økt trafikk på E105 pga. pomorvisum og kommende grenseboerbevis eller visumfrihet. Det må utarbeides et støysonekart dersom dette alternativet tas med videre i planprosessen. Traséalternativet berører i stor grad eksisterende bebyggelse og avkjørslar. Stigningsforholdene tilsier også at det må gjøres store inngrep her. Dette kan berøre Rundvassbekken. Disse forholdene må utredes og det må utarbeides tilfredsstillende løsninger dersom traséalternativet tas med videre i planprosessen.

For traséalternativ 3 legges opp til en meget lang bruløsning over utløpet av Pasvikelva, dette vil kunne medføre store inngrep i vassdraget. Traséalternativ 3 vil i stor grad berøre Elvenesparken og gi uønskede negative konsekvenser for parken, som anses som et kulturminne. I tillegg vil en stor bru her trolig bli svært ruvende i landskapet. Ut i fra disse momentene vurderer administrasjonen det dithen at alternativ 3 bør forkaster.

Traséalternativ 4 er en kombinasjon av alt. 2 og 3 og vil på samme måte som alt. 2 berøre eksisterende bebyggelse, avkjørslar og Rundvassbekken. De samme momentene som nevnt under alt. 2 må utredes og det må utarbeides tilfredsstillende løsninger dersom traséalternativet tas med videre i planprosessen.

Traséalternativ 5 er etter administrasjonens vurdering det beste traséalternativet og vil gi den beste vegløsningen for E105 under visse forutsetninger. Dette traséalternativet berører ikke bebyggelsen i Elvenes og går stort sett utenom bebyggelsen nord for Rundvatnet. Traséalternativet går over et (så og si) urørt naturområde nord for Rundvatnet. Dersom traséalternativet tas med i den videre planprosessen må traseen befares for fredede kulturminner og truede plante og dyrearter. I tillegg må grunnforholdene her kartlegges (se også nedenfor).

For traséalternativ 1 og 5 må grunnforholdene ved planlagt bru over utløpet av Pasvikelva kartlegges. Området på østsiden av elva, nedstrøms av dagens bru berøres av tidevannet, dette bør vurderes for bruløsningen her. På grunn av tidligere virksomhet i dette området (sagbruk og tankanlegg) er det sannsynlig at det er forurensning i grunnen her. Det må derfor gjøres en grunnundersøkelse for å avdekke eventuell forurensning her, derfor disse alternativene tas med videre i planprosessen.

Etter administrasjonens vurdering må det for valgt traséalternativ utredes gang- og sykkelvei, vedtatte plan for E105 parsell 2 har regulert inn gang- og sykkelvei, denne må tilknyttes parsell 1.

Traséalternativene 1, 3 og 5 har strengninger med tunnel. Det må derfor utredes løsninger for gang- og sykkelvei utenom tunnel, som knyttes til ny bru over Pasvikelva for disse. Eksempelvis, for traséalternativ 5 kan dagens vei rundt Rundvatnet benyttes til kjørevei for bebyggelse på Elvenes med egen gang- og sykkelvei. Gang- og sykkelveien kan her føres gjennom boligområdet og påknyttes ny bru.



Etter en samlet vurdering vurderer administrasjonen traséalternativ 1B og 5 til å gi de beste vegløsningene for lokalsamfunnet i Elvenes og den videre prosessen bør derfor inkludere disse traséalternativene.

### **Kommuneplanens hovedmål:**

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

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

Næringsutvikling: Opprustning av E105 er i tråd med fjerde kulepunkt i satsningsområde Næringsutvikling i Kommuneplanens samfunnsdel. Ny vegløsning for E105 vil bidra til å "legge til rette for infrastruktur som gjør det mulig, gjennom utvidelser, knoppskyting og nyetableringer, å skape 1200 nye arbeidsplasser innen produksjon, privat og offentlig tjenesteyting"

Infrastruktur: Traséløsningene som foreligger i dette planprogrammet er i strid med første kulepunkt for satsningsområde Infrastruktur i Kommuneplanens samfunnsdel. Formannskapet vedtok i sak 041/11 et innspill til planprogrammet ut i fra dette. Formannskapet har i sak 058/11 endret dette vedtaket og trakk dette innspillet. Ordføreren sendte etter fullmakt nytt innspill til planprogrammet i brev av 26.05.11. Traséløsningene er i tråd med gjeldende innspill.

Barn og ungdom: Tiltaket berører kulepunkt ni i satsningsområde Barn og ungdom i Kommuneplanens samfunnsdel. Iht. dette kulepunktet må valgt traséløsning ivareta og sikre trygge skoleveger og trafikksikre boområder for barn og ungdom.

Kompetansebygging:

Økonomi:

Universell utforming, jfr. bestemmelser i plan- og bygningslov:

Øvrige satsningsområder kan ikke ses å bli berørt i denne sak.

**Alternative løsninger:**

I medhold av plan- og bygningslovens § 12-9, jf. § 12-11, samt forskrift om konsekvensutrednings § 7 innstiller Formannskapet/ utvalg for strategi og utvikling at Kommunestyret avslår *Planprogram for E105 Hesseng – Storskog, Rundvatnet – Elvenes (parsell 1B)*, datert 25.05.11.

Begrunnelse: Planprogrammet er i strid med første kulepunkt for satsningsområde Infrastruktur i Kommuneplanens samfunnsdel. Opprusting av dagens E105 fra Elvenes til Hesseng med de traséalternativer forespeilet i planprogrammet tilfredsstillende ikke formannskapets forventninger for infrastrukturløsningen på Kirkeneshalvøya. Formannskapet vurderer dagens trasé til å være i så god stand at utbedringer ikke synes nødvendig.

#### **Forslag til innstilling:**

I medhold av plan- og bygningslovens § 12-9, jf. § 12-11, samt forskrift om konsekvensutrednings § 7 innstiller Formannskapet/ utvalg for strategi og utvikling at *Planprogram for E105 Hesseng – Storskog, Rundvatnet – Elvenes (parsell 1B)*, datert 25.05.11 med tilhørende merknadsbehandling (av 24.05.11) fastsettes av Kommunestyret og sendes på høring/legges ut til offentlig ettersyn i 6 uker. Det stilles krav om at traséalternativ 1B og 5 prioriteres videre i plan- og utredningsarbeidet og at kommunens merknader til disse traséalternativene (over) tas inn i dette arbeidet.

Begrunnelse: Planprogrammet ivaretar innkomne merknader og innspill, jf. vegvesenets kommentarer over. Traséalternativ 1B og 5 vurderes av kommunen som de mest relevante og realistiske alternativene til beste for lokalsamfunnet i Elvenes spesielt og kommunen generelt, jf. administrasjonens vurderinger over.

#### **Behandling 17.08.2011 Formannskapet/utvalg for strategi og utvikling**

Saksordfører: Leif Astor Bakken. I saksordførers fravær orienterte Linda Beate Randal

#### **Formannskapets vedtak i sak 106/11:**

\*

Bente Larssen  
rådmann

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



**Statens vegvesen**

SØR-VARANGER KOMMUNE  
Boks 406, 9915 Kirkenes

**30 MAI 2011**

Saksnr:	Dok.nr:	Off.vurdering:
		Kopi til:



# PLANPROGRAM

Prosjekt: **E105 Hesseng - Storskog**

Parsell: **Rundvatnet - Elvenes (parsell 1B)**  
**Reguleringsplan med konsekvensutredning**  
Sør-Varanger kommune

## Innholdsfortegnelse

1	Innledning .....	3
1.1	Bakgrunn for prosjektet.....	3
1.2	Organisering og roller .....	3
1.3	Planprosessen .....	3
2	Rammer og føringer .....	7
2.1	Rikspolitiske retningslinjer .....	7
2.2	Nordområdesatsingen.....	7
2.3	Nasjonal Transportplan .....	7
3	Mål for prosjektet.....	8
3.1	Samfunns mål.....	8
3.2	Effekt mål.....	8
3.3	Resultat mål.....	8
4	Beskrivelse av planområdet .....	9
5	Avgrensning til prosjektet "Utredning av vegløsninger i Kirkenes-området.....	9
6	Viktige utfordringer og problemstillinger .....	10
6.1	Dagens situasjon.....	10
6.2	Rødlistede arter .....	11
6.3	Kulturminner .....	11
6.4	Vernehensyn.....	11
6.5	Vassdrag.....	11
7	Tiltaket .....	12
7.1	Standard og utforming.....	12
7.2	Alternativer som skal vurderes.....	14
7.2.1	Alternativ 1 – Omleggingsalternativ nord for Elvenes .....	14
7.2.2	Alternativ 2 – Opprustingsalternativ langs dagens vegtrasé .....	15
7.2.3	Alternativ 3 – Omleggingsalternativ sør for Elvenes.....	15
7.2.4	Alternativ 4 – Kombinasjon av alternativ 2 og 3 .....	16
7.2.5	Alternativ 5 – Lang omleggingstrasé med tunnel nord for Elvenes.....	16
7.2.6	Ny bruløsning over Pasvikelva.....	16
7.3	Forkastede alternativer.....	17
8	Konsekvensutredning .....	19
8.1	Landskapsbilde/bybilde.....	20
8.2	Nærmiljø og friluftsliv .....	20
8.3	Naturmiljø .....	21
8.4	Kulturmiljø.....	21
8.5	Naturressurser .....	21
8.6	Tema som blir behandlet i reguleringsplanens planbeskrivelse.....	22
9	Risiko- og sårbarhetsanalyse.....	22

## Forord

Statens vegvesen har som tiltakshaver igangsatt arbeidet med reguleringsplan for utbedring av E105 mellom Rundvatnet og Elvenes i Sør-Varanger kommune.

Utbyggingen er en del av opprustingen av E105 på strekningen fra Hesseng (E6 på Bjørkheim) til Storskog og den norsk-russiske grensen.

Arbeidet med reguleringsplan med konsekvensutredning vil pågå i 2011 med mål om oversendelse av forslag til reguleringsplan m/KU til Sør-Varanger kommune for sluttbehandling i første halvår 2012.

Foreliggende forslag til planprogram er utarbeidet etter at planprogrammet har vært gjenstand for offentlig ettersyn og høring.

Statens vegvesen Region nord  
Avdeling Finnmark

25. mai 2011

Kontaktperson i forbindelse med planarbeidet er:

Bjarne Mjelde  
Tlf. 78 94 17 92 / 416 42 293  
e-post: [bjarne.mjelde@vegvesen.no](mailto:bjarne.mjelde@vegvesen.no)



# 1 Innledning

## 1.1 Bakgrunn for prosjektet

E105 fra Storskog til Hesseng er den eneste vegforbindelsen mellom Russland og Norge. I handlingsplanen til Nasjonal Transportplan er det forutsatt opprusting av vegen med oppstart i perioden 2010-2013. Fullføring er forutsatt i perioden 2014-2019. Vegen er i utgangspunktet delt opp i to parseller:

- **Parsell 1: Hesseng – Elvenes**
- **Parsell 2: Elvenes – Storskog**

Reguleringsplan for parsell 2 ble vedtatt av kommunestyret i Sør-Varanger 6. mai 2010. Anleggsarbeidene (på parsell 2) starter i 2011 med bevilgning over statsbudsjettet. Med bakgrunn i handlingsprogrammet til nasjonal transportplan er det sannsynlig at ev. bevilgning i 2012 også innebærer oppstart av anleggsarbeider på parsell 1.

## 1.2 Organisering og roller

Tiltaket er forutsatt finansiert over statsbudsjettet. Tiltakshaver og planforslagsstiller er Statens vegvesen, Region nord. Planmyndighet og ansvarlig myndighet for reguleringsplan og konsekvensutredning er Sør-Varanger kommune.

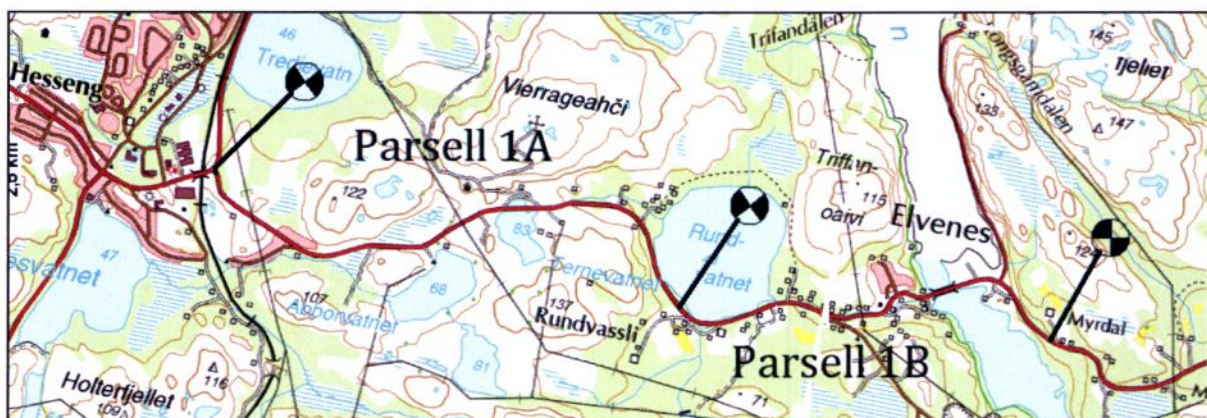
Planarbeidet er organisert i Statens vegvesen region nord, avdeling Finnmark, plan- og vegseksjonen Øst-Finnmark. Planarbeidet gjennomføres i en prosjektgruppe med bred faglig sammensetning fra Statens vegvesen region nord.

## 1.3 Planprosessen

Siden det er sannsynlig med oppstart av anleggsarbeider på strekningen mellom Hesseng og Elvenes (parsell 1) i 2012 er det nødvendig å få utarbeidet og vedtatt reguleringsplan for denne vegstrekningen.

Arbeidet med reguleringsplan med konsekvensutredning (KU), herunder også vurderinger av alternative vegtraséer ved bygda Elvenes, vil kunne ta for lang tid i forhold til ønsket byggestart. Statens vegvesen ønsker derfor å dele parsell 1 i to reguleringsplanstrekninger.

**Parsell 1A** Reguleringsplan for vegstrekningen fra Hesseng (kryss med E6) til Rundvatnet  
**Parsell 1B** Reguleringsplan med KU for vegstrekningen fra Rundvatnet til Elvenes (øst).



Figur 1. Parsellinndeling

Det antas at arbeidet med reguleringsplan for parsell 1A vil være mindre konfliktfylt enn på resten av strekningen, og dermed vil nødvendig planvedtak kunne foreligge tidligere enn på parsell 1B. På denne måten sikrer vi at nødvendig formelt plangrunnlag foreligger så tidlig at eventuelle anleggsarbeider kan igangsettes på parsell 1 i 2012.

Dersom det senere viser seg at planprosessen for parsell 1B på strekningen Rundvatnet til Elvenes går raskere enn forventet, kan det bli aktuelt å fremme en felles reguleringsplan for hele vegstrekningen fra Hesseng til Elvenes før sluttbehandlingen (dvs. at planforslag for parsell 1A og 1B slås sammen).

Dette planprogrammet omhandler reguleringsplanarbeidet for parsell 1B mellom Rundvatnet og Elvenes.

Statens vegvesen vurderer at det ikke er nødvendig å gjennomføre en konsekvensutredning for parsell 1A, da tiltaket ikke vil ha *vesentlige* virkninger for miljø og samfunn, jf. § 4 i Forskrift om konsekvensutredninger (FOR 2009-06-26).

Reguleringsplan for parsell 1A gjennomføres som en egen atskilt planprosess og oppstarten av dette planarbeidet varsles særskilt.

### **Plannivå**

Sør-Varanger kommune har stilt som krav at det utarbeides konsekvensutredning for tiltaket (Formannskapet sak 003/10).

Planen for vegstrekningen fra Rundvatnet til Elvenes fremmes derfor som en reguleringsplan med tilhørende konsekvensutredning for tiltaket.

### **Planprogram**

Det første formelle ledd i arbeidet med reguleringsplanen er utarbeidelsen av dette planprogrammet.

Formålet med planprogrammet er:

- å klargjøre formålet med planarbeidet
- å redegjøre for rammer og premisser avklart gjennom overordnet plan
- å beskrive hvilke utbyggingsstrategier og alternativer som vil bli vurdert
- å beskrive antatte problemstillinger som vil bli belyst, herunder valg av metode
- å beskrive hvilke konsekvenser som er viktige å vurdere
- å tilpasse omfanget av, og nivået på planarbeidet og de problemstillinger planarbeidet er ment å omfatte
- å beskrive opplegg for informasjon og medvirkning.

Planprogrammet skal ikke omfatte alle mulige effekter av tiltaket, men begrenses til tema der man forventer *vesentlige* virkninger, jf. KU-forskriftens § 4. Detaljeringen skal legges på et nivå som er tilstrekkelig for å fatte en beslutning. Planprogrammet skal sikre en forutsigbar prosess.

Foreliggende forslag til planprogram søker å gi planmyndigheten et solid grunnlag for å treffe de nødvendige beslutningene knyttet til opprusting av E105 mellom Rundvatnet og Elvenes. Arbeidet bygger på Plan- og bygningsloven (LOV-2008-06-27-71) samt Forskrift om konsekvensutredninger (FOR 2009-06-26). Forskriften skal sikre at hensynet til miljø og samfunn blir vurdert og ivaretatt under planarbeidet. Det er også et mål å forenkle prosessene og sikte mot de utredninger som er relevante for beslutningene.

### **Konsekvensutredning (KU)**

Målet med å gjennomføre en konsekvensutredning er at hensynene til miljø og samfunn blir tatt i betraktning under forberedelsene av planene eller tiltaket. Konsekvensutredningen er viktig når det tas stilling til om, og eventuelt på hvilke vilkår, planen eller tiltaket kan gjennomføres. Statens vegvesen vil utarbeide konsekvensutredningen i samsvar med planprogrammet som Sør-Varanger kommune fastsetter. Konsekvensutredningen innarbeides som en del av reguleringsplanens planbeskrivelse.

### **Videre planprosess**

Arbeidet med reguleringsplan samt konsekvensutredning vil bli gjennomført i to hovedfaser.

#### Fase 1 – utredning/vurdering

- Videre vurdering/detaljutforming av aktuelle vegalternativer
- Utredning/beskrivelse av aktuelle konsekvenser av vegalternativene
- Beslutning om valg av alternativ

I fase 1 vil nivå/omfang for konsekvensutredninger tilpasses nødvendig behov for å ta beslutning om valg av vegalternativ. Det gjennomføres ikke fullstendig konsekvensutredning for alle alternativene.

#### Fase 2 – endelig plan med konsekvensutredning

- Endelig planforslag og konsekvensutredning utarbeides for valgt alternativ i fase 1.
- Gjennomføring av høring/offentlig ettersyn og merknadsbehandling
- Oversendelse av endelig planforslag med konsekvensutredning til Sør-Varanger kommune

Endelig planforslag med konsekvensutredning vil kun bli utarbeidet for ett alternativ.

Reguleringsplan med KU vil bli lagt ut til offentlig ettersyn når planforslaget er ferdig. Etter at høringsperioden er over vil Statens vegvesen vurdere og behandle innkomne merknader og planforslaget fullføres. Sør-Varanger kommune kan deretter ta saken opp til endelig politisk behandling og vedtak.

### **Informasjon og medvirkning**

Det er viktig å sikre medvirkning i planprosessen, og å formidle resultatene på en enkel og forståelig måte. Statens vegvesen og Sør-Varanger kommune har som mål å gi god informasjon om planarbeidet, slik at alle parter har mulighet for god innsikt i prosessen, foreslåtte løsninger og konsekvensene av disse. Informasjon blir først og fremst gitt gjennom åpne møter, samt møter med berørte parter og berørte myndigheter. Informasjon legges også ut på hjemmesidene til Statens vegvesen og Sør-Varanger kommune ([www.vegvesen.no](http://www.vegvesen.no) og [www.svk.no](http://www.svk.no)).



For å sikre muligheter til medvirkning legges det blant annet opp til følgende:

- Åpent møte (folkemøte) samt åpen kontordag i Kirkenes i forbindelse med:
  - oppstart av reguleringsplanarbeid/høring av forslag til planprogram
  - offentlig ettersyn/høring av forslag til reguleringsplan med KU
- Informasjonsmøte(r) med formannskapet (planutvalg) – flere ganger i prosessen
- Befaring/møte hos grunneiere langs strekningen som blir/kan bli berørt av tiltaket
- Presentasjon(er) for planforum/sectorinteresser

Statens vegvesen vil også ivareta nødvendig medvirkning/informasjon i fase 1 før det tas beslutning om valg av alternativ (jf. beskrivelse av fase 1 ovenfor). Opplegget for denne medvirkningen/informasjonen vurderes nærmere i planprosessen.

I tillegg ønsker Statens vegvesen å være åpen og gi aktiv informasjon til aktuelle interessenter gjennom planprosessen. Det vil vurderes/benyttes ulike tiltak/virkemidler for å sikre dette gjennom planarbeidet (f.eks. møter, internettsider, media m.m.).

Som tiltakshaver vil Statens vegvesen ha hovedansvaret for utarbeidelse av planforslag med KU og vil av den grunn også stå som hovedansvarlig i forhold til informasjon og medvirkning i planarbeidet.

### **Tidsplan**

Det er en målsetting å ha forslag til reguleringsplan med KU ferdig i løpet av høsten 2011, slik at planforslaget kan oversendes til Sør-Varanger kommune i desember 2011 til politisk behandling og vedtak i 1. kvartal 2012.

## 2 Rammer og føringer

### 2.1 Rikspolitiske retningslinjer

#### Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging

Retningslinjene skal ligge til grunn for planlegging og styring etter plan- og bygningsloven i kommuner, fylkeskommuner og hos statlige myndigheter. Hensikten er å oppnå en bedre samordning av arealplanlegging og transportplanlegging både i kommunen og på tvers av kommuner, sektorer og forvaltningsnivåer. Arealbruk og transportsystem skal utvikles slik at de fremmer samfunnsøkonomisk og effektiv trafikkutvikling. Det skal legges til grunn et langsiktig, bærekraftig perspektiv i planleggingen. Det skal legges vekt på å oppnå regionale helhetsløsninger på tvers av kommunegrensene.

I henhold til retningslinjene bør planlegging av utbyggingen og transportsystemet samordnes slik at det legges til rette for en mest mulig effektiv, trygg og miljøvennlig transport, og slik at transportbehovet begrenses, samt at ulike transportmåter kan samordnes. En bør etterstrebe og samle naturinngrepene mest mulig. Utformingen bør dessuten bidra til å bevare grøntstruktur, biologisk mangfold og de estetiske kvalitetene i bebygde områder.

### 2.2 Nordområdesatsingen

Regjeringens nordområdestrategi inneholder følgende hovedprioriteringer:

1. Vi skal utøve myndighet i nord på en troverdig, konsekvent og forutsigbar måte.
2. Vi skal være helt i front internasjonalt når det gjelder utvikling av kunnskap om, for og i nordområdene.
3. Vi skal være den fremste forvalter av miljøet og naturressurser i nordområdene.
4. Vi vil legge til rette for en videreutvikling av petroleumsvirksomheten i Barentshavet, og at virksomheten får størst mulig betydning for norsk og nordnorsk kompetansebygging og for lokal og regional næringsutvikling.
5. Vi vil at nordområdepolitikken skal bidra til å trygge utfolkens livsgrunnlag, næringer, historie og kultur i nordområdene.
6. Vi vil videreutvikle folk-til-folk-samarbeidet i nord.
7. Vi vil styrke samarbeidet med Russland.

### 2.3 Nasjonal Transportplan

Nasjonal transportplan 2010-2019 forutsetter at strekningen E105 Storskog-Hesseng skal opprustes i planperioden (St.meld. nr 16 (2008-2009)). Det henvises til at mulighetene for øking i person- og godstransport begrenses av manglende kapasitet på grensepasseringsstedet og dårlig standard på grensevegen. Utbedring av vegstrekningen vil være fordelaktig med tanke på økt trafikk, spesielt når tilstøtende veger på russisk side utbedres.

I NTPs handlingsprogram forutsetter det videre at vegomlegging ved Elvenes må vurderes på grunn av bebyggelse, og at det bygges ny bru over Pasvikelva. For øvrig legges det opp til kurveutbedringer og breddeutvidelse.

Meldingen "Ny infrastruktur i nord" som transportetatene la fram i oktober 2010 viser til at Kirkenes/Sør-Varanger har stor betydning og sterk vekst på grunn av gruvedrift, petroleumsvirksomhet i Barentshavet, økt samarbeid med Russland og noe med Finland, samt åpning av den nordlige sjøruten. Grenseboeravtalen er første steg på vegen til et felles regionalt arbeidsmarked i vekst.

## **3 Mål for prosjektet**

### **3.1 Samfunns mål**

Ved å oppfylle prioriteringen i Nasjonal transportplan og handlingsprogrammet ønsker man å sikre bedre framkommelighet mellom Norge og Russland, ved å utbedre dagens stamvegforbindelse.

Begrunnelsen er en forventning om økt trafikk av personer og kjøretøyer pga innføring av grenseboerbevis, økt økonomisk samhandling for øvrig, samt forventninger om økt industrielt samarbeid i nordområdene.

### **3.2 Effektmål**

Følgende målsettinger legges til grunn for planarbeidet/tiltaket:

- Tilrettelegging for bedre trafikkavvikling/framkommelighet gjennom utbedring av kurvatur og stigningsforhold
- God trafiksikkerhet
- Reduserte transportkostnader
- Ivaretagelse av bomiljø (herunder støyforhold)
- Sikre at prinsipper for universell utforming ivaretas
- Minimalisere konsekvenser for naturmiljø
- God landskapstilpasning
- Minimalisere vedlikeholdsbehov/kostnader

### **3.3 Resultatmål**

Det er behov for å få på plass plangrunnlag (reguleringsplan) for å sikre nødvendig grunnlag for erverv av grunn og rettigheter til gjennomføring av aktuelle tiltak i forbindelse med opprusting av E105 på planstrekningen.

## 4 Beskrivelse av planområdet

E105 er den eneste vegforbindelse fra Norge til Russland og går fra E6 på Hesseng (Bjørkheim) og fram til Storskog og riksgrensen til Russland. Vegstrekningen er ca. 10 km lang og ligger i Sør-Varanger kommune. Omtrent midt på strekningen (ved bygda Elvenes) krysser vegen med bru over Pasvikelva.

Planområdet for E105 Rundvatnet – Elvenes (parsell 1B) omfatter en ca. 2,4 km lang delstrekning av E105 (jf. figur 1). Denne strekningen omfatter vegstrekningen gjennom Elvenes og strekker seg til plangrensen for reguleringsplanen for E105 Elvenes - Storskog (parsell 2) øst for dagens bru over Pasvikelva. På grunn av aktuelle alternativer som skal vurderes for ny E105 på parsell 1B samt forhold på første delen av parsell 2 kan det være aktuelt at reguleringsplanen for parsell 1B overlapper/omregulerer gjeldende reguleringsplan for parsell 2 (ca. 300 meter).

På østsiden av Pasvikelva strekker Elvenesparken seg langs Pasvikelva (sør for dagens bru) med en skogssti som går oppover langs elva. Elvenesparken avgrenses mot E105 i øst. Elvenesparken og skogsstien er et samarbeid mellom Finnmarkseiendommen (Fefo - tidligere Statskog), Sør-Varanger kommune, Fylkesmannen i Finnmark og Elvenes vel. Parken er et arboretum bestående av treslag som er fremmede i Sør-Varanger. Parken brukes av barnehager og skoler i kommunen. Fefo vurderer Elvenesparken som et unikt og bevaringsverdig område.

Nord for eksisterende bru ligger Bøkfjorden, som er nasjonal laksefjord.

Deler av området (fra vestre bredd Elvenes til ca 1 km fra Bjørkheimkrysset) er sommerbeite for reinbeitedistrikt 5A Beacheveai. Det er en trekklei like vest for Rundvatnet. Reinbeitedistrikt 3 Vinninjarga har beiteområde på østsiden av Pasvikelva/Bøkfjorden, men dette grenser ikke til planområdet (kilde: Nordatlas).

Den delen av planområdet som strekker seg vestover fra Pasvikelva inngår i Kirkeneshalvøya viltfredningsområde. Alle pattedyr og fugler skal være fredet hele året på statens grunn på Kirkeneshalvøya (forskrift 1961-10-20 nr 5).

Det er svært varierte grunnforhold. Landskapet er knausete med hyppige fjellblotninger, med forekomster av løsmasser mellom dem. Det veksler mellom morenejord, torv, leire og siltige masser med høyt vanninnhold.

## 5 Avgrensning til prosjektet "Utredning av vegløsninger i Kirkenes-området"

Det er igangsatt et prosjekt hvor framtidige behov for veg/infrastruktur-løsninger i Kirkenes-området skal vurderes. Dette ledes av en egen styringsgruppe med representanter fra Sør-Varanger kommune, Finnmark fylkeskommune, Avinor AS, Kystverket og Statens vegvesen. Ordfører Linda Randal er leder av styringsgruppen.

Utredningsområdet for dette prosjektet omfatter også planområdet for E105, selv om E105 ikke inngår direkte i utredningsarbeidet.

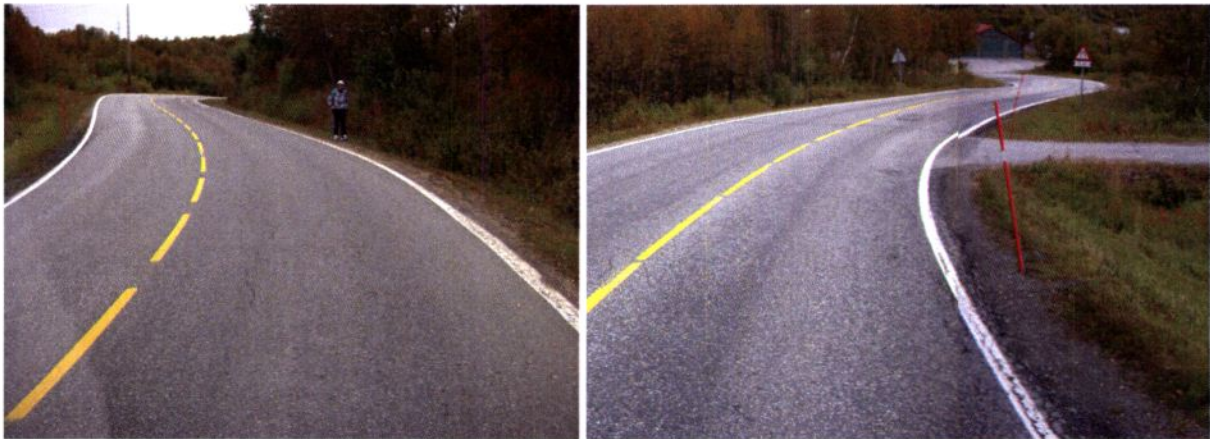
## 6 Viktige utfordringer og problemstillinger

### 6.1 Dagens situasjon

Vegstrekningen går gjennom bygda Elvenes og over Elvenes bru til østsiden av Pasvikelva. Strekningen er smalere enn 7,5 meter og har dårlig horisontal- og vertikalgeometri, spesielt på strekningen fra Skafferhullvegen til Elvenes bru. I tillegg er siktforholdene dårlige på deler av strekningen. Vegstrekningen mangler tilbud til gående og syklende. Strekningen oppfattes derfor som utrygg og dette blir forsterket av kombinasjonen av smal vegbredde, dårlig kurvatur og begrensede siktforhold. Det er mange enkeltavkjørsler samt noen kryss på planstrekningen.

Fartsgrensen er nedsatt til 50/60 km/t på mesteparten av vegstrekningen (fra Rundvatnet til øst for Elvenes bru).

Dagens veg har en trafikkmengde på ca. 1400 kjt/døgn (ÅDT - årsdøgntrafikk). Trafikken til/fra Russland ved Storskog utgjør ca. 120 kjt/døgn (2010). I løpet av de siste 20 årene (1991-2010) er det registrert 4 trafikkulykker med personskade langs planstrekningen.



Figur 2. Dagens situasjon gjennom Elvenes - kurvatur/siktforhold

Dagens Elvenes bru er smal og har begrensninger i forhold til høyde og vil være en mulig flaskehals i forhold til framtidig økning av tungransporten på vegstrekningen. Det forventes at opprettholdelse av dagens bru vil kunne kreve høye vedlikeholdskostnader.

På grunn av grunnforholdene på planstrekningen er det også noe setningsproblematikk langs dagens veg gjennom Elvenes. Det forventes imidlertid mindre utfordringer i forhold til grunnforhold på denne planstrekningen enn på øvrige deler av E105.

På grunn av forventet utvikling i nordområdene og spesielt Kirkenes-området er det sannsynlig med en betydelig trafikkvekst mellom Russland og Norge og spesielt i forhold til tungtrafikken. I den forbindelse er det sannsynlig at ovennevnte forhold på dagens veg vil bli ytterligere forverret.



## **6.2 Rødlistede arter**

Flere rødlistede dyre- og plantearter er registrert innenfor planområdet. Ifølge [www.miljostatus.no](http://www.miljostatus.no) gjelder dette:

- Lappskjegg (plante) ved Pasvikelva
- Høstvasshår (plante) ved Pasvikelva
- Brushane (fugl) på neset mot Bøkfjorden
- Elvemusling i Rundvasselva

## **6.3 Kulturminner**

Det finnes en rekke SEFRAK-registrerte bygninger innenfor planområdet. For øvrig er det ikke gjennomført kulturminnebefaring innenfor planområdet. Det er et potensiale for funn av automatisk fredete kulturminner som ikke er kartlagt tidligere.

## **6.4 Vernehensyn**

Vernehensynene gjelder i hovedsak Kirkeneshalvøya viltfredningsområde og Bøkfjorden som nasjonal laksefjord. I tillegg grenser Elvenesparken inntil planstrekningen. Det er interesser om å bevare dette området men området har ikke et formelt vern.

## **6.5 Vassdrag**

Berørte vassdrag er Rundvatnet, Rundvassbekken fra Rundvatnet ned til Pasvikelva, og Pasvikelva. Rundvatnet har i dag to vannspeil, noe som er uheldig. Det må etableres en tilfredsstillende løsning for en eventuell vegløsning langs Rundvassbekken.

## 7 Tiltaket

### 7.1 Standard og utforming

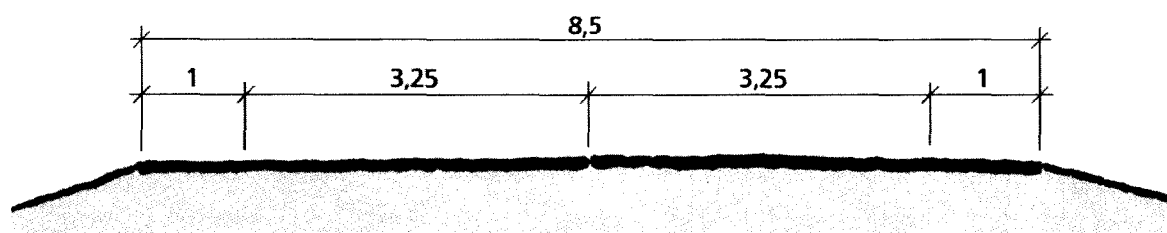
Trasévalg, herunder bruløsning over Pasvikelva, vil bli en viktig utfordring. Dersom det blir aktuelt helt eller delvis å bygge på eksisterende trasé gjennom Elvenes, vil det bli viktig å etablere løsninger som både gir en akseptabel stamvegstandard og som tar hensyn til bygda Elvenes.

Som grunnlag for planarbeidet og utforming og dimensjonering av veg- og trafikkløsninger tas det utgangspunkt i krav i håndbok 017 veg- og gateutforming.

E105 skal utbedres etter dimensjoneringsklasse S2 Stamveger, ÅDT 0-4000 og fartsgrense 80 km/t. Dette gir følgende krav/forutsetninger for tiltaket:

Vegbredde:	8,5 m
Minste horisontalkurveradius:	250 m
Minste vertikalkurveradius, lavbrekk:	1900 - 2300 m (avhengig av horisontalkurvatur)
Minste vertikalkurveradius, høgbrekk:	2800 – 4000 m (avhengig av horisontalkurvatur)
Maks stigning:	6,0 – 8,0 % (avhengig av horisontalkurvatur)
Kryssløsning:	T-kryss
• Vertikalkurveradius, høgbrekk:	≥ 6100 m
• Overhøyde:	≤ 6 %
• Stigning:	≤ 5 %

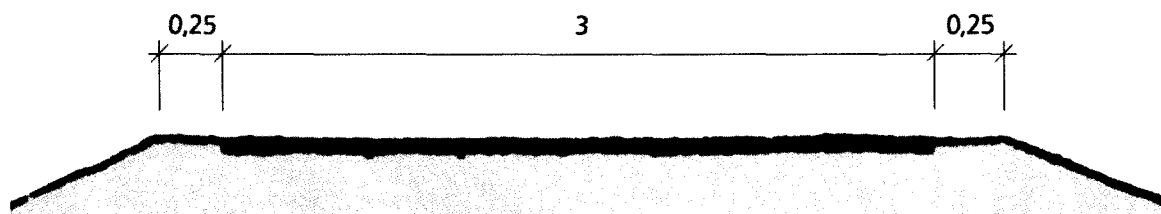
Det planlegges for 10 tonns helårs bæreevne.



Figur 2. Tverrprofil S2, 8,5 m vegbredde (mål i m)

For å oppnå best mulig framkommelighet for tungtrafikken er det ønskelig å tilstrebe maksimal stigning på 6 % på planstrekningen.

Langs vegstrekningen skal det i tillegg etableres tilfredsstillende løsning for gående og syklende fortrinnsvis som gang- og sykkelveg med 3 m grøft mot E105. Ved eventuell omlegging (tunnel) utenom bygda Elvenes skal gang- og sykkeltrafikken benytte eksisterende veg som blir lokalveg. Det skal ikke tilrettelegges for gang- og sykkeltrafikk gjennom tunnel.



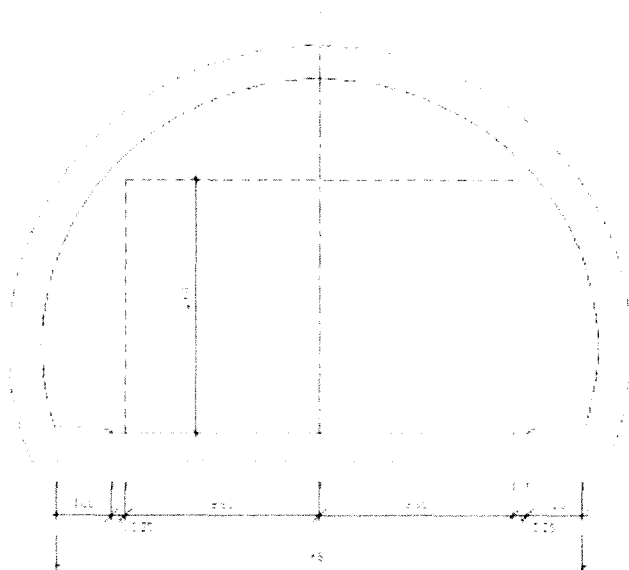
Figur 3. Tverrprofil gang- og sykkelveg (mål i m)

For delstrekningen gjennom bygda Elvenes er det aktuelt å vurdere en mer stedstilpasset løsning (etter dimensjoneringsklasse S1). Da kan det oppnås en helhetlig løsning som ivaretar trafikksikkerhet og hensynet til omgivelsene og bomiljøet på en mer helhetlig måte. Ved å etablere en smalere og ”mykere” vegløsning bidrar dette både til å senke fartsnivået samt begrense inngrepene i landskapet og eiendommene langs vegen. Dette kan bl.a. innebære mindre avstand mellom veg og gang- og sykkelveg samt rabatt i stedet for grøft.

Kravene/forutsetningene til S1 er ikke like strenge/stive som ovennevnte krav for S2.

Eventuell tunnelløsning skal dimensjoneres/utformes etter håndbok 021 Vegtunneler. Veg i tunnel skal dimensjoneres med de samme forutsetninger når det gjelder linjeføringskravene som veg i dagen. Når det gjelder stigning skal imidlertid veg i tunnel ikke bygges med mer enn 5 % stigning. I tillegg er det noen spesielle utformingskrav som gjelder for tunneler.

Med bakgrunn i aktuell trafikkmengde og tunnellengde er det for tunnelløsninger aktuelt å legge til grunn tunnelklasse B og tunnelprofil T9,5 (jf. figur 6).



Figur 4. Tunnelprofil T9,5 (mål i m)

Det er noen strengere krav til bl.a. bredder og linjeføringen inntil og over bruer som får betydning for endelige veg-/bruløsning.



## 7.2 Alternativer som skal vurderes

Før det tas stilling til endelig løsning for E105 skal flere alternativer vurderes nærmere. Alternativene som inngår i planarbeidet er nærmere beskrevet nedenfor. Alternativene er nummerert fra 1 til 4 (ikke rangert) og framgår av kartskisse i vedlegg 1-4. I tillegg inngår det en egen kartskisse under kapitlet for det enkelte alternativ.

På kartskissene framgår ikke eksakt lokalisering og arealbehov knyttet til de nye vegløsningene, men viser en grov trasé/korridor for de ulike alternativene som blir utgangspunkt for videre vurdering/detaljering samt utredning av konsekvenser.

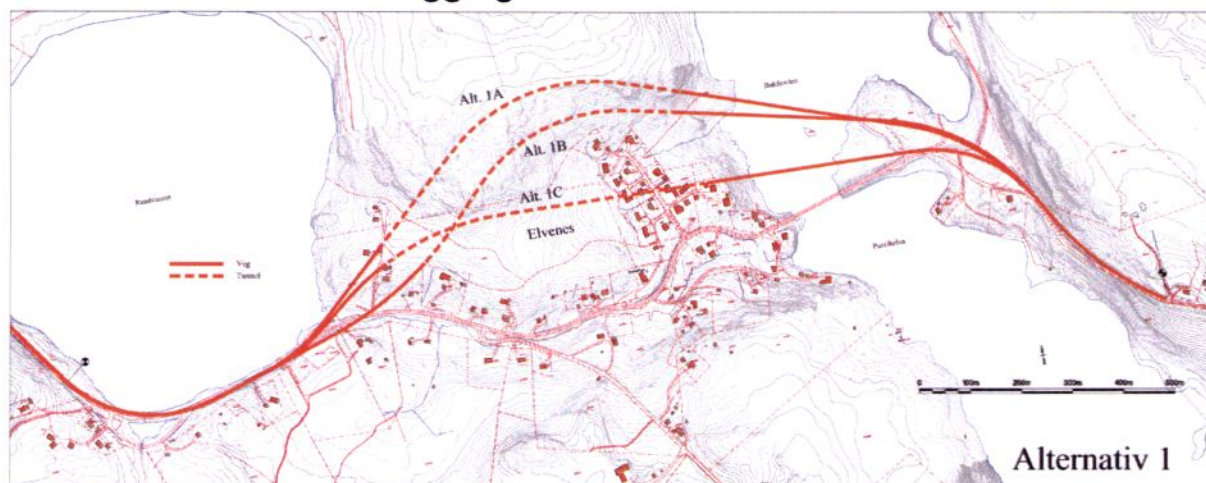
I det videre planarbeidet vil det blant annet bli nærmere fastlagt detaljlokalisering og utforming av de alternative vegløsningene. I den forbindelse vil også arealbehov, eiendomsinngrep og eventuelt behov for innløsning av bygninger langs planstrekningen bli avklart. Etter foreløpige vurderinger er det sannsynlig at utbyggingen av ny E105 ved Elvenes kan innebære innløsning av bygninger/boliger. Dette gjelder for flere av alternativene.

Det er ønskelig å begrense antall avkjørsler fra E105, slik at planarbeidet vil se på løsninger for å fjerne ev. slå sammen avkjørsler langs vegstrekningen. Krav til utforming av kryss- og avkjørsler framgår av håndbok 017.

Opprusting av E105 på planstrekningen vil også innebære behov for omlegging/ending av noen av dagens kryssløsninger (f.eks. fv. 354 Jakobsnesvegen og Skafferhullvegen).

I tillegg skal det vurderes behov og ev. løsninger for rasteplass (f.eks. ved området øst for Elvenes bru), busslommer, parkeringsplasser o.l.

### 7.2.1 Alternativ 1 – Omleggingsalternativ nord for Elvenes



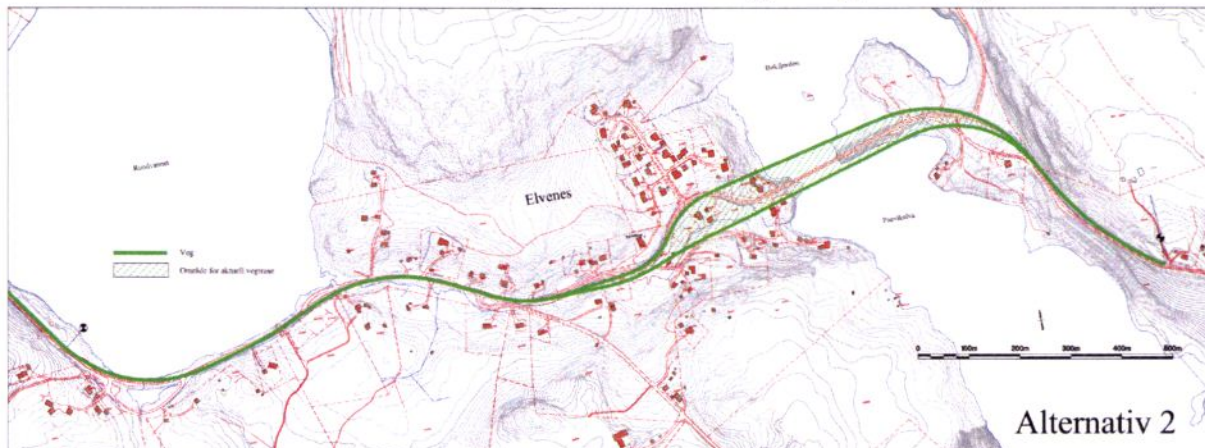
Alternativ 1 omfatter omlegging av E105 nord for Elvenes og ny bru nedstrøms dagens bru og tunnel fra vestsiden av Bøkfjorden til Rundvatnet (like nordøst for Rundvassbekkens utløp fra Rundvatnet). Alternativet gir en bru på ca 160-250 m, tunnel på ca 650-770 m og veg i dagen på ca 1500-1600 m.

Hovedutfordringene på alternativ 1 er knyttet til fjelloverdekning (særlig for trasé under boliger) og mulighet for å etablere tilfredsstillende løsning for fjellskjæring inn mot tunnelåpning i den vestre delen av tunneltraséen. Liten fjelloverdekning i vest kan innebære en lang fjellskjæring inn mot tunnelåpning (forskjæring) med de uheldige estetiske konsekvenser dette vil innebære.



Før det kan tas endelig stilling til linjeføring for veg og tunneltrasé (samt bruplassering) på dette alternativet er det nødvendig med ytterligere vurderinger og spesielt i forhold til ovennevnte utfordringer. Alternativ 1 omfatter derfor 3 ulike varianter A, B og C. Hovedprinsippet for alle variantene er imidlertid likt og innebærer omlegging med tunnel nord for Elvenes.

### 7.2.2 Alternativ 2 – Opprustingsalternativ langs dagens vegtrasé



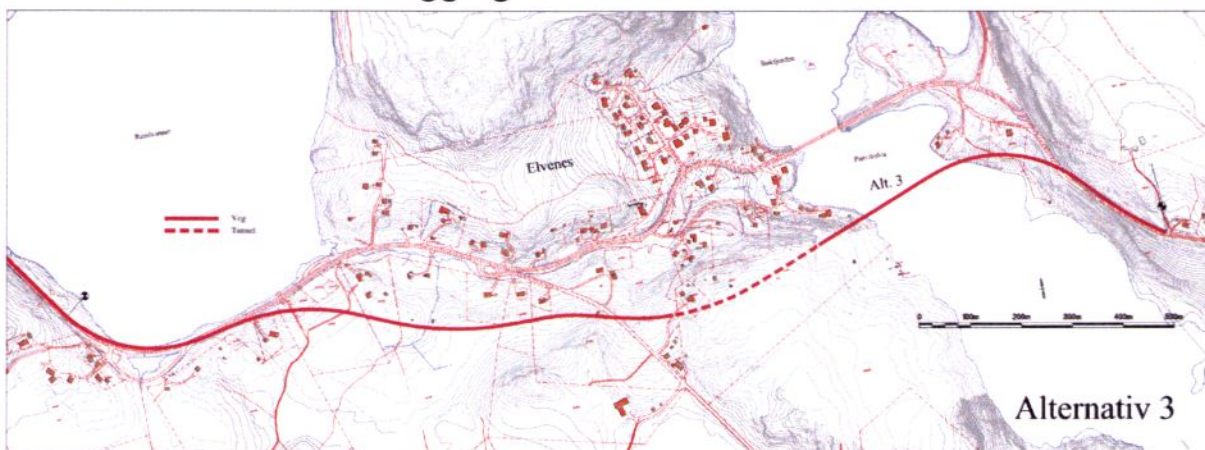
Alternativ 2 omfatter opprusting av E105 langs dagens vegtrasé samt ny bru over Pasvikelva like ved dagens bru. Dette gir en bru på ca 120-150 m og veg i dagen på ca 2300 m.

Hovedutfordringen på alternativ 2 er særlig knyttet til løsning for nedstigningen langs Rundvassbekken (bekk fra Rundvatnet til Pasvikelva langs dagens veg) og ned til dagens bru over Pasvikelva. Det gjenstår arbeid med ytterligere vurdering av vegtraséen, og her vil både horisontal- og vertikalkurvaturen samt bruplassering oppstrøms eller nedstrøms dagens bru stå sentralt. Ny veg samt løsning for gående og syklende vil innebære relativt store arealbehov langs dagens veg.

Vegtraséen for alternativ 2 fra Lisadellhaugen barnehage og ned til Pasvikelva er ikke endelig fastlagt, men vil etter vår vurdering bli lokalisert innenfor det skraverte området på kartskissen. Lokaliseringen (innenfor det skraverte området) er spesielt avhengig av de valg som gjøres for å løse dagens stignings- og kurvaturproblematikk ned mot dagens bru.

Det er sannsynlig at en tilfredsstillende vegløsning for alternativ 2 vil berøre bygninger/boliger samt eiendommer. Dette vil særlig gjelde innenfor det skraverte området, men det vil også bli en del eiendomsinngrep for øvrig og spesielt for strekningen langs Rundvassbekken.

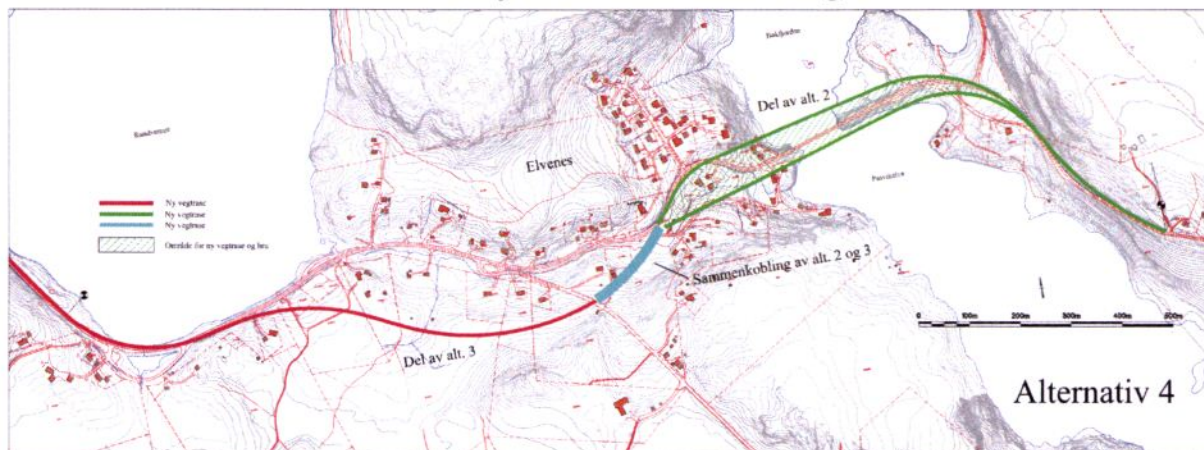
### 7.2.3 Alternativ 3 – Omleggingsalternativ sør for Elvenes





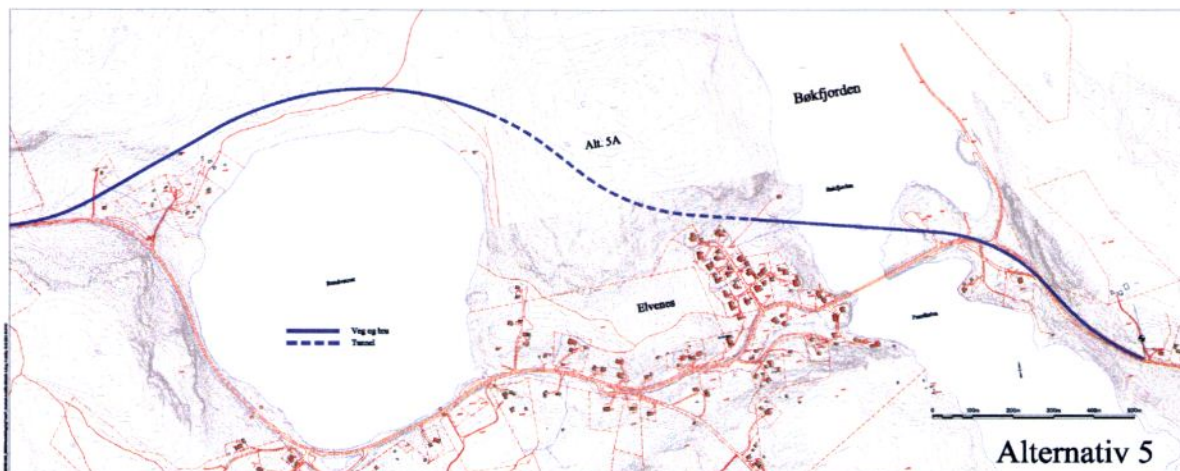
Alternativ 3 omfatter omlegging av E105 sør for Elvenes og ny bru oppstrøms dagens bru og tunnel fra vestsiden av Pasvikelva til Skafferhullvegen (mulig påhugg ca. 100 m øst for Skafferhullvegen). I tillegg inkluderer alternativet ny vegtrasé i dagen sør for bebyggelsen på Elvenes mellom Rundvatnet og Skafferhullvegen. Alternativet gir en bru på ca 230-260 m, tunnel på ca 300 m og veg i dagen på ca 1800 m.

#### 7.2.4 Alternativ 4 – Kombinasjon av alternativ 2 og 3



Alternativ 4 omfatter en kombinasjon av alternativ 2 og 3. Den vestre delen av alternativ 3 (fram til Skafferhullvegen) og den østre delen av alternativ 2 (fra Lisadellhaugen barnehage) er sammenkoblet med en kort ny vegforbindelse (ca. 200 m veg i dagen). Alternativet gir en bru på ca 120-150 m og veg i dagen på ca 2400 m.

#### 7.2.5 Alternativ 5 – Lang omleggingstrasé med tunnel nord for Elvenes



Alternativ 5 omfatter en lang omleggingstrasé nord for Elvenes og består av ny bru på ca. 150-200 m, tunnel på ca. 680 m og veg i dagen på ca. 2150 m. Veglinje i tunnel er ikke endelig satt.

#### 7.2.6 Ny bruløsning over Pasvikelva

Eksisterende bru (Elvenes bru) over Pasvikelva skal erstattes av en ny bru. I forbindelse med reguleringsplanarbeidet for parsell 1B skal det derfor utarbeides et forprosjekt for den nye brua.

Formålet med forprosjektet er å vurdere ulike brutyper som grunnlag for valg av endelig løsning for ny bru over Pasvikelva.

Forprosjektet skal bl.a. vurdere hvilke brutyper som kan være aktuelle på de ulike vegalternativene. I tillegg skal den arkitektoniske utformingen av brutyper/løsninger utredes, og dessuten skal det gjennomføres en teknisk og økonomisk vurdering av aktuelle tiltak.

Det er aktuelt at resultater/anbefalinger fra forprosjektet innarbeides i reguleringsplanen for E105 mellom Rundvatnet og Elvenes.

E105 er den eneste vegforbindelsen mellom Norge og Russland og Pasvikelva kan på en måte betraktes som "porten" til Norge eller som "kulturbru" mellom øst og vest.. Det er aktuelt å vurdere om og eventuelt hvordan dette kan symboliseres gjennom den arkitektoniske utformingen av en ny bru over Pasvikelva.

Det forutsettes at eksisterende bru blir fjernet/revet når ny bru er ferdigstilt.

### **7.3 Forkastede alternativer**

I forbindelse med forberedelsene til planarbeidet er det vurdert/skissert flere forslag til nye vegtraséer på planstrekningen. Dette omfatter både alternative løsninger for omlegging av dagens stamvegforbindelse utenom bygda Elvenes samt opprusting av dagens vegstrekning.

Av ulike årsaker er noen av de vurderte vegtraséene forkastet. Disse alternativene er beskrevet nedenfor med en nærmere begrunnelse for at disse løsningene ikke vurderes videre i reguleringsplanarbeidet for E105. De forkastede alternativene er nummerert fra B til D (ikke rangert), og framgår av kartutsnitt i vedlegg 5.

#### **Alternativ B – kort omleggingstrasé med tunnel sør for Elvenes**

Dette alternativet omfatter en kort omleggingstrasé sør for Elvenes. Traséen kommer inn igjen på eksisterende veg i Elvenes like øst for krysset med Skafferhullvegen. Alternativet består av ny bru på ca. 200-230 m som ligger mye høyere i terrenget enn dagens bru (ca. 20 m over Pasvikelva). I tillegg er det tunnel på ca. 330 m og veg i dagen på ca. 1750 m.

Alternativ B er forkastet på grunn av at særskilte krav til horisontal linjeføring innenfor/utenfor tunnelåpning ikke kan tilfredsstilles. I tillegg er det vanskelig å ivareta kravene for kryssløsning som må etableres mellom ny trasé og eksisterende veg.

#### **Alternativ C – lang omleggingstrasé med tunnel sør for Elvenes**

Dette alternativet omfatter en lang omleggingstrasé sør for Elvenes og består av ny bru på ca. 150 m, tunnel på ca. 570 m og veg i dagen på ca. 1900 m.

Alternativet er forkastet på grunn av stor usikkerhet knyttet til fjelloverdekning langs deler av tunneltraséen. Dette gjelder særlig på grunn av tunneltraséens beliggenhet i forhold til dagsonen i fjellområdet. I tillegg er det ikke mulig å tilfredsstille særskilte krav til horisontal linjeføring innenfor/utenfor tunnelåpningen i øst. Det vil heller ikke være mulig å etablere kryss/avkjørsel til ny vegtrasé for bebyggelsen som ligger mellom Pasvikelva og ny vegtrasé (sør for traséen) på grunn av krav til bl.a. sikt utenfor tunnel.

#### **Alternativ D – lang omleggingstrasé med tunnel sør for Elvenes – variant 1**

Dette alternativet er en variant av alternativ C (som er litt kortere), men hvor det er vurdert en løsning med en lengre tunnel på ca. 1100 m. Dette gir noe kortere veg i dagen på ca. 1400 m. Brulengden er den samme som i alternativ C.

Alternativ D er forkastet med samme begrunnelse som alternativ C. Selv om tunnelen ligger lenger inn i fjellområdet er det stor usikkerhet til fjelloverdekningen på den første delen av traséen (myrområde over traséen). Lang tunnel vil også innebære en betydelig økning av anleggskostnadene i forhold til alternativ C.

## 8 Konsekvensutredning

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

- Nærmere undersøkelser før gjennomføring av planene
- Undersøkelser og tiltak med sikte på å klargjøre de faktiske virkninger av gjennomføringen.
- Dialog med sektormyndigheter, eventuelt behov for befarings.

Konsekvensutredningen vil bli gjennomført etter metoder beskrevet i Statens vegvesens håndbok 140 Konsekvensanalyser. Utredningen omfatter ikke-prissatte konsekvenser. De ikke-prissatte konsekvensene er inndelt i fem fagtema som representerer ulike aspekter av miljøet og utfyller hverandre. Alle relevante ikke-prissatte konsekvenser utredes innenfor en av de fem hovedgruppene:

- Landskapsbilde/bybilde
- Nærmiljø og friluftsliv
- Naturmiljø
- Kulturmiljø
- Naturressurser

Tre begreper står sentralt når det gjelder vurdering og analyse av ikke-prissatte konsekvenser; verdi, omfang og konsekvens.

- Med verdi menes en vurdering av hvor verdifullt et område eller miljø er.
- Med omfang menes en vurdering av hvilke endringer tiltaket antas å medføre for de ulike miljøene eller områdene, og graden av denne endringen.
- Med konsekvens menes en avveining mellom de fordeler og ulemper et definert tiltak vil medføre i forhold til alternativ 0 (ingen tiltak).

Det er utarbeidet egne kriterier for fastsettelse av verdi og omfang innenfor hvert av de fem fagtemaene.

Konsekvensen for et miljø/område framkommer ved å sammenholde miljøet/områdets verdi og omfang. Siden de fem fagtemaene er ulike av natur vil sammenstilling av konsekvens innenfor hvert fagtema derfor bli noe ulik.

Andre tema som ikke utredes særskilt skal behandles/beskrives i planbeskrivelsen (jf. kap. 8.6).

Konsekvensutredningen skal bidra til at prosjektet ivaretar de nasjonale miljømål, som er:

1. Mangfoldet av naturtyper skal tas vare på innenfor det naturlige utbredelsesområdet. I all natur skal viktige økologiske funksjoner og tjenester tas vare på.
2. Det årlige tapet av verneverdige kulturminner og kulturmiljø skal ikke overstige 0,5 % innen år 2020.
3. Vannforurensing, miljøgifter og avfall omfattes av en rekke målsettinger som skal bidra til bl.a. bedre vannkvalitet, minsket utslipp og bedre håndtering av miljøgifter, samt økt gjenvinning av avfall.

4. Luftforurensing og klima omfattes av en rekke målsettinger som skal bidra til redusert utslipp av forurensing, klimagasser og gjøre samfunnet mindre sårbart for klimaendringer.

### **8.1 Landskapsbilde/bybilde**

Temaet omhandler de visuelle og estetiske kvalitetene i omgivelsene og hvordan disse endres som følge av vegtiltaket. Det skal redegjøres for hvordan tiltaket påvirker landskapsbildet sett fra omgivelsene, og hvordan landskapet oppleves sett fra vegen (reiseopplevelse).

Estetiske/visuelle verdier skal kartfestes og vurderes og sårbarhet for inngrep bør inngå i vurderingen. Kartfestingen suppleres med foto etc.

Den visuelle virkningen av tiltaket skal beskrives, og det skal utarbeides illustrasjoner som viser tiltakets innvirkning på omgivelsene.

Det skal legges særlig vekt på:

- Landskapets tåleevne mot inngrep
- Terrengsår i form av store skjæringer og fyllinger
- Inngrep i vassdrag/strandsonen

Forslag og vurdering av eventuelle avbøtende tiltak skal beskrives.

### **8.2 Nærmiljø og friluftsliv**

Plan- og utredningsprosessen skal redegjøre for dagens bruk av området som nærmiljø (knyttet til menneskers daglige livsmiljø) og friluftsområde (knyttet til opphold og fysisk aktivitet i friluft i fritiden) og redegjøre for konsekvenser for disse verdiene ved gjennomføring av tiltaket.

Viktige områder for friluftslivet kartfestes og verdivurderes.

Utredningen skal fokusere på eventuelle barrierevirkninger pga økt trafikk, omlegging og/eller stenging av avkjørsler, rekkverk og evt. andre tiltak som gir dårligere tilgang på nærmiljø- og friluftsområder, med særlig fokus på bygda Elvenes. En viktig utfordring er mulighetene for videreføring av og tilrettelegging for turgåing, sykling og riding i nærmiljøet.

Virkninger som skal omtales/utredes:

- Arealinngrep i viktige områder
- Barrierevirkninger skal vurderes
- Konsekvenser for friområder og friluftsområder skal vurderes i forhold til tilgjengelighet og endret støybelastning.
- Konsekvensene av tiltaket med breddeutvidelse og trafikkøking skal vurderes mht. bosetning og bosetningens nærmiljø
- Konsekvenser for nærmiljøanlegg som barnehage, lekearealer mv
- Friluftaktiviteter skal kartlegges, og influensområdet for nærmiljø og friluftsliv skal identifiseres.
- Virkninger for gående og syklende

Forslag og vurdering av eventuelle avbøtende tiltak skal beskrives.

### **8.3 Naturmiljø**

Temaet omhandler naturtyper og artsforekomster som er viktige for levegrunnlaget for dyr og planter, samt geologiske elementer. Begrepet naturmiljø omfatter alle forekomster på land og i vann, og biologisk mangfold knyttet til disse.

Områder som er viktige for naturmiljøet skal kartfestes og verdivurderes. Spesielt viktig er områder og lokaliteter som er viktige leveområder for sjeldne og truede arter (f.eks. aktuelle rødlistede arter i planområdet), eller som er viktige for det biologiske mangfold. Områder knyttet til vann, vassdrag og våtområder er sentrale (f.eks. Rundvatnet og Rundvassbekken).

Potensielle voksesteder for russearve kartlegges.

For alt. 2 foretas kartlegging av Rundvassbekken. Konsekvenser for vassdraget synliggjøres, og ev. forslag til avbøtende tiltak vurderes og beskrives.

Tiltakets konsekvenser for naturmiljøet, herunder spesielt russearve og vasskrans skal synliggjøres, og eventuelle avbøtende tiltak skal vurderes og beskrives. Utredningen skal gi grunnlag for å kunne foreta vurderinger etter naturmangfoldloven.

### **8.4 Kulturmiljø**

Kulturmiljø omfatter våre fysiske omgivelser, der kulturminner inngår som en del av en større enhet. Kulturminner er alle spor etter menneskelig virksomhet i vårt fysiske miljø, herunder lokaliteter det knytter seg historiske hendelser, tro eller tradisjon til.

Kulturmiljø og kulturminner skal kartfestes og verdivurderes. Dette innebærer behov for:

- Det skal utarbeides en oversikt over registrerte kulturminner over og under vann, og kulturmiljøer, herunder SEFRAK-registrerte bygninger, i influensområdet. Beskrivelsen skal også dekke eventuelle enkeltobjekter i og rundt planområdet. Viktighet/verdi av kulturminner skal angis.
- Registrerte samiske kulturminner i planområdet skal kartfestes og beskrives.
- Vurdering av tiltakets påvirkning av jord- og skogbruksareal, samt Elvenes naturpark (alt. 3).

Tiltakets direkte og indirekte konsekvenser for kulturmiljø og kulturminner i tiltakets influensområde skal beskrives.

Forslag og vurdering av eventuelle avbøtende tiltak skal beskrives.

Etter avtale med kulturminnemyndighetene skal undersøkelser etter kulturminnelovens § 9 gjennomføres i løpet av barmarksesongen 2011.

### **8.5 Naturressurser**

Naturressurser er ressurser fra jord, skog og andre utmarksområder, fiskebestander i sjø og ferskvann, vilt, vannforekomster, berggrunn og mineraler. Temaet omhandler ressursene landbruk, fiske, reindrift, vann, berggrunn og løsmasser.

Temaet antas å ha lite omfang i denne konsekvensutredningen og det er derfor ikke behov for særskilte utredninger av dette fagtemaet.



## **8.6 Tema som blir behandlet i reguleringsplanens planbeskrivelse**

I tillegg til særskilte utredninger innenfor hovedgruppene i kap. 8.1 – 8.5 er det behov for en nærmere vurdering/beskrivelse av en rekke andre forhold/problemstillinger. Dette innarbeides i planbeskrivelsen til reguleringsplanen sammen med konsekvensutredningene og gjelder følgende tema:

- Standardvalg og eventuelle avvik
- Trafikkgrunnlag og –fordeling
- Kollektivtrafikk (herunder bussholdeplasser)
- Trafikksikkerhet, herunder forhold for gående og syklende
- Støyberegninger og støyskjermingstiltak – forholdet til støyretningslinjen T-1442
- Ev. omlegging av kabler og ledninger
- Eiendomsforhold og grunnerverv, arealforbruk
- Geologiske og geotekniske forhold
- Anleggsgjennomføring
- Anleggskostnader
- Massetak/massedeponi
- Samfunnsmessige konsekvenser, med spesiell vekt på tungtrafikk, av forventet trafikkøkning over Storskog for hele Kirkenesområdet, herunder E6 fra Bjørkheimkrysset ned Solheimslia via Behrens plass og Arbeidergata til Kirkenes havn.

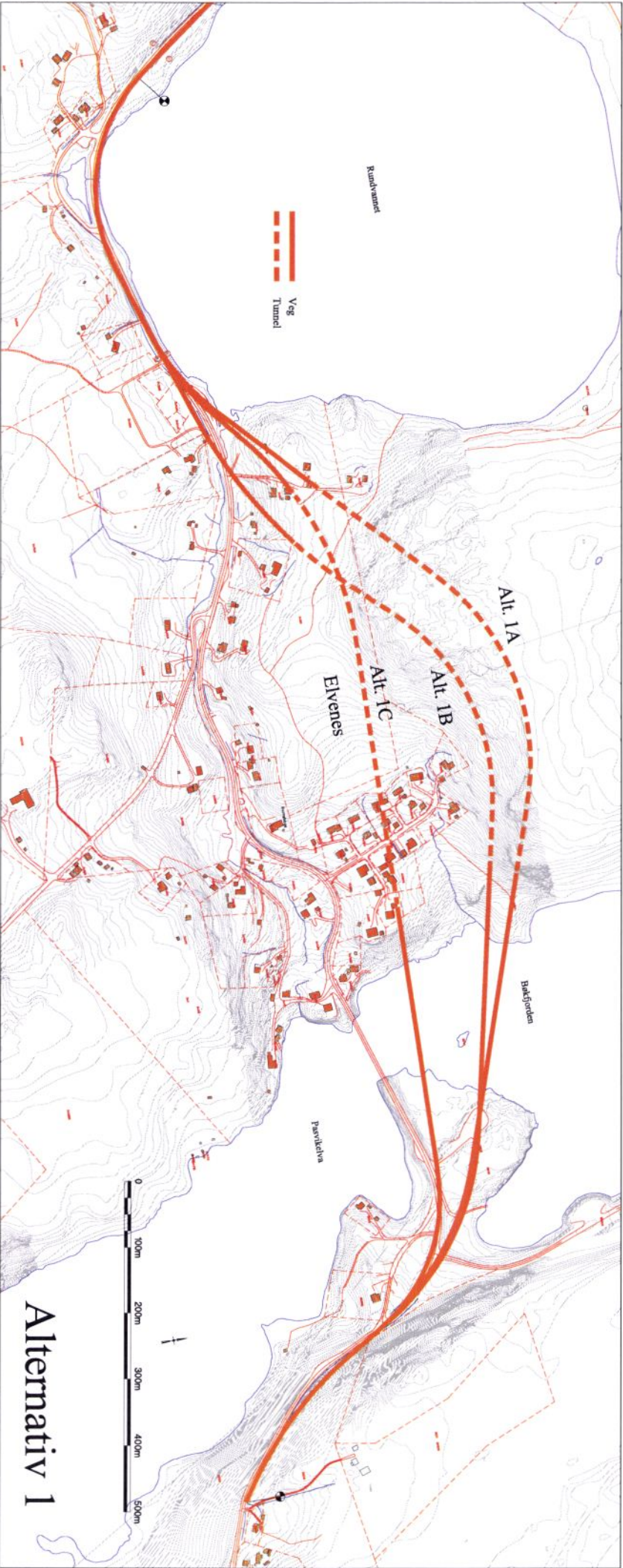
## **9 Risiko- og sårbarhetsanalyse**

Det er viktig i forbindelse med nye og omfattende tiltak og kartlegge mulige uønskede hendelser samt potensialet for at dette skal skje. Dette gjelder hendelser som representerer farer for mennesker, miljø, økonomiske verdier og samfunnsmessige funksjoner.

I risiko- og sårbarhetsanalysen som skal gjennomføres er følgende tema relevante:

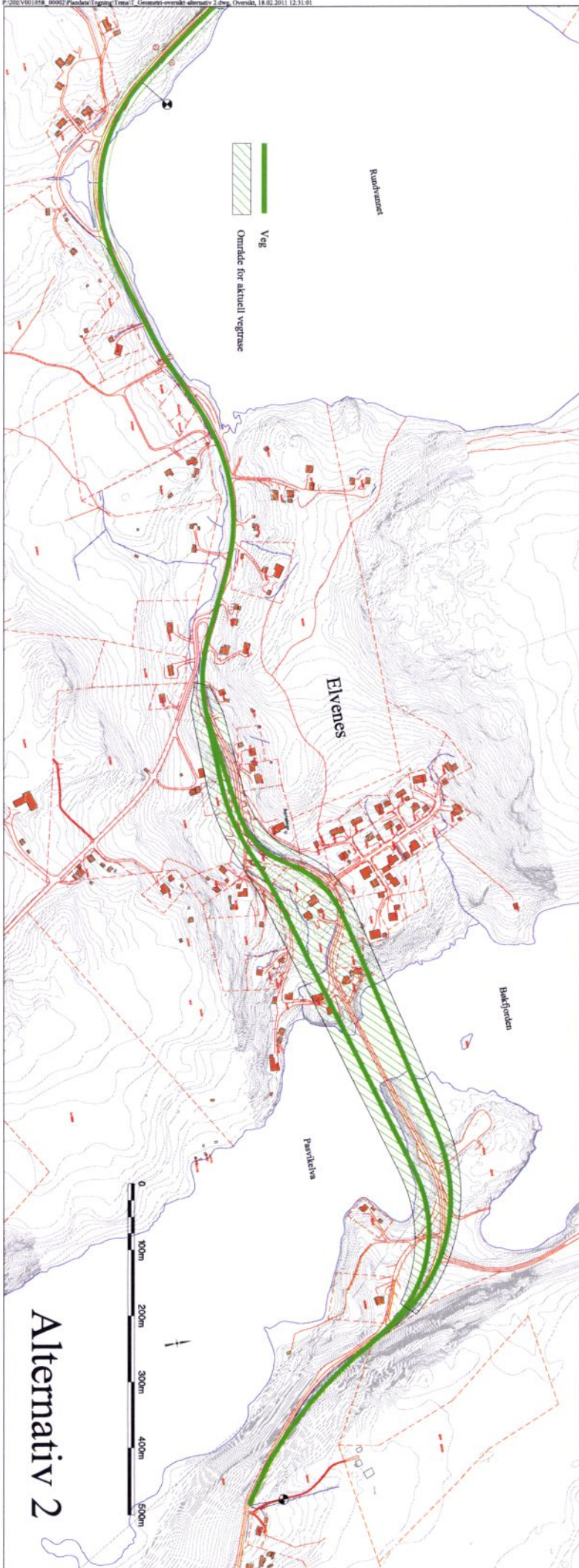
- Trafikkulykker med mindre enn 7 skadde personer
- Store trafikkulykker (mer en 7 skadde/drepte)
- Olje- og kjemikalieforurensing
- Jord-, snø-, eller steinras
- Leirras eller ustabil grunn
- Terroraksjoner, sabotasje eller hærverk
- Storm, orkan eller flom
- Vegstenging
- Ulykker i tilknytning til anleggsarbeidet
- Funn av eksplosiver etter krigshandlinger under 2. verdenskrig



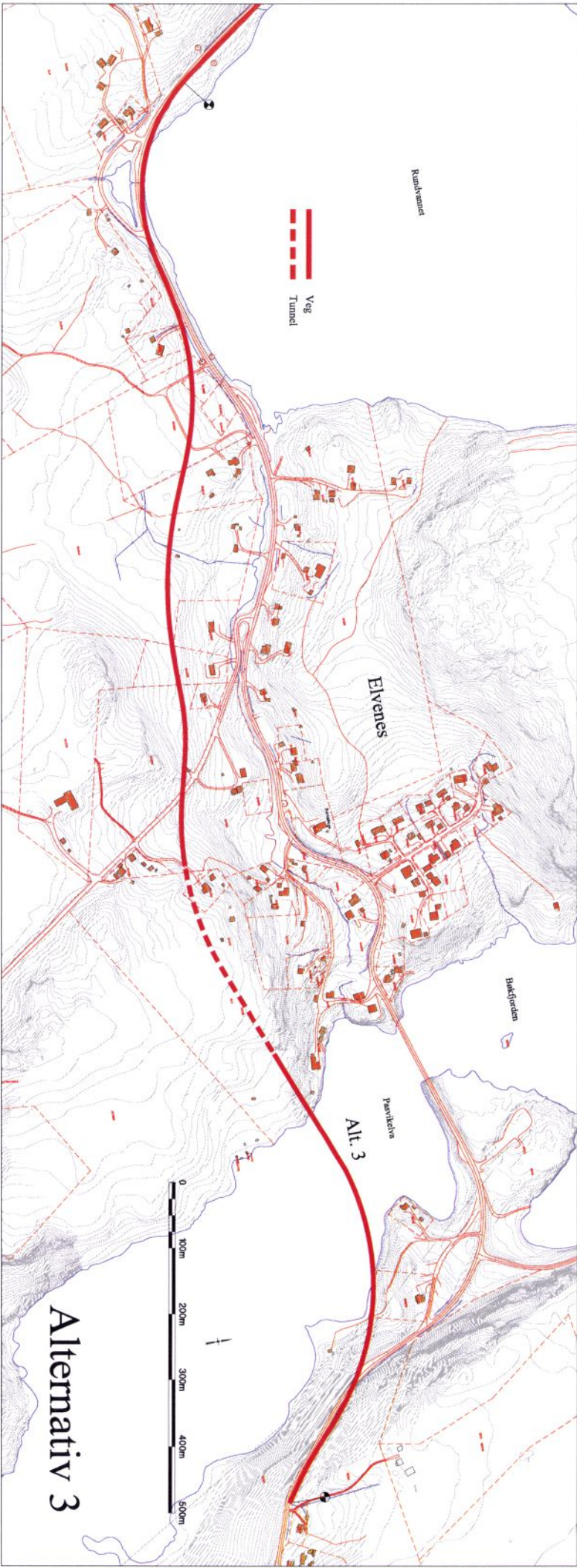


Alternativ 1

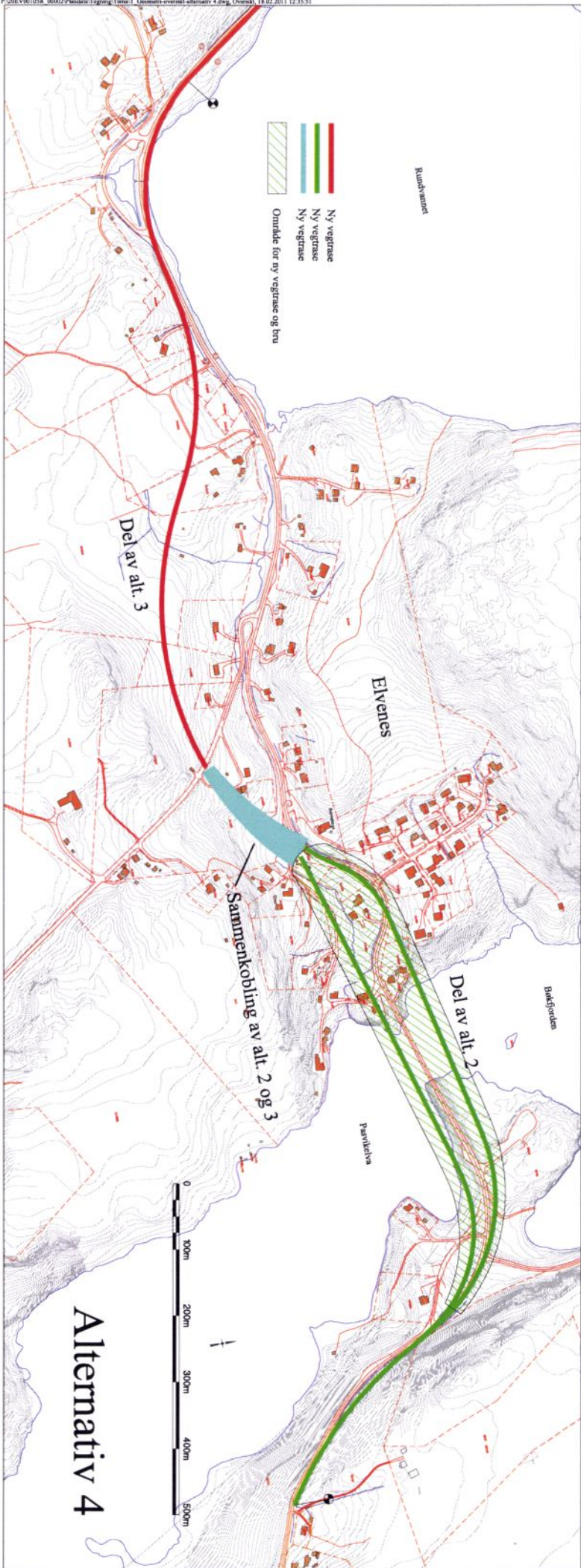


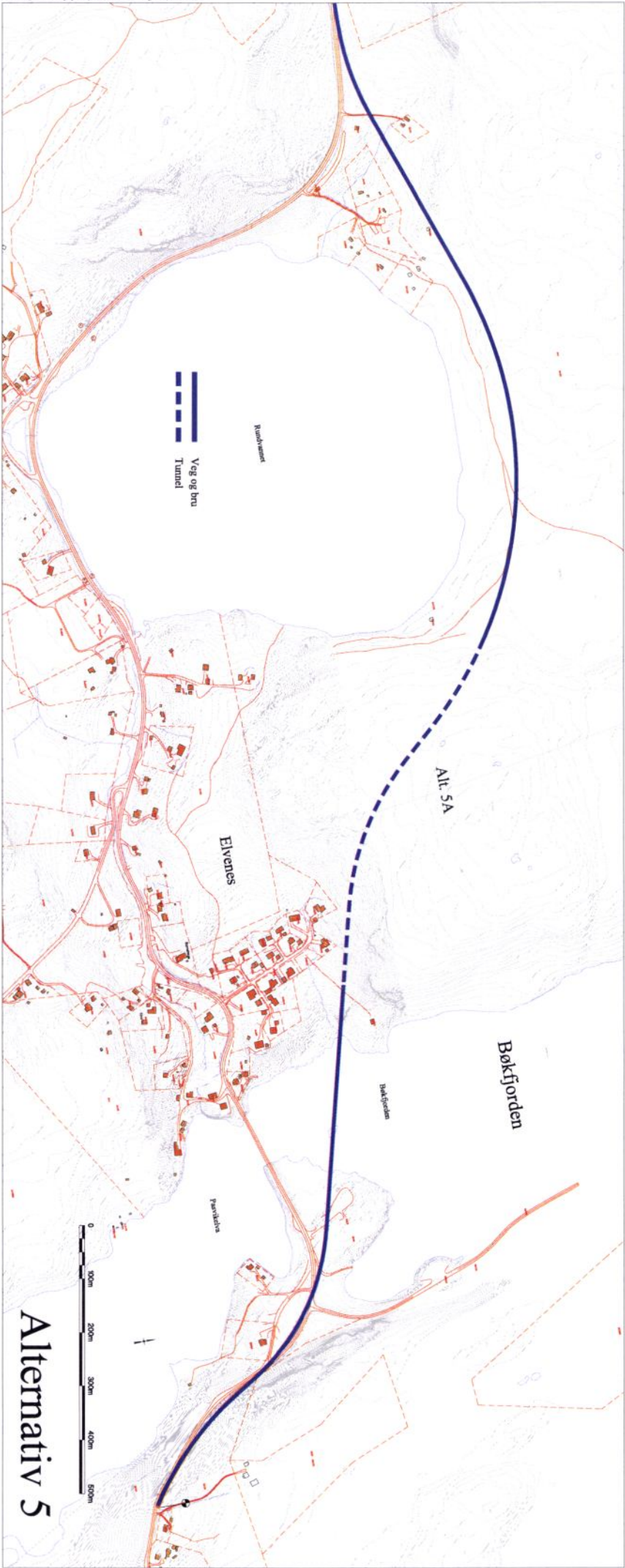


Alternativ 2









Alternativ 5





## Statens vegvesen

Sør-Varanger kommune  
9900 KIRKENES

☐

SØR-VARANGER KOMMUNE Boks 406, 9915 Kirkenes		
30 MAI 2011		
Saksnr: 09/2951	Dok.nr: 12	Off.vurdering: Kopi til:

Behandlende enhet:  
Region nord

Saksbehandler/innvalgsnr:  
Bjame Mjelde - 78941792

Vår referanse:  
2010/032547-040

Deres referanse:

Vår dato:  
24.05.2011

U

### Fastsettelse av planprogram for E105, parsell 1B

#### Bakgrunn:

Den 22. februar 2011 sendte Statens vegvesen ut varsel om igangsetting av reguleringsplanarbeid for E105 Hesseng – Rundvatnet (parsell 1A).

Det ble videre varslet om igangsetting av reguleringsplan og offentlig ettersyn av planprogram for E105 for E105 Rundvatnet – Elvenes (øst) (parsell 1B).

Begge varslene ble kunngjort i Sør-Varanger Avis 24. februar, samt på Sør-Varanger kommunes og vegvesenets hjemmesider. Frist for innspill og merknader ble satt til 8. april 2011 både for parsell 1A og parsell 1B.

Parsell 1 Hesseng – Elvenes (øst) ble delt i to på grunn av at krav om konsekvensutredning rundt Elvenes kunne gjøre at planprosessen ville ta tid. Parsell 1A Hesseng – Rundvatnet er en ren utbedring av eksisterende veg (evt. med gang- og sykkelveg), uten *vesentlige* virkninger for miljø og samfunn, og krever derfor etter Statens vegvesens vurdering ikke konsekvensutredning etter forskrift om konsekvensutredninger (KU-forskriften).

Ferdigstilling av reguleringsplan for parsell 1A ville dermed kunne gjøres i tide til å komme i posisjon til oppstart i 2012.

Etter oppstartsvarselet ble det avholdt folkemøte på rådhuset i Kirkenes 16. mars, samt åpen kontordag på Kirkenes trafikkstasjon den 17. mars. Det ble videre avholdt eget møte med Elvenes Vel 6. april.

Nedenfor følger en tabellarisk oversikt over mottatte innspill med referanse til parsell. En oppsummering av hvert enkelt innspill med Statens vegvesens kommentar/vurdering følger deretter.

Postadresse  
Statens vegvesen  
Region nord  
Postboks 1403  
8002 Bodø

Telefon: 06640  
Telefaks: 75 55 29 51  
firmapost-nord@vegvesen.no  
Org.nr: 971032081

Kontoradresse  
Båtsfjordveien 18  
9815 VADSØ

Fakturaadresse  
Statens vegvesen  
Regnskap  
Båtsfjordveien 18  
9815 VADSØ  
Telefon: 78 94 15 50  
Telefaks: 78 95 33 52





Avsender	Gjelder parsell
Aud Thomassen	1B
Varanger Kraftnett	Begge
Finnmarkseiendommen	Begge
Are Olaussen	1B
Fylkesmannen i Finnmark	1A
Finnmark fylkeskommune	1A
Sametinget	Begge
Finnmark fylkeskommune	1B
Paul Thomassen, Ole og Aud Thomassen	1B
Fylkesmannen i Finnmark	1B
Elvenes Vel (to uttalelser)	1B
Liv-Judith Andersen	1B
Odd Gunnar Jensen	1A
Sør-Varanger kommune	Begge
NVE	1B
NVE	1A
Reindriftsforvaltningen i Øst-Finnmark	1A
Reindriftsforvaltningen i Øst-Finnmark	1B
Kirkenes og omegn skiklubb	1A

Den nærmere beskrivelsen av hvert enkelt innspill er delt i to:

Merknader fra offentlige instanser

Merknader fra private, selskap, lag og foreninger

## Merknader fra offentlige instanser

### Fylkesmannen i Finnmark (parsell 1A):

Fylkesmannen anbefaler at det bygges gang- og sykkelveg på traséen. Det oppfordres videre til at støysonkart utarbeides etter retningslinjen T-1442, og det varsles innsigelse dersom støy ikke utredes. Det bes videre om at det utarbeides en risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse).

#### Statens vegvesens kommentar:

Spørsmål om etablering av gang- og sykkelveg vurderes i planarbeidet, jfr. også innspill fra Are Olaussen.

Det gjennomføres støyberegninger og utarbeides støysonkart som innarbeides i reguleringsplanen. Konsekvenser og evt. avbøtende tiltak utredes i reguleringsplanen. ROS-analyse utredes i reguleringsplanen.

### Fylkesmannen i Finnmark (parsell 1B):

Planprogrammet bør kort redegjøre for forholdet mellom varslet planarbeid og nasjonale miljømål. Planarbeidet vurderes å komme i konflikt med nasjonale eller viktige regionale hensyn, og skal forelegges Miljøverndepartementet før fastsetting.

Øvrige merknader:



Biologisk mangfold: Det må stilles krav om kartlegging av potensielle voksesteder for russearve, jfr ”Handlingsplan for 10 trua karplaner i Finnmark 2010-2015”. Rødlstearten vasskrans er påvist ved utløpet av Pasvikelva og vil trolig bli påvirket negativt av tiltaket. Konsekvensene av tiltaket for vasskrans og russearve må utredes og synliggjøres ved vektning av traséalternativene.

Naturmangfoldloven: Det må tas inn i planprogrammet at utredningen tar sikte på å gi grunnlag for å kunne foreta vurderinger etter naturmangfoldloven.

Alt. 3 kommer i konflikt med jordbruksareal og skogbruk samt naturparken på østsiden. Det må synliggjøres, og i størst mulig grad tas hensyn til disse interessene i utredningen og ved valg av traséalternativ.

Det oppfordres videre til at støysonekart utarbeides etter retningslinjen T-1442, og det varsles innsigelse dersom støy ikke utredes.

Det bes videre om at det utarbeides en risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse).

Statens vegvesens kommentar:

Redegjørelse for forholdet mellom varslet planarbeid og nasjonale miljømål beskrives i planprogrammet. Siden planarbeidet kommer i konflikt med nasjonale eller viktige regionale hensyn vil planprogrammet bli forelagt Miljøverndepartementet før fastsetting, jfr. § 8 i KU-forskriften.

Merknad vedr. biologisk mangfold og naturmangfoldloven beskrives i planprogrammet. Det gjennomføres kartlegging av voksesteder for vasskrans og russearve samt konsekvenser for disse ved ulike traséalternativ. Dette vil inngå i planprogrammets pkt 8.3.

Vurdering vedr. jordbruks- og skogbruksareal foretas for alt. 3. Jord- og skogbruksarealer skal kartlegges og verdivurderes, og tiltakets konsekvenser skal beskrives.

Det gjennomføres støyberegninger og utarbeides støysonekart som innarbeides i reguleringsplanen, jfr. pkt 8.6 i planprogrammet. Konsekvenser og evt. avbøtende tiltak utredes.

ROS-analyse blir utarbeidet, jfr. pkt 9 i planprogrammet.

**Finnmark fylkeskommune (parsell 1A):**

Fylkeskommunen har planfaglig ingen merknader.

Kulturminnefaglig ber fylkeskommunen om at SEFRAK-registrerte bygninger blir tatt hensyn til. Befaring av automatisk freda kulturminner foretas i barmarksesongen 2011.

Statens vegvesens kommentar:

Rapport fra kulturminnebefaringen med eventuelle konsekvenser for kulturminner vil inngå i planbeskrivelsen.

**Finnmark fylkeskommune (parsell 1B):**

Fylkeskommunen har planfaglig ingen merknader.





Kulturminnefaglig ber fylkeskommunen om at det redegjøres for konflikter med SEFRAK-registrerte bygninger. Befaring av automatisk freda kulturminner foretas i barmarksesongen 2011.

Statens vegvesens kommentar:

Rapport fra kulturminnebefaringen, samt konsekvenser for kulturmiljø inngår i planprogrammets pkt 8.4 Kulturmiljø.

**Sametinget (begge parseller):**

Melder at befaring av samiske kulturminner foretas i barmarksesongen 2011.

Statens vegvesens kommentar:

Rapport fra kulturminnebefaringen med eventuelle konsekvenser for kulturminner vil inngå i planbeskrivelsen/konsekvensutredningen (jfr. fylkeskommunens merknad).

**Sør-Varanger kommune:**

Primærønske: Traséalternativ fra Elvenes på Bøkfjordens østside som krysser fjorden nærmere sentrum må utredes, da dette er det eneste traséalternativ som kan ses noenlunde fristilt fra en helhetlig plan for vegløsninger i området.

Subsidiært ønske: Gjennomføring av samlet KU for hele strekningen Elvenes – Bjørkheim som også omfatter følgekonsekvenser for E6 fra Bjørkheim til Kirkenes havn etter fire hovedalternativ:

1. Null-alternativet (dagens trasé og standard på E105 og E6)
2. Rundvann – alt. A (oppgradert E105, dagens E6)
3. Rundvann – alt. B (oppgradert E105, oppgradert E6 gjennom sentrum)
4. Østre linje (Elvenes øst ned Bøkfjorden og kryssing nærmere sentrum og møter E6 i havneområdet).

Ikke-prissatte tema vurderes som dekkende. Vurderes ikke som tilfredsstillende at den samfunnsmessige/samfunns-økonomiske analyse først tas inn på reguleringsplanstadiet.

Statens vegvesens kommentar:

Statens vegvesen redegjorde i brev dat. 15.04.11 om at en ny trasé for E105 må meldes inn som et nytt prosjekt i Nasjonal Transportplan for neste planperiode, og må godkjennes av Stortinget. Det er sannsynlig at den prioritering E105 har i denne planperioden forsvinner, og at rammen overføres til andre stamvegprosjekter. På denne bakgrunn har Statens vegvesen bedt formannskapet frafalle kravet om alternativ trasé langs Bøkfjorden. Når dette skrives har Statens vegvesen ikke mottatt en formell tilbakemelding på anmodningen.

En samlet KU for Elvenes – Bjørkheim med følgekonsekvenser for E6 vil føre til at det ikke er mulig å ferdigstille reguleringsplan for parsell 1A i 2011. Man vil da heller ikke være i posisjon til å få bevilgning til strekningen i 2012.

Statens vegvesen vil derfor anbefale at KU-kravet ikke omfatter parsell 1A, men at den trafikkanalyse som prosjektet "Utredning av vegløsninger i Kirkenesområdet" har bestilt, foreligger før endelig politisk behandling.



For parsell 1B anbefaler Statens vegvesen at reguleringsplanen med KU inneholder en vurdering av de samfunnsmessige konsekvenser, med spesiell vekt på tungtrafikk, av forventet trafikkøking over Storskog for hele Kirkenesområdet, herunder E6 fra Bjørkheimkrysset ned Solheimslia via Behrens plass og Arbeidergata til Kirkenes havn.

**Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) (parsell 1A):**

Vassdrag: Ved kryssing anbefales bruløsninger slik at vannstrengen ikke berøres. Bruer og kulverter må dimensjoneres ut fra 200-års flom og 50-års nedbørsintensitet. Erosjon og masselagring bør unngås.

Vassdragsmiljøet må vernes for forurensing/avrenning i bygge- og anleggsperioden. Kantvegetasjon bør i størst mulig grad bevares.

Reguleringsplanen skal inneholde en beskrivelse av vassdragskryssingene; utførelse, konsekvenser og evt. avbøtende tiltak.

Statens vegvesens kommentar:

Innspillene fra NVE følges opp gjennom planprosessen.

**NVE (parsell 1B):**

Vassdrag: Ved kryssing anbefales bruløsninger slik at vannstrengen ikke berøres. Bruer og kulverter må dimensjoneres ut fra 200-års flom og 50-års nedbørsintensitet. Erosjon og masselagring bør unngås.

Vassdragsmiljøet må vernes for forurensing/avrenning i bygge- og anleggsperioden. Kantvegetasjon bør i størst mulig grad bevares. Det forutsettes at dagens bru fjernes/ rives når ny bru er ferdigstilt.

Reguleringsplanen skal inneholde en beskrivelse av vassdragskryssingene; utførelse, konsekvenser og evt. avbøtende tiltak.

Vurdering av traséalt. 1 og 3: Svært lang brukonstruksjon, muligens større inngrep enn ny bru i samme område som dagens bru.

Vurdering av traséalt. 2: Relativt store vassdragsinngrep i Rundvassbekken med negative virkninger for naturmiljøet. Det minnes her om naturmangfoldloven.

NVE er ikke kjent med nevneverdige flom-, erosjons- eller isproblemer.

Det er grunn til å vurdere fare for kvikkleireskred nærmere. Alt 1 kan være mest utfordrende med tanke på fundamentering av bru på ustabile grunnforhold.

Alt. 4 (kombinasjon av 2 og 3) vurderes som det beste alternativet.

Statens vegvesens kommentar:

Innspillene fra NVE følges opp gjennom planprosessen.

Vurdering av faren for kvikkleireskred ivaretas gjennom de geotekniske undersøkelser. I forbindelse med planarbeidet vil det bli utført geotekniske undersøkelser





(grunnundersøkelser) for å avklare ev. problematiske grunnforhold, slik at nødvendige løsninger for vegtiltaket kan bestemmes.

**Reindriftsforvaltningen i Øst-Finnmark (parsell 1A):**

Ingen merknader, da tiltaket ikke vil være til skade eller ulempe for reindriften i området.

Statens vegvesens kommentar:

Uttalelsen tas til orientering.

**Reindriftsforvaltningen i Øst-Finnmark (parsell 1B):**

Ingen merknader, da tiltaket ikke vil være til skade eller ulempe for reindriften i området.

Statens vegvesens kommentar:

Uttalelsen tas til orientering.

**Merknader fra private, selskap, lag og foreninger**

**Aud Thomassen (parsell 1B):**

Hvordan skal myke trafikanter krysse Pasvikelva hvis alt. 1 eller alt. 3 velges?

Statens vegvesens kommentar:

Hvis et av disse alternativene (eller nytt alternativ 5) velges, blir det vurdert en gang- og sykkelvegforbindelse fra ny bru til dagens veg gjennom Elvenes. Det er uaktuelt å legge opp til løsning for gående/syklende i tunnel, jfr. planprogrammets pkt 7.1.

**Varanger Kraftnett (begge parseller):**

Varanger Kraftnett har anlegg i området. Kostnader for flytting/ombygging må dekkes av Statens vegvesen.

Statens vegvesens kommentar:

Det er etablert egne retningslinjer for erstatning, som forutsettes fulgt.

**Finnmarkseiendommen (begge parseller):**

Fefo har ingen merknader, men ønsker at de blir involvert i planprosessen.

Statens vegvesens kommentar:

Ønsket til Fefo tas til orientering. Statens vegvesen vil invitere Fefo til eget møte i prosessen.

**Are Olaussen (parsell 1A):**

Olaussen ønsker at gang- og sykkelveg kommer inn på strekningen Hesseng – Rundvannet.

Statens vegvesens kommentar:

Det skal etableres gang- og sykkelveg på E105 parsell 2 (Elvenes øst – Storskog), og det er også krav om å etablere en tilfredsstillende løsning for gående og syklende gjennom Elvenes dersom denne løsningen blir valgt. Det er naturlig at dette spørsmålet vurderes i det videre planarbeidet for parsell 1A.



**Paul Thomassen, Ole og Aud Thomassen (parsell 1B):**

Alternativene 1, 2 og 4 vil være sterkt negativ for bygda. Alternativ sør (alt. 3) vil være den beste løsning for Elvenes.

Statens vegvesens kommentar:

Thomassens merknad tas til orientering.

**Elvenes Vel (parsell 1B):**

Uttalelse 07.04.11:

Ingen av framlagte traséer er tilfredsstillende, og anbefaler en alternativ trasé på østsiden av Bøkfjorden. Vil under ingen omstendighet godta at E105 skal gå gjennom bygda.

Uttalelse 13.04.11:

Ingen av alternativene 1-4 vil bli noen god løsning da bygda vil bli splittet og den økende trafikken blir en trafikkfelle for mange. Det ønskes at forkastet alt. A gjenopptas av Statens vegvesen, da det er den beste løsningen for Elvenes' befolkning.

Statens vegvesens kommentar:

Tidligere forkastet alternativ A tas inn i planprogrammet som nytt alternativ 5 og utredes videre. Det er også gitt et klart råd fra kommunen om at dette alternativet bør utredes.

**Kirkenes og omegn skiklubb (parsell 1A, i forbindelse med annen sak):**

Det må vurderes en sikrere løsning der lysløypa fra Kirkenes til Bjørnevattn krysser E105.

Statens vegvesens kommentar:

Løsning for lysløypas kryssing av E105 vurderes i reguleringsplanarbeidet for parsell 1A. Dette gjelder også andre krysningspunkter knyttet til friluftaktiviteter.

**Odd Gunnar Jensen (parsell 1A):**

Stans ved innkjøring til eiendommene 24/1/5, 24/1/6 og 24/35 gir trafikkfarlige situasjoner. Gammel veg på nordsiden bør tas i bruk for å skape mer oversikt.

Statens vegvesens kommentar:

I reguleringsplanen skal avkjørsler utformes etter krav i vegnormalen (håndbok 017). Ev. eksisterende avkjørsler utbedres ved behov.

**Liv-Judith Andersen (parsell 1B):**

Andersen driver Bjørnehiet familiebarnehage. Tunnel og vei ved siden av eller gjennom tomta vil føre til at hus og næringsvirksomhet blir rasert.

Statens vegvesens kommentar:

Innspillet vurderes under utredning av alt. 1. Eventuelle konsekvenser for alle berørte bygninger/eiendommer for alle alternativer utredes og vurderes som en del av planarbeidet, jfr. planprogrammets pkt 8.6.

**Oppsummering:**

Hvert enkelt innspill og merknad er vurdert og kommentert ovenfor. Planprogrammet slik Statens vegvesen nå foreslår det endret, vil gi Statens vegvesen mulighet til å forberede



reguleringsplan for parsell 1A for politisk behandling senhøstes 2011, slik at denne parsellen kommer i posisjon for oppstart i 2012.

Med forbehold om at konsekvensutredningsprosessen ikke forsinkes vesentlig, vil reguleringsplan med KU kunne være forberedt for politisk behandling i april 2012, og dermed komme i posisjon for oppstart i 2013.

En full KU som omfatter både parsell 1A og parsell 1B vil ikke kunne behandles før i 2012.

Med hilsen  
Statens vegvesen  
Avdeling Finnmark

Oddbjørg Mikkelsen (sign)  
Seksjonsleder

  
Bjarne Mjelde





## Statens vegvesen

Miljøverndepartementet  
P.b. 8013 Dep  
0030 OSLO  
☐

SØR-VARANGER KOMMUNE Boks 406, 9915 Kirkenes		
30 MAI 2011		
Saksnr:	Dok.nr:	Off.vurdering:
KOPI		Kopi til:

Behandlende enhet:  
Region nord

Saksbehandler/innvalgsnr:  
Bjame Mjelde - 78941792

Vår referanse:  
2010/032547-041

Deres referanse:

Vår dato:  
24.05.2011

U

### Planprogram for reguleringsplan og konsekvensutredning - E105 fra Hesseng til Elvenes i Sør-Varanger kommune

Vedlagt oversendes Statens vegvesens forslag til planprogram for ovennevnte prosjekt i henhold til § 8 i forskrift om konsekvensutredninger.

#### Bakgrunn:

Den 22. februar 2011 sendte Statens vegvesen ut varsel om igangsetting av reguleringsplanarbeid for E105 Hesseng – Rundvatnet (parsell 1A).

Det ble videre varslet om igangsetting av reguleringsplan og offentlig ettersyn av planprogram for E105 for E105 Rundvatnet – Elvenes (øst) (parsell 1B).

Frist for innspill og merknader ble satt til 8. april 2011 både for parsell 1A og parsell 1B.

#### Vurdering:

I brev fra Fylkesmannen i Finnmark dat. 21.03.2011 (se vedlegg) vurderes planarbeidet for parsell 1B å komme i konflikt med nasjonale eller viktige regionale hensyn.

Planprogrammets kap. er endret i henhold til Fylkesmannens merknader, og er vedlagt dette brev.

Postadresse  
Statens vegvesen  
Region nord  
Postboks 1403  
8002 Bodø

Telefon: 06640  
Telefaks: 75 55 29 51  
firmapost-nord@vegvesen.no  
Org.nr: 971032081

Kontoradresse  
Båtsfjordveien 18  
9815 VADSØ

Fakturaadresse  
Statens vegvesen  
Regnskap  
Båtsfjordveien 18  
9815 VADSØ  
Telefon: 78 94 15 50  
Telefaks: 78 95 33 52





Statens vegvesen oversender nå forslaget til planprogram til Sør-Varanger kommune for fastsetting. Vi ber om at eventuelle merknader sendes både til oss og til kommunen, slik at de kan innarbeides før det behandles politisk.

Med hilsen

Oddbjørg Mikkelsen (sign)  
Seksjonsleder

Bjarne Mjelde

Kopi: Sør-Varanger kommune  
9900 Kirkenes



## SØR-VARANGER KOMMUNE

Boks 406, 9915 Kirkenes  
Tlf. 78 97 74 00. Faks 78 99 22 12  
E-post: [postmottak@sor-varanger.kommune.no](mailto:postmottak@sor-varanger.kommune.no)  
[www.svk.no](http://www.svk.no)

### SAKSFRAMLEGG Sak til politisk behandling

Saksbehandler: Nils-Edvard Olsen Virksomhetsleder: , tlf.	Dato: 08.06.2011
Arkivkode: K1-223	Arkivsaksnr.: 11/1268
Saksordfører: Linda Beate Randal	

#### SAKSGANG

Behandling:	Møtedato:	Saksnr.:
Utvalg for levekår	16.08.2011	037/11
Formannskapet/utvalg for strategi og utvikling	17.08.2011	112/11
Formannskapet/utvalg for strategi og utvikling	23.08.2011	125/11
Kommunestyret	24.08.2011	066/11

## GJENBEGRAVELSE AV SKOLTESAMISKE INDIVIDER I NEIDEN - SØKNAD OM ØKONOMISK STØTTE

#### Vedlagte dokumenter:

Nr.	Dok.dato	Tittel
1	18.05.2011	SØKNAD OM TILSKUDD TIL ARRANGEMENT I FORBINDELSE MED GJENBEGRAVELSE I NEIDEN

**Dokumenter i saken:**

<u>Dok.dato</u>	<u>Type</u>	<u>Avsender/mottaker</u>	<u>Tittel</u>
11.05.2011	I	Den ortodokse Kirke i Norge	SØKNAD OM TILSKUDD TIL ARRANGEMENT I FORBINDELSE MED GJENBEGRAVELSE I
18.05.2011	I	Arbeidsgruppen for gjenbegravelse av	INVITASJON TIL ARRANGEMENT I FORBINDELSE MED GJENBEGRAVELSE I
09.08.2011	U	Arbeidsgruppen for gjenbegravelse av	INVITASJON TIL ARRANGEMENT I FORBINDELSE MED GJENBEGRAVELSE I

**Kort sammendrag:**

I brev av 11.05.11 søker Den ortodokse Kirke i Norge og Universitetet i Oslo Sør-Varanger kommune om et tilskudd på kr 70.000,- i samband med gjenbegravelse av de 94 skjeletter fra Skolebyen i Neiden skal tilbakeføres og det arrangementet som planlegges i Neiden høsten 2011.

Rådmannen vurderer dette som et meget spesielt arrangement hvor det er helt naturlig at kommunen deltar i samt delfinansierer. Dette er en historisk spesiell begivenhet samt at den har et nasjonalt tilsnitt.

Kommunens budsjett for 2011 gir ikke rom for en slik bevilgning. Ut fra det vil Rådmannen foreslå at det bevilges kr 70.000,- som omsøkt, og at beløpet belastes disposisjonsfondet.

**Faktiske opplysninger:**

I brev av 11.05.11 søker Den ortodokse Kirke i Norge og Universitetet i Oslo Sør-Varanger kommune om et tilskudd på kr 70.000,- i samband med gjenbegravelse av de 94 skjeletter fra Skolebyen i Neiden skal tilbakeføres og det arrangementet som planlegges i Neiden høsten 2011.

Bakgrunnen oppfattes å være allment kjent, jfr søknaden som følger vedlagt.

Arrangementet vil være todelt, en sekulær del som finner sted i Neiden Hotell, hvor det vil bli gitt bakgrunnsinformasjon og sammenhengslinjer trekkes opp (representert både ved Sør-Varanger kommune, Den ortodokse kirkene og Sametinget), kistene med sjelettene

overleveres av UiO til representanter for den skoltesamiske befolkning med tilknytning til Neiden og den ortodokse menigheten som forvalter St. Georgs kapell. Deretter går man i kirkelig prosesjon til gravplassen, hvor 91 kister allerede er plassert, og hvor de gjenværende som bæres av lokale skolesamiske representanter, plasseres i sine graver og dekkes til. Deretter blir det foretatt en minnegudstjeneste ledet av Hans Eminense Erkebiskop Gabriel av Komana og forstander for St. Georgs kapell, samt innbudte kirkelige dignitærer fra Finland og Russland.

Det hele avrundes med bevertning og et lite kulturinnslag inne i hotellet.

Kostnadsrammen for arrangementet er satt til 290.000 kr som er tenkt finansiert slik:

- Sametinget kr 150.000,-
- Sør-Varanger kommune kr 70.000,-
- Universitetet i Oslo kr 70.000,-

### **Rådmannens vurdering/konklusjon:**

Rådmannen vurderer dette som et meget spesielt arrangement hvor det er helt naturlig at kommunen deltar i samt delfinansierer. Dette er en historisk spesiell begivenhet samt at den har et nasjonalt tilsnitt.

Kommunens budsjett for 2011 gir ikke rom for en slik bevilgning. Ut fra det vil Rådmannen foreslå at det bevilges kr 70.000,- som omsøkt, og at beløpet belastes disposisjonsfondet.

Ut fra at dette krever en kommunestyrebehandling samt at Utvalg for levekår har hatt sitt siste møte før sommeren, legges saken frem for formannskapet direkte.

### **Kommuneplanens hovedmål:**

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

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

#### Næringsutvikling:

#### Infrastruktur:

Dette er en historisk viktig sak for Norge og ikke minst vår egen befolkning.

#### Barn og ungdom:

Gir viktig informasjon til barn og unge som vokser opp i dag.

#### Kompetansebygging:

#### Økonomi:

Kommunens budsjett har ikke ramme for en slik støtte. Derfor foreslås det inndekning fra disposisjonsfondet.

Universell utforming, jfr. bestemmelser i plan- og bygningslov:

**Alternative løsninger:**

Avslå søknaden event innvilge et mindre beløp.

**Forslag til innstilling:**

Sør-Varanger kommune vedtar å bevilge kr 70.000,- i økonomisk støtte til arrangementet i forbindelse med gjenbegravelse i Neiden, jfr søknad av 11.05.11.  
Beløpet dekkes inn over disposisjonsfondet.

**Behandling 16.08.2011 Utvalg for levekår**

Saksordfører: Linda Beate Randal. I saksordførers fravær, orienterte Ulf Dæhlin.

Innstillingen enstemmig vedtatt.

**Utvalg for levekårs vedtak i sak 037/11:**

Sør-Varanger kommune vedtar å bevilge kr 70.000,- i økonomisk støtte til arrangementet i forbindelse med gjenbegravelse i Neiden, jfr søknad av 11.05.11.  
Beløpet dekkes inn over disposisjonsfondet.

**Behandling 17.08.2011 Formannskapet/utvalg for strategi og utvikling**

Saksordfører: Linda Beate Randal

**Formannskapets vedtak i sak 112/11:**

\*

Bente Larssen  
rådmann

Den ortodokse Kirke i Norge  
v/ Johannes Johansen, forstander  
Boks 9162, Grønland  
0134 Oslo

Anatomisk Institutt UiO  
v/ prof. Gunnar Nisolvoy  
BOKS 406, 9915 Kirkenes  
Sør-Varanger Kommune  
Universitet i Oslo

16 MAI 2011

Saksnr:	Dok.nr:	Off.vurdering
11/1268	1	
Oslo 11. mai 2011		

Til  
**Rådmann Bente Lassen**  
Sør-Varanger Kommune  
Rådhuset, 9900 Kirkenes

## **Søknad om tilskudd til arrangement i forbindelse med gjenbegravelse i Neiden.**

På vegne av samarbeidspartene som planlegger gjenbegravelse i forbindelse med at 94 skjeletter fra Skoltebyen i Neiden skal tilbakeføres, dvs. Den ortodokse kirke i Norge (Kirkeforeningen ved St. Georgs kapell i Neiden), Universitetet i Oslo og Østsamisk Museum i Neiden, søkes det herved om kr 70 000 til gjennomføringen av arrangement i tilknytning til gjenbegravelsen..

Etter lengre tids forberedelser og arbeide angående tilbakeføring av 94 skjeletter etter skoltesamiske individer som i 1915 ble tatt opp fra gravplassen ved St. Georgs kapell i Neiden og sendt til Anatomisk Institutt UiO, har arbeidsgruppen oppnevnt av Universitetet i Oslo nå kommet dit hen at man er klare til å gjennomføre gjenbegravelse søndag 25. september d.å.

Selve begravelsen, inkludert transport, kister og gravanlegg, bekostes av Universitet i Oslo, i tråd med retningslinjene for forvaltning av De Schreinerske Samlinger. Universitet er videre ført opp med en egenandel på kr 70 000 som andel av utgifter til arrangementet. Begravelsesplassen utformes i henhold til spesifikasjoner i Sametingets reguleringsplan, som nå er til behandling i Sør-Varanger kommune.

Bakgrunn for hele denne saken er altså de utgravninger som ble utført av Bruun og assistenter i 1915 i Neiden på vegne av Anatomisk Institutt ved Universitetet i Oslo (UiO). Det ble gravet opp levninger etter 94 individer på gravplassen rundt St. Georgs ortodokse kapell i Neiden. Disse ble ført til Anatomisk Institutt, hvor de senere har blitt oppbevart. I den skoltesamiske befolkningen i Neiden, og særdeleshet personer i tilknytning til Den ortodokse kirkeforeningen ved St. Georgs kapell, ble oppgravningen oppfattet svært negativt og nedverdiggende. Lenge ble det pratet om mulighetene for å bringe disse tilbake. Men først i tilknytning til opprettelsen av Den Ortodokse Kirkeforeningen ved St Georgs kapell ble det gjort formelle skritt i den retningen, og det ble en sak av det. Etter beslutning om å gjøre henvendelse til UiO om det, gikk det også ut en appell om støtte fra Den norske kirke i saken. DNK støttet saken og den ble sendt til UiO. Det endte med at Styret ved det Medisinske Fakultet UiO på vegne av UiO og med godkjenning av Sametinget vedtok å returnere hele samlingen på 94 skjeletter for gjenbegravning. Deretter har det blitt arbeidet med å organisere og legge til rette for den praktiske gjennomføringen.

Det planlagte arrangementet vil bestå av to deler, en sekulær del som finner sted i Neiden Hotell, hvor det vil bli gitt bakgrunnsinformasjon og sammenhengslinjer trekkes opp (representert både ved Sør-Varanger Kommune, Den ortodokse kirken og Sametinget) kistene

med skjelettene overleveres av UiO til representanter for den skoltesamiske befolkning med tilknytning til Neiden og den ortodokse menigheten som forvalter St. Georgs kapell.

Deretter går man i kirkelig prosesjon til gravplassen, hvor 91 kister allerede er plassert, og hvor de gjenværende som bæres av lokale skoltesamiske representanter, plasseres i sine graver og dekkes til. Deretter blir det forrettet en minnegudstjeneste ledet av Hans Eminense Erkebiskop Gabriel av Komana (Eksark for den økumeniske patriark av Konstantinopel) og forstander for St. Georgs kapell, samt innbudte kirkelige dignitærer fra Finland og Russland.

Det hele avsluttes med bevertning og et lite kulturprogram inne i hotellet.

#### Kostnadsoversikt:

Reise- og oppholdsutgifter, særlig inviterte gjester	70.000
Leie av Neiden Hotell	30.000
Innleie av praktisk planlegger/arrangør/betjening	55.000
Beverting	15.000
Reise og oppholdsutgift samt godtgjørelse til ortodoks sanggruppe Og skoltesamisk tradisjonell sang til gudstjeneste/kulturprogram	70.000
Dekorasjoner	5.000
Leia av utendørs telt-tak	5.000
Et informasjonshefte	5.000
Diverse	35.000
<u>Til sammen</u>	<u>kr 290.000</u>

#### Kommentar til enkelte poster:

Reise og oppholdsutgifter beregnes erkebiskop Gabriel m.diakon (fra Paris) – kommer Oslo lørdag, overnatter, reiser videre til Kirkenes søndag morgen. Tilbake Oslo søndag kveld og videre til Paris mandag morgen. Prest (forstanderen) og diakon T/R Oslo. Enke og sønn etter avdøde Frans Halonen og ev. andre inviterte eldre øst-samer.

Leie av Neiden hotell: Bygningen eies av Sør-Varanger Invest (SVI) og er lagt ut for salg. Vi har vært i kontakt med SVI og de vil videreformidle denne opsjonen til eventuell kjøper. Dersom det fortsatt er usolgt i september, leier vi det av SVI. Det beregnes at hotellet, inkludert sengeplasser, må leies for minimum 3 dager, for og etterarbeid inkludert.

Praktisk arrangør: Det er inngått foreløpig avtale med Neiden Fjellstue v/Jan-Kåre Sivertsen om ansvar for praktisk tilrettelegging og servering. Dette inkluderer å sette hotellet i stand for overnatting og bruk, servering under arrangementet, pynting og rydding ute og inne, utendørs telt og opprydding i etterkant.

Reise og opphold for finsk/karelsk ortodoks sanggruppe. Koret består av 10 personer og befinner seg i syd-Finland. I tillegg er beregnet en godtgjørelse til tradisjonell skoltesamisk sanger.

Dekorasjoner: Hotellet skal pyntes og det skal settes opp lysdekorasjoner på gravplassen.

Telt: Da seremonien finner sted såpass sent på høsten, er det behov for å sette opp et telt-tak for dem som utfører begravelses-seremonien.

### Finansieringsplan

<u>Sametinget</u>	kr 150.000
<u>Sør-Varanger Kommune</u>	kr. 70.000
<u>Universitetet i Oslo</u>	kr 70.000
<u>Til sammen</u>	kr 290.000

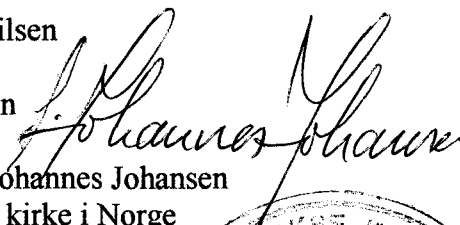
Arrangementets kostnader vil bli håndtert og regnskapsført av Den ortodokse kirke i Norge, kontonr. 2050.26.40640.

Vi ser fram til en positiv søknadsbehandling, og til et verdig arrangement i Neiden.

Med vennlig hilsen

Arbeidsgruppen

Arkimandritt Johannes Johansen  
Den ortodokse kirke i Norge



Prof.em. Gunnar Nicolaysen  
Anatomisk Institutt UiO  
Sign.







## SØR-VARANGER KOMMUNE

Boks 406, 9915 Kirkenes  
Tlf. 78 97 74 00. Faks 78 99 22 12  
E-post: [postmottak@sor-varanger.kommune.no](mailto:postmottak@sor-varanger.kommune.no)  
[www.svk.no](http://www.svk.no)

### SAKSFRAMLEGG Sak til politisk behandling

Saksbehandler: Eva Johanne Johnsen Virksomhetsleder: , tlf.	Dato: 07.07.2011
Arkivkode: K1-223, K2-A10	Arkivsaksnr.: 08/1160
Saksordfører: Anita Brekken	

SAKSGANG		
Behandling:	Møtedato:	Saksnr.:
Utvalg for levekår	16.08.2011	038/11
Formannskapet/utvalg for strategi og utvikling	17.08.2011	111/11
Formannskapet/utvalg for strategi og utvikling	23.08.2011	126/11
Kommunestyret	24.08.2011	067/11

## BRUK AV SKJØNNSMIDLER TIL BARNEHAGER

### Vedlagte dokumenter:

### Dokumenter i saken:

### Kort sammendrag:

Skjønnsmidler til barnehager var et øremerket tilskudd til kommunene til 01.01.11, som i sin helhet skal nyttes til drift av barnehager. Eventuelle ubrukte midler ved årets slutt skal settes av til bundet driftsfond. Avsatte skjønnsmidler skal benyttes til drift av barnehager senere. Det vil kunne bli gjennomført kontroll med hvorvidt kommunen har oppfylt betingelsene for tildeling av skjønnsmidler.

Pr. dato har Sør-Varanger kommune avsatt kr 4 183 825 på bundet driftsfond, 2525107, skjønnsmidler barnehager.

### **Faktiske opplysninger:**

Rådmann foreslår følgende disponering av skjønnsmidler til barnehager fra bundet fond 2525107, innestående beløp kr 4 183 825:

1. Faste vikarer i 3 og 4 avdelings barnehager (7 barnehager)  
Til sammen kr 938 000
2. Opparbeidelse av uteareal i barnehager og oppgradering av inventar i barnehager  
Kr 50 000 pr avdeling x 37 avdelinger: Til sammen kr 1 850 000
3. Lekeplass sikkerhet – kontroll  
Til sammen kr 250 000
4. Kompetanseutvikling barnehager - rekrutteringstiltak  
Til sammen kr 500 000
5. Diverse tiltak  
Resterende beløp: kr 4 183 825 – 3 538 000: kr 645 825

### **Tiltak 1: Fast vikar i 3 og 4 avdelings barnehager**

Vi prøvde dette tiltaket i 4 ½ måned i 2010 i Kirkenes barnehage (4 avd.), Einerveien barnehage(3 avd.), Prestøya barnehage (5 avd.), Hesseng barnehage(4 avd.), Knausen barnehage(3 avd.), Sandnes barnehage(3 avd.) og Rallaren barnehage(4 avd.)  
Tiltaket ble evaluert og vi oppsummerer følgende effekt:

### **Evaluering av tiltaket: Ansettelse av faste vikarer i 3 og 4 avdelingers barnehager i tida 19.08.10 - 31.12.10**

#### **1. Kirkenes barnehager**

##### **1. Tidsrom tiltaket har fungert**

Tiltaket her fungert i perioden 19.08.10-31.12.10. I en situasjon hvor rekrutteringen har vært vanskelig, arbeidet vi med å tilsette i grunnbemanning. Vår vikarstilling klarte vi å rekruttere i fra 1.11.10. Det å ha en slik stilling rekruttere i var optimalt i en slik sammenheng, fordi vi nå var i stand til å gi et tilbud som bidro til at vikaren ikke gikk over i annen virksomhet.

##### **2. Hvordan har vikaren vært brukt.**

Vikaren har gått inn og dekket det vikarbehovet vi har hatt til en hver tid. I praksis har det ført til at vikaren har gått som en del av grunnbemanningen – og ingen dager i perioden har vikaren fungert som en bemanning på topp av grunnbemanning. Fra 1.1.11 vil vikaren gå inn i en ledig stilling i grunnbemanningen.

##### **3. Hvilken effekt ser dere av tiltaket**

Det har bidratt til at et ellers høyt fravær har gitt personalet en større stabilitet – fordi vi har hatt en vikar som kjenner virksomheten. Det har bidratt til høyere kvalitet i form av at prosjekter kan videreføres med ”fast” bemanning.

##### **4. Andre kommentarer**

Dette er et rekrutteringstiltak som anbefales videreført da det i praksis ikke utgjør en særlig merkostnad. Tiltaket bidrar til stabilisering – som hindrer økt fravær; og tiltaket i seg selv gjør

det mulig å rekruttere personell som vi ellers ikke kunne fått tilgang til. Således er dette både et rekrutteringstiltak og et tiltak for å beholde personell.

## **2. Rallaren barnehage**

Rallaren barnehage er en av de 9 barnehagene som har vært med i prosjektet med å ha vikar på topp for å få ned sykefraværet. Vi har hatt inne 1 vikar på topp i perioden september- desember 2010, og vi ser helt klart at dette har vært en stor motivasjonsfaktor for de som er på jobb.

Det vi kan se er at personalet ikke er så slitne som de før har vært siden vi har hatt en som kan steppe inn der det har vært sykdom, og vi ser også at fraværet har gått ned. Vi har selvfølgelig hatt sykefravær, men det har vært på grunn av svangerskapsproblemer og restitusjon etter operasjon og fravær blant personalet som har kroniske plager. Ved at vi da har hatt en vikar på topp så har vi da hatt en større mulighet til å tilrettelegge bedre for de som har hatt behov for tilrettelagt arbeidsoppgaver.

Tror ved å ha en vikar topp på lang sikt vil få ned sykefraværet enda mer, siden dette er med på å minske slitasjen på de som er på jobb. Barnehagene vil da hele tiden ha en som går inn der det er sykdom.

## **3. Hesseng barnehage**

1. Tiltaket har fungert i perioden 20.8.10 – 31.12.10
2. Vikaren har vært brukt i 70 % stilling i vikariat, og 30 % på toppen hvor hun har fungert som sykevikar, vikar ved permisjoner, kurs etc.
3. Først og fremst har dette tiltaket hatt en psykologisk positiv effekt. Etter to år med redusert bemanning, og mangel på vikarer, har det stilt svært store krav til de faste ansatte som har vært igjen i barnehagen. Dette tiltaket har skapt forutsigbarhet og stabilitet, og gitt oss alle en bedre hverdag.
4. Vi ønsker at dette tiltaket blir videreført også i 2011.

## **4. Prestøya barnehage**

Effekten vi har sett dette tidsrommet er at det sliter mindre på personalet der vikaren kommer inn og dekker opp ved korttidsfravær. Dette fordrer jo at vikaren er forberedt på at den kan bli plassert på alle avdelingene – og det vet en ikke med sikkerhet før en kommer på jobb. Det har aldri vært noe problem, så det fungerer veldig bra.

God effekt også den knappe mnd der en avdeling hadde en på toppen i kjernetiden – god tilbakemelding fra personalet på den avdelingen, vedr. tid til praktisk arbeid, muligheter for inndeling i grupper og mer ro på avdelingen.

Effekt er det også med forutsigbarhet for vikaren – å forholde seg til en barnehage, bli kjent med barn og voksne.

Da vi har gått kun med vikar i 30 % på toppen det meste av tiden, kunne jeg ønske meg en fortsettelse av dette tiltaket.

Tiltaket med en fast vikar i 100 % stilling er et flott rekrutteringstiltak og bidrar til mindre slitasje på personalet og dermed redusere sykefravær.

## **5. Knausen barnehage**

1. Vi har hatt den faste vikaren tilsatt i perioden: 01.10.-31.12.10.
2. Vikaren har vært brukt for å stabilisere og trygge ei spes avdeling hvor ped.leder var mye ute frem mot november; frem mot avslutning av arbeidsforholdet sitt. Avdelinga her viste at vikaren skulle være der fast dersom ikke noe helt prekært oppstod ellers på huset. Ved ellers stort fravær skulle vikaren være der det var behov, slik vi uansett stilling organiserer oss i forhold til dette. På denne avdelinga var det også konstituert avd.leder, og de trengte å ha denne ekstra vikaren i hverdagen. Vikaren ble også litt brukt dersom det var behov for ped.ledere å gå ut av avdeling med tanke på ekstraordinært adm. oppgaver.
3. Vi ser at det har blitt en større stabilitet, trygghet og forutsigbarhet i bhg. Godt å vite at vi hadde en ekstra person hver dag. Førjulstiden har vært mye mer stabil sammenliknet med i fjor.
4. Veldig bra tiltak. Viste at vi denne perioden kunne være en ekstra, noe som har vært positivt og som har hjulpet oss å holde en bedre kvalitet på tilbudet.

## 6. **Einerveien barnehage**

1. Tidsrommet tiltaket har fungert.  
Tiltaket startet vi opp med 01.09.10. Dette har vært et positivt tiltak i en periode der det nesten ikke har vært mulig å få tak i ansatte til stillinger i kommunens barnehager likeså personer som ønsker å være vikarer.  
Det å ha en person som både barn og voksne kjenner og som kjenner barnehagens rutiner er godt i en ellers hektisk hverdag.
2. Vikaren har vært brukt til å dekke opp fravær både sykefravær av kort og lenger tid, kurs, ferie. Det er ikke mange dager at vi har hatt ressursen på topp
3. Effekt av tiltaket ser vi i stabilitet - perioder der det er mye fravær av forskjellig slag blir lettere å mestre for dem som er tilbake. Dette er også en måte å rekruttere personer til å arbeide i barnehagen. De blir kjent med barnehagen og hva vi står for og forhåpentlig ønsker de å fortsette enten i barnehagen eller ta seg utdanning i innen for feltet.
4. Andre kommentarer. Synes dette er et tiltak som vi må fortsette med. Pr i dag kan jeg ikke se at vi taper noe på det økonomisk. Vansker med å rekruttere personal til barnehagen er fortsatt svært vanskelig. Viktig at vi kan ha åpning ut mot ungdom som ikke har bestemt seg for hva de ønsker å arbeide med. Erfaring kan gi dem lyst til å fortsette.

Med bakgrunn i effekten evalueringene viser at tiltaket har innstilles følgende:

Ansette 7 faste vikarer f.o.m. 01.08.11 i alle 3 og 4 avdelings barnehager:

Kirkenes barnehage  
Prestøya barnehage  
Rallaren barnehage  
Hesseng barnehage  
Knausen barnehage  
Einerveien barnehage  
Sandnes barnehage

5 måneder i 2011 dekkes av skjønnsmidler for barnehagene som står på bundet fond, 2525107.

Fra 2012 budsjetteres tiltaket den enkelte virksomhet.

5 måned med årslønn 320 000, inntil kr 134 000 pr vikar, til sammen inntil kr. 938 000  
Tiltaket evalueres innen 01.08.12. Da vurderes det om tiltaket skal videreføres også til 1 og 2 avdelings barnehager.

**Tiltak 2: Opparbeidelse av uteareal i barnehager og oppgradering av inventar i barnehager**

Kr 50 000 pr avdeling x 37 avdelinger: Til sammen kr 1 850 000

**Tiltak 3: Lekeplass sikkerhet – kontroll**

Til sammen kr 250 000

**Tiltak 4: Kompetanseutvikling barnehager - rekrutteringstiltak**

Til sammen kr 500 000

**Tiltak 5: Diverse tiltak**

Resterende beløp: kr 4 183 825 – 3 538 000: kr 645 825

**Kommuneplanens hovedmål:**

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

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

Næringsutvikling:

Barn og ungdom er et satsningsområde i kommuneplanen. Barnehagene er en viktig del av utvikling av lokalsamfunnet.

Full barnehagedekning gir småbarnsforeldre mulighet til deltakelse i arbeidslivet med trygg omsorg for barna.

Infrastruktur:

Barnehager er en del av den infrastrukturen som er nødvendig for Sør-Varanger kommune når det gjelder å tiltrekke oss næringsvirksomhet og kvalifiserte folk.

Barn og ungdom:

Sør-Varanger kommune skal sikre barnehagetilbud av høy kvalitet til alle. Barnehagen har en viktig rolle i samfunnet og et stort medansvar for at barn får en trygg og god oppvekst.

Slik det fremkommer i Lov om barnehager og i rammeplanen er barnehagens samfunnsmandat å være både en pedagogisk virksomhet og et velferdstilbud for småbarnsforeldre.

Barnehagene er også en svært viktig arena for å tidlig fange opp barn som er i ferd med å utvikle vansker. Med full barnehagedekning vil små barn tidlig ha samspill på en felles arena, og fagfolk vil tidlig kunne fange opp barn som trenger hjelp og gi rett hjelp til rett tid.

#### Kompetansebygging:

Alle barn skal sikres gode og trygge oppvekst- og opplæringsvilkår. I Soria Moria erklæringen heter det at "Menneskene er samfunnets viktigste ressurs. Derfor er satsing på barn, utdanning, forskning noe av det viktigste vi som samfunn kan gjøre. Både for å gjøre samfunnet rikere, men også for å gjøre menneskenes liv bedre."

Et barnehagetilbud av høy kvalitet kan bidra til sosial utjevning, tidlig innsats og livslang læring.

#### Økonomi:

Pr. dato har Sør-Varanger kommune avsatt kr 4 183 825 på bundet driftsfond, 2525107, skjønnsmidler barnehager.

Universell utforming, jfr. bestemmelser i plan- og bygningslov:

#### **Alternative løsninger:**

#### **Forslag til innstilling:**

Kommunestyret i Sør-Varanger vedtar følgende disponering av skjønnsmidler til barnehager fra bundet fond 2525107, inntil beløp kr 4 183 825:

Nr	Tiltak	Kostnad
1.	Faste vikarer i 3 og 4 avdelings barnehager. 5 måneder i 2011 dekkes av skjønnsmidler for barnehagene som står på bundet fond, 2525107 (pr. dato står det kr 4 183 825 på dette fondet). Fra 2012 budsjetteres tiltaket den enkelte virksomhet.  5 måned med årslønn 320 000, inntil kr 134 000 pr vikar ,til sammen inntil kr. 938 000  Tiltaket evalueres innen 01.08.12. Da vurderes det om tiltaket skal videreføres også til 1 og 2 avdelings barnehager.	Kr 938 000
2.	Opparbeidelse av uteareal i barnehager og oppgradering av inventar i barnehager. Kr 50 000 pr avdeling x 37 avdelinger	Kr 1 850 000
3.	Lekeplass sikkerhet - kontroll	Kr 250 000
4.	Kompetanseutvikling barnehager - rekrutteringstiltak	Kr 500 000

5.	Diverse tiltak: resterende beløp (kr 4 183 825 – kr 3 538 000)	Kr 645 825
	Til sammen	Kr 4 183 825

### **038/11: BRUK AV SKJØNNSMIDLER TIL BARNEHAGER**

#### **Forslag til innstilling:**

Kommunestyret i Sør-Varanger vedtar følgende disponering av skjønnsmidler til barnehager fra bundet fond 2525107, innestående beløp kr 4 183 825:

Nr	Tiltak	Kostnad
1.	Faste vikarer i 3 og 4 avdelings barnehager. 5 måneder i 2011 dekkes av skjønnsmidler for barnehagene som står på bundet fond, 2525107 (pr. dato står det kr 4 183 825 på dette fondet). Fra 2012 budsjetteres tiltaket den enkelte virksomhet.  5 måned med årslønn 320 000, inntil kr 134 000 pr vikar ,til sammen inntil kr. 938 000  Tiltaket evalueres innen 01.08.12. Da vurderes det om tiltaket skal videreføres også til 1 og 2 avdelings barnehager.	Kr 938 000
2.	Opparbeidelse av uteareal i barnehager og oppgradering av inventar i barnehager. Kr 50 000 pr avdeling x 37 avdelinger	Kr 1 850 000
3.	Lekeplass sikkerhet - kontroll	Kr 250 000
4.	Kompetanseutvikling barnehager - rekrutteringstiltak	Kr 500 000
5.	Diverse tiltak: resterende beløp (kr 4 183 825 – kr 3 538 000)	Kr 645 825
	Til sammen	Kr 4 183 825

**Behandling 16.08.2011 Utvalg for levekår**

Saksordfører: Anita Brekken. I saksordførers fravær, orienterte Ulf Dæhlin.

Innstillingen enstemmig vedtatt.

**Utvalg for levekårs vedtak i sak 038/11:**

Utvalg for levekår innstiller til kommunestyret i Sør-Varanger om å vedta følgende disponering av skjønnsmidler til barnehager fra bundet fond 2525107, innestående beløp kr 4 183 825:

Nr	Tiltak	Kostnad
1.	Faste vikarer i 3 og 4 avdelings barnehager. 5 måneder i 2011 dekkes av skjønnsmidler for barnehagene som står på bundet fond, 2525107 (pr. dato står det kr 4 183 825 på dette fondet). Fra 2012 budsjetteres tiltaket den enkelte virksomhet.  5 måned med årslønn 320 000, inntil kr 134 000 pr vikar ,til sammen inntil kr. 938 000  Tiltaket evalueres innen 01.08.12. Da vurderes det om tiltaket skal videreføres også til 1 og 2 avdelings barnehager.	Kr 938 000
2.	Opparbeidelse av uteareal i barnehager og oppgradering av inventar i barnehager. Kr 50 000 pr avdeling x 37 avdelinger	Kr 1 850 000
3.	Lekeplass sikkerhet - kontroll	Kr 250 000
4.	Kompetanseutvikling barnehager - rekrutteringstiltak	Kr 500 000
5.	Diverse tiltak: resterende beløp (kr 4 183 825 – kr 3 538 000)	Kr 645 825
	Til sammen	Kr 4 183 825

**Behandling 17.08.2011 Formannskapet/utvalg for strategi og utvikling**

Saksordfører: Anita Brekken

**Formannskapets vedtak i sak 111/11:**

\*

Bente Larssen  
rådmann





## SØR-VARANGER KOMMUNE

Boks 406, 9915 Kirkenes  
Tlf. 78 97 74 00. Faks 78 99 22 12  
E-post: [postmottak@sor-varanger.kommune.no](mailto:postmottak@sor-varanger.kommune.no)  
[www.svk.no](http://www.svk.no)

### SAKSFRAMLEGG Sak til politisk behandling

Saksbehandler: Inge Walter Svendsen Virksomhetsleder: , tlf.	Dato: 05.08.2011
Arkivkode: K1-	Arkivsaksnr.: 11/1737
Saksordfører: Anita Brekken	

SAKSGANG		
Behandling:	Møtedato:	Saksnr.:
Kommunestyret		

## DRIFTSTILSKUDD BARENTSHALLENE SØR-VARANGER KF

### Vedlagte dokumenter:

### Dokumenter i saken:

### Kort sammendrag:

7. desember 2010 i sak 094/10 vedtok Kommunestyret driftsrammen til Barentshallene Sør-Varanger KF for 2011. Samtidig ble det gjort vedtak om gjenåpning av Bjørnevattn Svømmehall som også skal skulle inngå i driften til Barentshallene Sør-Varanger KF.

Det er behov for en tilleggsbevilgning knyttet til vedtatt driftsmodell for bassenget i Bjørnevattn fra høsten 2011.

Det er videre behov for en tilleggsbevilgning for utvidet åpning i Barentsbadet fra august 2011.

### Faktiske opplysninger:

Gjennom de siste års budsjettarbeid har det vært skapt unødig usikkerhet rundt driftsrammene til Barentshallene Sør-Varanger KF i forbindelse med budsjettfremligg til kommunen generelt. Noe av usikkerheten handler om organisering av forholdet Sør-Varanger kommune og Barentshallene KF. Vi tenker da på forholdet rundt vurderingen av egenbetaling fra kommunen for egen bruk i anleggene.

Virkeligheten i dag er at normal lønns- og prisstigning belastet utelukkende ordinært publikum i Barentshallene KF. Kommunens egen bruk av anleggene har heller ikke blitt berørt av en reduksjon i tilbudet som følge av reduserte rammer.

Foretaket drives i dag i praksis som en kommunal virksomhet i forhold til tildeling av økonomiske drifts- og investeringsrammer fra kommunen. Styret har derfor ingen reel innflytelse i forbindelse med kommunens behandling og innstilling på styrets allerede behandlede og vedtatte budsjett og driftsrammer for kommende driftsår. I saksfremlegg for budsjett 2011 og for så vidt de to siste budsjettår har foretakets rammer blitt redusert med minimum normal lønns- og prisvekst. Denne praksis vil påvirke totaltilbudet til foretaket i form av et redusert tilbud. Tiltak har blitt iverksatt i forhold til økning i billett og leiepriser samt reduksjon av stillinger, noe som viser seg ikke å være fullt ut tilstrekkelig.

For styret virker rådmannens innstillinger både ulogisk og urettferdig i forhold til målsetningene om at de enkelte kommunale virksomhetene skal bære sin rettmessige andel av de kommunale kuttforslagene. Når styret vurderer rådmannens innstillinger i forhold til vårt budsjettforslag om at de fleste kommunale virksomheter er pålagt reelle utgiftskutt, fremgår det samtidig gjennom tilgjengelige opplysninger at en betydelig andel av budsjettforslagene til de kommunale virksomhetene får en reel marginal økning i sine driftsbudsjetter i forhold til 2010.

Styret mener videre at hvis intensjonen er å opprettholde foretaksmodellen fremover, bør det nedsettes et utvalg som ser på hele foretaksmodellen på nytt. Utvalget bør bestå av utvalgte politikere, representanter fra administrasjon, større brukere og foretakets styre og administrasjon. Prosessen bør være så bred som mulig slik at flest mulig får innsyn i de utfordringer og løsninger som belyses i gjennomføringen av arbeidet.

Foretaket vil komme tilbake til en totalgjennomgang av foretaksmodellen på et senere tidspunkt. Videre vil vi under belyse de utfordringer vi står overfor i 2011 som krever umiddelbar behandling og tiltak:

### **Tilleggsbevilgning utvidet åpning i Barentsbadet fra august 2011**

Vi viser til innledning i saksfremlegget hvor tiltak for reduserte rammer ble iverksatt med økning i billettpriser samt reduksjon i åpningstider. Prognoser foreløpig viser at tiltakene ikke har hatt den virkning som var forventet. Besøkstallet har i april falt kraftig og skulle denne trenden vedvare vil blant annet foretakets omsetningstapet med lørdagsstengt overgå tapet med å ha lørdagene åpent. Vi har i tillegg fått svært mange tilbakemeldinger fra småbarnfamilier og publikum utenbys om at lørdager har vært den eneste dagen hvor de har hatt anledning å besøke anlegget.

Under er noen nøkkeltall som danner grunnlaget for tilleggsbevilgning:

#### **Besøkstall**

<b>2011</b>	<b>Jan</b>	<b>Feb</b>	<b>Mar</b>	<b>Apr</b>	<b>Mai</b>
Skole	1699	1699	1446	1118	1490
Publikum	<b>5360</b>	<b>4622</b>	<b>4306</b>	<b>2489</b>	<b>2896</b>
	7059	6321	5752	3607	4386

#### **Besøkstall**

<b>2010</b>	<b>Jan</b>	<b>Feb</b>	<b>Mar</b>	<b>Apr</b>	<b>Mai</b>
Skole	1219	1208	1654	1394	1012
Publikum	<b>4634</b>	<b>4083</b>	<b>4492</b>	<b>4125</b>	<b>3276</b>
	5853	5291	6146	5519	4288

Omsetningstall Barentsbadet

2010	Januar	Februar	Mars	April
<b>Totalsalg</b>	382 975	303 420	321 187	299 840

2011	Januar	Februar	Mars	April
<b>Totalsalg</b>	509 874	386 857	324 793	171 236

Et av de tiltak som ble iverksatte fra 1. april var blant annet en reduksjon i stillingshjemler på 180 %. En gjenåpning av lørdager som samt forlenget åpning på hverdager krever tilleggsbevilgning på kr. 265 820,- for 2011 og kr. 797 460,- for 2012.

#### **Tilleggsbevilgning vedtatt driftsmodell for Bassenget i Bjørnevatn fra høsten 2011.**

Formannskapet har behandlet saken i møte 09.02.11, og det er fattet følgende vedtak:

*Bassenget i Bjørnevatn legges inn under Barentshallene Sør-Varanger KF sitt regime, mht brukerkontroll, tilsyn og kvalitet.*

*Fra 1. august overtar Barentshallene Sør Varanger KF, det hele og fulle ansvar for bassenget i Bjørnevatn på dag-, ettermiddag- og kveldstid.*

*Bassenget skal brukes av skolene i henhold til gjeldende læreplaner og forskrift mht fag og timefordeling.*

Foretaket har hatt god dialog med Bjørnevatn skole og har kommet frem til at de i første omgang **ikke** vil ha behov for livredningsfunksjon fra foretaket side. For foretaket sin del betyr denne driftsløsningen stillingshjemler for badevakt i Bjørnevatn på ettermiddagstid samt en ekstra felles vikar for Barentsbadet/Bjørnevatn svømmehall.

Opprinnelig vedtak innebar bevilgning på kr. 678.000,- årlig for drift av Bjørnevatn Svømmehall. Teknisk drift v/FDV krever 400.000,- for opprettholdelse av de teknisk anlegg og foretaket står da igjen med 278.000,- for den daglige driften. Dette vil med dagens lønnsbilde ikke være tilstrekkelig ut fra beregninger under:

Lønnskostnader inkl. vikarbruk og renholdstjeneste (20 %)	kr. 413.434,-
(badevakter på ettermiddag) 80 % stilling	
Driftskostnader	kr. 35.000,-
Billett- og utleieinntekt	kr. -32.000,-
<b>Netto årlig driftsbehov ved Bjørnevatn svømmehall</b>	<b>kr. 416.434,-</b>

Styret i Barentshallene Sør-Varanger KF sak 08/11:

- En tilleggsbevilgning for 2011 på kr. 265.820,- vil dekke gjenåpning av lørdager ved Barentsbadet samt etterslep på ordinær lønns- og prisstigning fra 2010 samt inneværende budsjettår.
- Ut fra eksisterende bevilgning på kr. 278.000,- for gjenåpning av Bjørnevatn svømmehall, vil foretaket ha behov for kr. 138.434,- for ivaretagelse av livredningsfunksjon på ettermiddagstid

**Kommuneplanens hovedmål:**

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

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

Næringsutvikling:

Infrastruktur:

Barn og ungdom:

Kompetansebygging:

Økonomi:

Universell utforming, jfr. bestemmelser i plan- og bygningslov:

**Alternative løsninger:****Forslag til innstilling:**

Kommunestyret vedtar at:

1. Barentshallene KF bevilges driftstilskudd på kr. 265.820 for 2011 og 797.460,- for 2012 som dekker lønns- og pristigning for 2010 og 2011. Det forutsetter også gjenåpning av lørdager, lengre åpning på hverdager, morgensvømming fra høsten samt enkelt bevegelige helligdager.

2. Barentshallene KF ytes tillegg i 2011 på kr. 138.434,- og totalt kr. 416.434,- årlig for gjennomføring av driftsmodell tilknyttet Bjørnevatn Svømmehall. Det forutsetter ivaretagelse av anlegget i henhold til livredningsfunksjon to dager i uken på ettermiddagstid

**Behandling 17.08.2011 Formannskapet/utvalg for strategi og utvikling**

**Formannskapets vedtak i sak 120/11:**

\*

Bente Larssen  
rådmann

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