



SØR-VARANGER KOMMUNE

Boks 406, 9915 Kirkenes

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

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

www.svk.no

Innkalling

Utvalg: Utvalg for plan og samferdsel
Møtedato: 16.02.2016
Møtested: Møterom Garsjøen, Rådhuset
Møtetid: 10:00

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

Varamedlemmer møter etter nærmere innkalling.

Kirkenes, 04.02.2016

Nesje, Robert
Utvalgsleder

SAKSLISTE:

Saksnr.:	Sakstittel:	Arkivsak:	U.off:
007/16	HØRINGSUTTALELSE TIL KONSEPTVALGUTREDNING FOR E6 HØYBUKTMOEN - KIRKENES Saksordfører: Frank Emil Trasti, frankemil@trasti.no , tlf 47287360	14/689	
008/16	KLAGEBEHANDLING - KLAGE PÅ VEDTAK TILLATELSE TIL OPPFØRING AV FRITIDSBOLIG PÅ GBNR 34/16 GRENSE JAKOBSELV SØKER: ANJA PEDERSEN - KLAGER: FYLKESMANNEN I FINNMARK Saksordfører: Britt Helen N. Slagtern, bsl@svk.no , tlf. 92202404	15/2694	
009/16	OPPRETTELSE AV PUNKTFESTER VED PASVIK HAMN GBN 33/1 SØKER TIL FEFO: WALTER MAGNUS NILSEN, MAY GRIFF OG BERNT BYE Saksordfører: Eilif Johannesen, eilif.johannesen@airservice.no , tlf 90580920	15/1875	
010/16	PÅLEGG OM FJERNING AV STEINMASSER PÅ GBNR. 26/168 SKYTTERHUSFJELLET Saksordfører: Hanne Kalliainen Kyrrø, fagermogartneri@hotmail.no , tlf. 97973098	15/2535	
011/16	PÅLEGG OM RETTING AV TILTAK - UTLEGG AV FIBEROPTISK SJØKABEL I NEIDENFJORDEN Saksordfører: Robert Nesje, rne@svk.no , tlf. 91354852	15/2693	
012/16	SØKNAD OM DISPENSASJON FRA KOMMUNEPLANENS AREALDEL - VEI TIL GBNR 3/1/97 MARIGÅPPA SØKER: TROND HØIBERGET Saksordfører: Frank Emil Trasti, frankemil@trasti.no , tlf 47287360	14/1353	

013/16	<p>FISKEBECK PROSJEKT AS - KLAGER PÅ DELEGERT VEDTAK OM AVSLAG PÅ SØKNAD OM DISPENSASJON.</p> <p>Saksordfører: Britt Helen N. Slagtern, bsl@svk.no, tlf. 92202404</p>	15/2696	
014/16	<p>SØKNAD OM DISPENSASJON FRA KOMMUNEPLANENS AREALDEL FOR BYGGING AV GARASJE PÅ GBNR 24/35 ELVENES</p> <p>Saksordfører: Hanne Kalliainen Kyrrø, fagemogartneri@hotmail.no, tlf. 97973098</p>	15/3453	
015/16	<p>DETALJREGULERING AV SKYTTERHUSFJELLET - FELT B2F</p> <p>Saksordfører: Eilif Johannesen, eilif.johannesen@airservice.no, tlf 90580920</p>	13/225	



SØR-VARANGER KOMMUNE

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

SAKSFRAMLEGG Sak til politisk behandling

Saksbehandler: Trasti, Vegar Nilsen Enhetsleder: Trasti, Vegar Nilsen, tlf. 78 97 74 91	Dato: 27.01.2016
Arkivsak: <arkivsaksnr>	
Saksordfører: Trasti, Frank Emil	

Utvalg	Saksnummer	Dato
Formannskapet	007/16	03.02.2016
Havnestyret	001/16	04.02.2016
Utvalg for plan og samferdsel	007/16	16.02.2016
Kommunestyret		

HØRINGSUTTAELSE TIL KONSEPTVALGUTREDNING FOR E6 HØYBUKTMOEN - KIRKENES

Vedlagte dokumenter:

KVU E6 HØYBUKTMOEN-KIRKENES

Dokumenter i saken:

2016000044 TØMMERNESET
2016000015 UTSATT HØRINGSFRIST KVU E6 HØYBUKTMOEN - KIRKENES. HØRING.
2015028100 REFERAT MØTE 9. DESEMBER 2015 SENDT FRA STATENS VEGVESEN
2015027898 KVU E6 HØYBUKTMOEN - KIRKENES. NY HØRINGSFRIST.
2015027295 VEDR. UTTAELSE TIL KVU - JAKOBSNES UTVIKLING AS
2015026780 UTTAELSE TIL KONSEPTVALGUTREDNING FOR E6 HØYBUKTMOEN-
KIRKENES
2015026529 KOPI AV UTTALE TIL KVU E6 HØYBUKTMOEN - KIRKENES
2015026165 MELDING OM VEDTAK FRA KOMMUNESTYRET 18.11.15:
HØRINGSUTTAELSE TIL KONSEPTVALGUTREDNING FOR E6
HØYBUKTMOEN - KIRKENES
2015025516 HØRINGSFRISTEN UTSETTES FOR KVU E6 HØYBUKTMOEN -KIRKENES
2015022902 NY HØRINGSFRIST SATT TIL 19.11.2015 - KVU HØYBUKTMOEN -
KIRKENES

- 2015021130 HØRING KONSEPTVALGUTREDNING - KVV E6 HØYBUKTMOEN - KIRKENES
- 2015009126 KVV - KIRKENES
- 2015006307 KOMMENTARER TIL KVV E6 HØYBUKTMOEN - KIRKENES
- 2015003727 UTFORDRINGSNOTAT KVV E6 HØYBUKTMOEN - KIRKENES
- 2014008717 UTTALELSE TIL UTFORDRINGER FOR KVV E6 HØYBUKTMOEN - KIRKENES
- 2014006109 INNSPILL TIL OPPSTART AV KONSEPTVALGUTREDNING (KVV) E6 KIRKENES - HØYBUKTMOEN
- 2014003746 OPPSTART KONSEPTVALGUTREDNINGER (KVV) E6 KIRKENES - HØYBUKTMOEN

Kort sammendrag:

Statens vegvesen har på oppdrag fra Samferdselsdepartementet utarbeidet konseptvalgutredning (KVV) for E6 Høybuktkmoen - Kirkenes. Utredningen analyserer ulike konsept for stamnetterminal og vegtilknytning.

Samferdselsdepartementet har bedt Statens vegvesen om å sende konseptvalgtutredningen på høring til lokale og regionale myndigheter samt andre interessenter.

Høringen ble høsten 2015 utsatt og ny frist ble satt til 20.02.16.

Forslag til høringsuttalelse legges her fram for behandling, Sør-Varanger kommunestyre avgir uttalelse til KVV-en.

Faktiske opplysninger:

Konseptvalgutredning er en statlig utredning for statlige investeringer over 750 millioner.

Med konseptvalgutredninger (KVV) menes tidligfaseutredninger i forbindelse med store statlige arealutviklingsprosjekter, der finansdepartementets kvalitetssikringsordning skal legges til grunn for investeringsbeslutning og prosjektgjennomføring.

Hensikten er å sikre at konseptvalget av store statlige investeringsprosjekter undergis en reell politisk styring, og sikre at det beste konseptvalget gjøres i et langsiktig perspektiv.

Konseptvalgutredning (KVV) for E6 Høybuktkmoen – Kirkenes ble igangsatt av Statens vegvesen, på oppdrag fra Samferdselsdepartementet i februar 2014. Bestillingen fra Samferdselsdepartementet lyder som følger:

«Hovedproblemstillinger i KVV-en er å avklare behov for nye veg- og infrastrukturløsninger inn mot, og i Kirkenes, sett i lys av eksisterende og fremtidig

vekst i Kirkenes/Sor-Varanger. Usikkerheten rundt omfang og tempo i veksten gjør det nødvendig med både kort- og langsiktig perspektiv i tilretteleggingen for transport- og industriutvikling i området. KVUen bør også se nærmere på sentrumsutvikling/miljø (tungtransport ut av sentrum). Direktoratet bes i prosjektplan/ «Utfordringer for KVU» avklare om evt. utvikling av lufthavnen, lokalisering av stamnetthavnen og mulig fremtidige jernbanetrasé bor inngår i utredningsarbeidet»

Våren 2014 utarbeidet vegvesenet en prosjektplan «Utfordring for KVU E6 Høybuktmoen - Kirkenes», som etter Samferdselsdepartementets godkjenning ble mandatet for selve konseptvalgutredningen (KVU-en):

«

Hovedutfordringene for overordnet transportsystem:

- *Havn og havne plassering*
- *Ny veg til ny havn og muligheter for andre forbindelse mellom Tømmerneset og Kirkenes*

Hovedutfordringen er å lage en helhetlig plan for fremtidens Kirkenes. Planen må ta høyde for at Kirkenes skal ha en infrastruktur som ivaretar utviklingen av transportbehovet som følge av byens strategiske plassering i Norge, Europa og Barentshavet. Det legges opp å finne løsninger som kan realiseres på kort og lang sikt.

Hovedutfordringer for sentrumsutvikling:

Hovedutfordring for sentrum er økt tilrettelegging for gang-sykkel og kollektivtrafikk samt miljø og trafiksikkerhetstiltak på lokalvegnettet.

»

Konseptvalgutredning for E6 Høybuktmoen – Kirkenes ble sendt på høring av Samferdselsdepartementet i september 2015, kommunen ble da gitt høringsfrist til 19. november 2015.

Formannskapet behandlet forslag til høringsuttalelse i møte 11.11.15 med innstilling til Kommunestyret 18.11.15 (saken ble da utsatt av Kommunestyret).

Den 12.11.15 utsatte Statens vegvesen høringen av KVU-en. Høringsfristen ble seinere (04.01.16) satt til den 20. februar 2016.

Det har i perioden blitt avholdt møte mellom kommunen og Statens vegvesen, Kystverket, Kirkenes næringshage og fylkeskommunen den 09.12.15 og et møte mellom kommunen og Samferdselsdepartementet og Næringsdepartementet den 14.12.15.

Sør-Varanger kommune har i perioden høsten 2012 til sommeren 2015 hatt en omfattende prosess med utarbeidelse av kommunedelplan for Tømmernes. Prosessen har omfattet dialogkonferanser, åpne møter, åpne høringer, arbeidsmøter i kommunestyret, møter med berørte arealbrukere og fagmyndigheter i tillegg til møter med utbyggingsaktører. Det er utarbeidet en rekke konsekvensutredninger som dannet grunnlaget for utarbeidelsen av

planen, som ble vedtatt av kommunestyret i juni 2015.

Sør-Varanger kommunestyre vedtok, 27.02.13 sak 015/13 om å utpekte Leirpollen til framtidig stamnetterminal. Leirpollen er i kommuneplanen regulert til framtidig havneformål med atkomstvei over Slambanken / KILA. I kommunedelplan for Tømmerneset er i tillegg vann og krafttraseer regulert, samt veiforbindelse til oljeomlastningsterminalen på Gamnes. Områdereguleringer for Gamnes og KILA er vedtatt (hhv 2012 og 2015) og detaljregulering for atkomstvei til KILA er vedtatt (2015).

Rådmannens vurderinger:

Rådmannens vurderinger av KVV-en framkommer i forslag til høringsuttalelse, kfr. forslag til innstilling.

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:

Satsingsområdene er ikke særskilt vurdert, det vises til rådmannens forslag til høringsuttalelse.

Næringsutvikling:

Infrastruktur:

Barn og ungdom:

Folkehelse:

Kompetansebygging:

Økonomi:

Universell utforming, jfr bestemmelser i plan og bygningslov:

Alternative løsninger:

Forslag til innstilling:

Sør-Varanger kommunestyre avgir følgende høringsuttalelse til konseptvalgutredning for E6 Høybuktmoen - Kirkenes:

«

Sammendrag:

Sør-Varanger kommune er svært positiv til at KVVU-en anbefaler en ny stamnetterminal med vei i kommunen. Det viser at fagetatene og kommunen deler synet om at Kirkenes sin posisjon og potensial som knutepunkt i Barentsregionen, er av nasjonal betydning. Det er også positivt at KVVU-en inkluderer byutviklingstiltak.

Kommunen vil likevel stille spørsmål ved hovedkonklusjonene i KVVU-en om å legge stamnetterminalen til Tømmerneset vest. Det bygger blant annet på at kommunen mener at:

- lokaldemokratiet og kommunens egne behov er tillagt for liten vekt både i prosessen og i konklusjonene
- tidsaspektet er underkommunisert; en planavklaring av området Tømmerneset vest vil i beste fall ta 3-5 år og trolig svekke Kirkenes sin konkurranseevne overfor andre havner med tanke på aktivitet i Barentshavet og 23. konsesjonsrunde
- konfliktnivået for Tømmerneset vest er kraftig undervurdert med tanke på dagens brukere og ressurser i området (forsvaret, reinbeite, nasjonal laksefjord, kulturminner og hytteinteresser)
- den økonomiske usikkerheten i stamnetthavnalternativenes totalkostnader (milliardklassen) for kommunen og eventuelt andre aktører er underkommunisert og tilsynelatende underordnet hensynet til statens veikostnader (i 100-millionersklassen)

Etter en helhetsvurdering, der også overnevnte forhold er vurdert, vil Sør-Varanger kommunestyre anbefale at stamnetterminalen legges til Leirpollen.

Innledning:

Kommunen ser positivt på at fagetatene gjennom konseptvalgutredning (KVVU) for E6

Høybuktmoen - Kirkenes anbefaler en ny stamnetterminal og vei til denne. Dette viser at Kirkenes er av nasjonal betydning og åpner mulighetene for kommunen til å posisjonere seg som et knutepunkt i Barentsregionen (iht. Joint Barents Transport Plan). Med det vekstpotensialet som ligger i Barentsregionen innenfor petroleumsnæring, fiskeri, transport og logistikk, utpeker Kirkenes seg som et naturlig knutepunkt.

En statlig utbygging av infrastruktur gir innhold i regjeringens nordområdesatsing og statlige myndigheter har gjennom utbygging av infrastruktur mulighet til å legge til rette for betydelig vekst i Kirkenes.

Kommunen ser spesielt positivt på en veiforbindelse over Slambanken og inn til Kirkenes sentrum, som tilgjengelig gjør 1000 da sentrumsnære nærings- og industriarealer og som også vil avlaste E6 som innfartsåre til Kirkenes. En utbygging vil være i tråd med gjeldende planer for arealet (Kirkenes Industrial Logistics Area, KILA) og kan trolig etableres forholdsvis raskt.

Kommunen er fornøyd med at det legges opp til byutviklingstiltak som kan bidra til å gi byen det løftet den fortjener som Barents hovedstad. Kommunen mener det vil være viktig at tiltakene utføres etter en helhetlig plan for Kirkenes sentrum og vi forventer at dette arbeidet gjøres i samarbeid med kommunen.

Utredningen viser at Sør-Varanger er i en særstilling når det kommer til gode havnelokaliteter. Selv om enkelte lokaliteter ikke tilfredsstiller de definerte kravene for stamnetterminal, viser utredningen at kommunen har svært gode utviklingsmuligheter for framtiden.

Prosessen:

Kommunens muligheter for involvering og innflytelse i utredningsarbeidet har vært svært begrenset. Kommunen mener organiseringen av utredningsarbeidet har vært en svakhet for KVVU-en, hvor lokaldemokratiet ikke har blitt godt nok involvert. KVVU-en har til hensikt å peke på lokalisering av en stamnetterminal. Dette er i hovedsak en offentlig kai, med bakareal hvor kommunen må stå for kostnadene ved utbygging og tilrettelegging.

Prosessen legger altså opp til at statlige myndigheter skal bestemme hvor kommunen skal tilrettelegge havnearealer som fullt utbygd vil innebære investeringer i milliardklassen. Fordelingen av investeringene KVVU-en burde tilsi at kommunen ble gitt mere innflytelse i valg av lokalisering av framtidig havn. Ettersom en KVVU er en behovsorientert utredning, burde også kommunens behov dannet grunnlag for utredningen.

Det framkommer ikke i KVVU-en hvilke innspill som er innkommet fra kommunen og andre aktører i prosessen, dette gjør at vegvesenets vurdering av disse innspillene ikke er dokumenterte og etterprøvbare.

Kommunen registrerer også at KVVU-ens hovedproblemstillinger er endret i forhold til oppdragsbrevet fra Samferdselsdepartementet 06.02.13, dette uten at kommunens innspill til oppstart og utfordringsnotat er ivaretatt. Det kan synes som om endringer i problemstillingene er tilpasset et ønske om å etablere en øst-vest korridor, jfr. Joint Barents Transport Plan, mer enn å bidra til de beste løsninger for Kirkenesområdet.

Kommunen vil trekke fram prosesser foregående for KVVU-en. I styringsgruppen for

«Kirkenespakken» har Statens vegvesen og Kystverket over en periode fra 2009 til 2013 oppfordret kommunen til å fatte en beslutning om hvor den framtidige stamnetterminalen/hovedhavna skulle plasseres. Etter en lang kommunal prosess fattet så kommunestyret et vedtak den 27.02.13, og utpekte Leirpollen til Stamnetterminal, og igangsatte kommunedelplan for Tømmerneset. Det er klart at vedtaket ble gjort for å synliggjøre ovenfor statlige myndigheter hvor kommunen ønsket å bygge ut ny hovedhavn, slik at staten i dialog med kommunen kunne se på muligheter for å realisere havna og veiframføring til denne. Det arbeidet som styringsgruppa, og oppfølgingen fra kommunen i saken, synes vegvesenet ikke å ha vektlagt i denne konseptvalutredningen.

Tidsaspekt:

Tidsaspektet er tillagt for liten vekt i KVVU-en. Planlegging, etter plan og bygningsloven, for stamnetterminal og -vei kan tidligst igangsettes medio 2018, dersom dette blir gitt prioritet i Nasjonal Transportplan (NTP). Dersom man går videre med Tømmerneset vest, vil man erfaringsmessig stå ovenfor mer enn 2-3år med planlegging før en beslutning kan tas. En sannsynlig oppstart tidligst i 2021 vil trolig svekke Kirkenes sin posisjon, fordi aktørene vil ha inngått kontrakter og etablert logistikkmessige løsninger før Kirkenes kommer på banen.

Konklusjonene i KVVU-en om lokalisering av stamnetterminal ved Tømmerneset vest synes kontroversielle i forhold til andre fagmyndigheters ansvarsområde, kfr. merknader og innsigelser til kommunedelplan for Tømmerneset. Kommunen antar derfor at planleggingen av stamnetterminalen med konsekvensutredninger vil ta svært lang tid og trolig måtte avgjøres på departementsnivå.

Den 23. konsesjonsrunde er nå utlyst, og dersom aktører skal kunne benytte Kirkenes som havn, både i letingen og utvinning, må Kirkenes ha tilgjengelige havnearealer. Spesielt i utvinningsfasen vil det være avgjørende for Kirkenes, dersom man skal kunne konkurrere med andre havner, at vi har tilgjengelige havnearealer.

Sør-Varangersamfunnet og lokalt næringsliv står ovenfor store utfordringer som følge av lave malmpriser, fallende rubel, stormaktssanksjoner og fallende oljepris. Dette medfører behov for en snarlig tilrettelegging for nye arbeidsplasser. Som KVVU-en viser, har kommunen store arealer som egner seg til store industri- og havneetableringer, men så langt er det ikke tatt beslutninger om å bygge disse ut. Skal Kirkenes lykkes i satsningen på olje og gass er vi avhengig av prosesser som gir snarlige investeringsbeslutninger.

Sør-Varanger kommune har i dag aktører som er klare til å gå i gang med store industriutbygginger i tråd med gjeldende planer. Det er for kommunen viktig at det offentlige framstår som forutsigbar ovenfor disse aktørene, men også ovenfor framtidige aktører. I den sammenheng synes det viktig at lokalisering av stamnetterminal tar utgangspunkt i gjeldende planer. En KVVU-løsning som baseres på Vegvesenets forslag, vil sannsynligvis medføre at Norterminals planer på Gamneset ikke vil bli realisert, ettersom tidsbruken ved en slik løsning går langt utover aktørens behov.

Kommunen ser positivt på anbefalingen om vei over Slambanken, dette kan muliggjøre en forholdsvis rask etablering av KILA hvor det er regulert for industri og havnearealer. Ettersom det i KVVU-en ikke er angitt en planperiode for bevilgningen, så frykter vi at konsekvensen er at ei slik bevilgning ikke vil skje ved revisjon av neste NTP-perioden 2018-2027. Vi vil derfor sterkt anmode om at ei bevilgning tidfestes.

Planlegging etter plan- og bygningsloven:

Planlegging av ny stamnetterminal vil omfattes av kravene i plan- og bygningsloven, samt forskrift om konsekvensutredning. Kommunen vil kommentere status for dette arbeidet på de nevnte lokalitetene for stamnetterminal i KVVU-en.

Høybukta vest:

Området er i Kommuneplanens arealdel båndlagt til Forsvarets skyte- og øvingsfelt og er for øvrig regulert til Landbruks- Natur- og Friluftsmål (samt Reindrift). Dersom området velges for stamnetterminalen må det igangsettes planarbeid med konsekvensutredning. Det foreligger betydelig usikkerhet til Høybukta vest for en planavklaring, som trolig må avgjøres på departementsnivå.

Pulkneset:

Området er i Kommuneplanens arealdel båndlagt til Forsvarets skyte- og øvingsfelt. Det er utarbeidet et planforslag for Kirkenes Maritime Park, det foreligger innsigelser til planforslaget og saken er lagt i bero. Planforslaget har ikke regulert områder for stamnetterminal. Ved vedtak av Kommunedelplan for Tømmerneset ble veiløsningen til området tatt ut av planen (pga. innsigelsene). Denne veien ble for øvrig ikke planlagt som stamvei og tilfredsstillende ikke de krav til vertikalkurvatur eller horisontalkurvatur som stilles for en stamvei. Dersom området velges for stamnetterminalen må det igangsettes nytt planarbeid med konsekvensutredning. Det foreligger betydelig usikkerhet til Pulkneset for en planavklaring, som trolig må avgjøres på departementsnivå.

Leirpollen:

Området er i Kommuneplanens arealdel regulert til framtidig havn med veiatkomst via Slambanken/KILA. Dersom området velges for stamnetterminalen må det igangsettes nytt planarbeid med konsekvensutredning. Leirpollen er imidlertid planavklart og reguleringsplanlegging vil her være i tråd med Kommuneplanen. Gjennomføring av reguleringsplan vil her kunne tidfestes med stor sikkerhet og kommunen vil normalt være avgjøringsmyndighet.

Finansiering:

Finansiering av stamnetterminalen er etter kommunens forståelse en kommunal oppgave. Det er altså kommunen som skal stå for byggingen av selve stamnetterminalen, med kaier og bakarealer. Kommunen må også stå for framføring av nødvendig infrastruktur som vann og strøm. Statens vegvesen og Kystverkets ansvar i denne sammenheng begrenser seg til framføring av veg og nødvendige utbedringer i farleden til sjøs. Kommunen registrerer at etatene anbefaler den lokaliteten som tilsynelatende blir billigst for etatene, uten at det er

gjort rede for konsekvensene med hensyn til kommunens finansieringsbehov.

Med dagens situasjon innenfor oljesektoren, kan det stilles spørsmål om private vil være villige til å investeringer i denne størrelsesorden. Dersom det skal være mulig å få til en snarlig igangsetting, må trolig kommunen i stor grad selv stå for utvikling og etablering av nødvendige grunnlagsinvesteringer. Samtidig må kommunen aktivt forhandle med andre offentlige instanser og utbyggere om mulige finansieringsløsninger, kostnadsfordelinger og forskutteringer for å realisere utbyggingen.

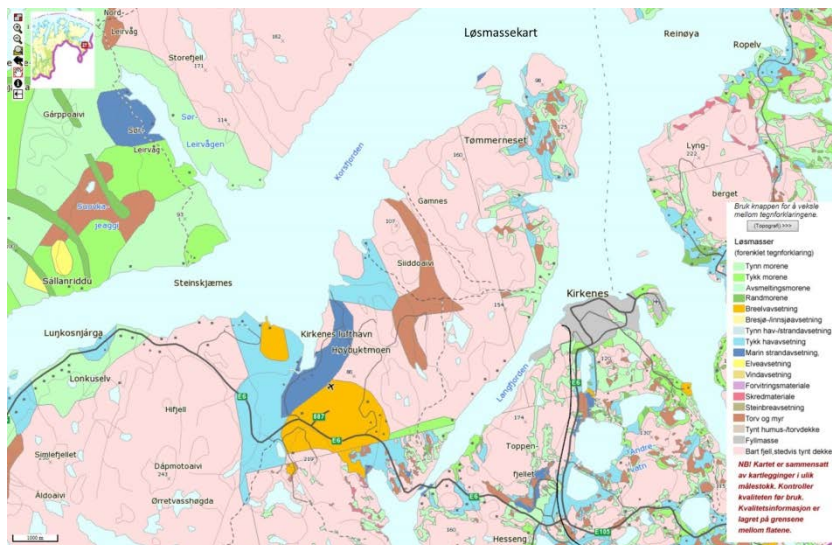
Kommunen forventer at departementene vurderer regelendringer, slik at staten i større grad kan bidra til finansieringen av selve stamnetterminalen og framføring av nødvendig infrastruktur (vei, vann og strøm).

Merknader til innholdet i KVV-en:

Usikkerhet i kostnader:

Kommunen mener kostnadene for utbyggingen av stamnetterminalen bør være et vesentlig moment i valg av lokalitet. I dette legger kommunen til grunn at det vil være vesentlige kostnadsforskjeller i grunnlagsinvesteringene for de ulike konseptene før stamnetterminalen kan bygges.

I utredningen er utbyggingskostnadene for alle havnene forutsatt lik. Dette mener kommunen ikke gjenspeiler realitetene da det er store forskjeller i topografi både på land og i sjø for de forskjellige lokalitetene. Det er også forskjellige typer løsmasser og mektighet av løsmasse i de forskjellige områdene som kan være avgjørende for realisering innenfor rimelige kostnadsrammer. Nedenfor vises et løsmassekart (fra NGU) for Tømmerneset.



Kommunen har gjennom planarbeidet for kommunedelplan for Tømmerneset (vedtatt 2015) beregnet kostnader for framføring av infrastruktur, herunder vann og strøm. Ut i fra dette har kommunen gjort en beregning av framføring av strøm og vann til de tre konseptene Leirpollen, Pulkneset og Høybukta vest, som framkommer av tabellen nedenfor:

Lokalitet	Infrastruktur (mill NOK)		Tilleggs kostnader			Tidsaspekt	
	Strøm	Vann	Forsvaret	Reindrift tap	Kulturminner	Planstatus	Innsigelser
Leirpollen	12,7	14,7	Ingen	Usikker/i liten grad (46)	Ubetydelig	Kommuneplan	Nei
Pulkneset	45,0	44,8	Usikker	Usikker/betydelig (400)	Usikker/stor	Planforslag*	Ja
Høybukta vest	70,0	43*	Usikker	Usikker/betydelig (400)	Usikker/stor	Ingen	Usikker
		*alt. trasé		(beitetap antall rein)			*Stamnetterminal m/veg vil kreve ny plan

Beregningene viser at det er betydelige forskjeller i kostnader for å tilknytte de forskjellige lokalitetene med vann og strøm. Det understrekes at dette er infrastruktur som er helt avgjørende for utbyggingen. I tillegg kommer kostnader for å få tilgang/rettighet til arealene. Dersom usikkerhetene (Forsvaret, reindrift, kulturminner) tallfestes, vil merkostnadene for hhv. Pulkneset og Høybukta vest trolig beløpe seg til 100-150 millioner.

Disse kostnadene vil tilkomme allerede ved oppstart av utbyggingen, som man må påregne at kommunen alene må være ansvarlig for i første fase.

Det synes urimelig at valg av lokasjon for stamnetterminalen skal gjøres ved å sammenligne kostnader for veialternativ, mens kostnadene for de forskjellige konseptene for stamnetterminalen ikke er gjenstand for samme sammenlikning.

Illustrasjonen nedenfor viser forekomster av kjente kulturminner på Tømmerneset:



Samlokalisering/utviklingspotensial:

Det hevdes i KVVU-en at Høybukta vest har størst utviklingspotensial på grunn av muligheten for samlokalisering av ulike funksjoner og størrelsen på arealet. Kommunen stiller spørsmål ved størrelsen på arealet, som for øvrig er oppgitt til både 9600da og 3600da. Den avgrensning som er satt for konseptet Høybukta vest tar ikke hensyn til topografiske forhold. Innenfor området (3600da) er det en høydeforskjell på inntil 50-70 meter på land.

En enkel beregning ut i fra dimensjonerende kaidybde og massebalanse for kai- og bakarealer (kote -25m til +25m), gir et utviklingspotensial på Høybukta vest på 380da. Avgrensningen, slik de framkommer av KVVU-en, er ikke vurdert opp i mot kostnader for utbygging og hvor stort areal som er realiserbart innenfor kostnadseffektive rammer. Dette gjør at utviklingspotensialet for Høybukta vest ikke synes realistisk.

Av kjent kunnskap har kommunen tillatt seg å gjøre opplisting av utviklingspotensialet for de forskjellige lokalitetene:

- KILA 1000da.
- Leirpollen 1400da.
- Ellinghamn 1100da.
- Gamneset 1000da.
- Pulkneset 800da.
- Høybukta vest 380da.

Utviklingspotensialet på østsiden av Tømmerneset tilsvarer 3500da, dersom arealene på KILA, Leirpollen og Ellinghamn utnyttes fullt ut.

Samordna bolig-, areal- og transportplanlegging:

Kommunen har gjennom kommuneplanen fastsatt at Kirkenes skal styrkes som boområde. En etablering av stamnetterminal med 500 arbeidsplasser drøyt 15 km (Tømmerneset vest) fra disse boområdene kan ikke ses å bidra til å styrke Kirkenes som boområde. Avstand mellom lokalitetene og framtidige boområder i Kirkenes er ikke vektlagt i KVVU-en. Lokaliseringen av stamnetterminalen vurderes ut i fra dette å stride med statlige planretningslinjer for samordna bolig-, areal- og transportplanlegging.

Nasjonal laksefjord:

Det framkommer av KVVU-en at alle havnelokalitetene ligger i Nasjonal laksefjord. Kommunen vil her vise til Miljødirektoratets avslag (08.09.15) på Norterminals søknad om oljeomlastning innerst i Korsfjorden på lokasjon benevnt SS5 i reguleringsplanen for området. Avslaget er bl.a. begrunnet med den nære avstanden til Neidenelva, som er grunnlaget for den nasjonale laksefjorden. Basert på dette forventer kommunen at en utbygging av stamnetterminal i dette området kan møte på liknende problemstillinger, og at de ulike lokalitetene vil kunne vurderes ulikt med hensyn til konfliktnivå.

Konsekvenser for reindrift:

Kommunen har til kommunedelplan for Tømmerneset fått gjennomført en konsekvensutredning for reindriften i området. Kommunen registrerer at konseptvalgutredningen ikke benytter samme metodikk for å vurdere konsekvensene. Kommunen må likevel stille spørsmål ved konklusjonen om at en utbygging av Høybukta vest er vurdert til «kun» negativ konsekvens. Erfaringene fra kommunedelplanen for Tømmerneset burde tilsi at en utbygging her ville gi tilsvarende konsekvens som for Pulkneset/Leirpollen, altså stor negativ. Det framkommer for øvrig i utredningen til

kommunedelplanen at Tømmerneset benyttes av to distrikt, Pasvik (5A/5C) og Spurveset/Skoogerøya (4/5B). I KVVU-en vises kun til førstnevnte distrikt.

Nedenfor vises en illustrasjon fra konsekvensutredningen for reindrift fra kommunedelplan for Tømmerneset (red. administrasjonen). Illustrasjonen viser trekkveier og influenssone fra en evt. utbygging på Tømmernesets vestside. Av konsekvensutredningen framkommer at den viktigste trekkveien ligger på Tømmernesets vestside.



Kommunen mener at kunnskapen fra konsekvensutredningen om reindrift fra kommunedelplan for Tømmerneset burde vært tillagt mer vekt. Det minst konflikthylte området, Leirpollen, burde ut i fra reindriftshensyn vært gitt prioritet i anbefalingen.

Havnelogistikk og samdriftsfordeler:

Samlokalisering av, eller kort avstand mellom logistikk-senter, sentrumsfunksjoner og destinasjoner, kan gi betydelige kostnadsbesparelser i form av reduserte mellomtransporter, bedre fyllingsgrad og høyere leveringsfrekvens, lavere enhetskostnader og reduserte miljøkostnader. Nærhet til allerede etablerte kapasiteter som servicebedrifter, industri og næringsarealer, havneanlegg og offentlige servicefunksjoner, bør derfor være et naturlig vurderingskriterium.

Kirkenes har i dag en etablert infrastruktur tilhørende drifta av eksisterende havneområder og farled. Uavhengig av hvor en lokaliserer ny havn, må en påregne en trinnvis utbygging der det i lang tid vil være nødvendig og ønskelig å utnytte eksisterende infrastruktur. Kommunen mener at KVVU-en i for liten grad har vurdert muligheter for samordning med eksisterende havner og mulige avstandsulempes ved valg av lokalitet for stamnetterminalen.

Etter kommunens vurdering vil en stamnetterminal i Leirpollen i stor grad kunne nytte seg av infrastrukturen i eksisterende havn, og det ligger dermed bedre til rette for en trinnvis utbygging her, i motsetning til Tømmerneset vest.

Nautiske farledskrav:

Kystverkets krav til farled innebærer at framtidig stamnetterminal i Sør-Varanger skal ha kapasitet til å ta i mot skip på over 300 meter lengde. Farledskravene er i KVVU-sammenheng definert som absolutte krav, som må oppfylles for at alternative havneområder skal vurderes videre. Alternativer som ikke oppfyller absolutte krav er utelukket for videre utredning. Kravene gjelder likevel ikke kaianleggene. Denne avgrensningen medfører at trafikk, som utgjør en marginal andel av tenkt aktivitet, får legge veldig strenge føringer for valg og utforming av en framtidig stamnetterminal.

For Sør-Varanger kommune er det hensiktsmessig at havneutviklingen sees i sammenheng med fortsatt bruk av eksisterende kaianlegg. Størsteparten av fartøyene som anløper logistikkbasen i landet er inntil 130 meter og dyptgående inntil 12 meter. Sør-Varanger kommune mener at kriteriene som er valgt for fartøytype derfor legger en unødvendig begrensning mht. lokaliseringalternativ.

Jernbane:

Det konkluderes i KVVU-en med at det er mulig å etablere en jernbaneterminal i alle konseptene. Det framkommer samtidig at krav knyttet til jernbanens linjekurvatur og stigningskrav kan gi betydelige forskjeller i konsekvenser mellom alternativene, herunder både kostnads- og inngrepskonsekvenser. Kommunen mener utviklingspotensialet og kostnadene for utbygging må tas inn i vurderingen for valg av konsept. Framtidige investeringer må være en del av vurderingen for valg av lokasjon, slik at en i neste omgang ikke er låst til en kostnadsdrivende løsning. Vi ønsker derfor at det også redegjøres for Jernbaneverkets vurdering av kostnadene for en etablering av jernbaneterminal, knyttet til de ulike alternativene til lokalisering av stamnetterminalen.

Bompenger:

Av KVVU-en kapittel 9.5 framkommer følgende:

«Det eneste punktet som er vurdert til å ha så mye trafikk at det vil gi bompengedrag av noe størrelse, er E6 mellom Hesseng og Kirkenes sentrum. Beregningene er gjort uavhengig av konsept, og må anses som grove anslag av finansieringspotensialet. Det er ut fra dette et potensial for bompengefinansiering på 400 - 500 mill. kr.»

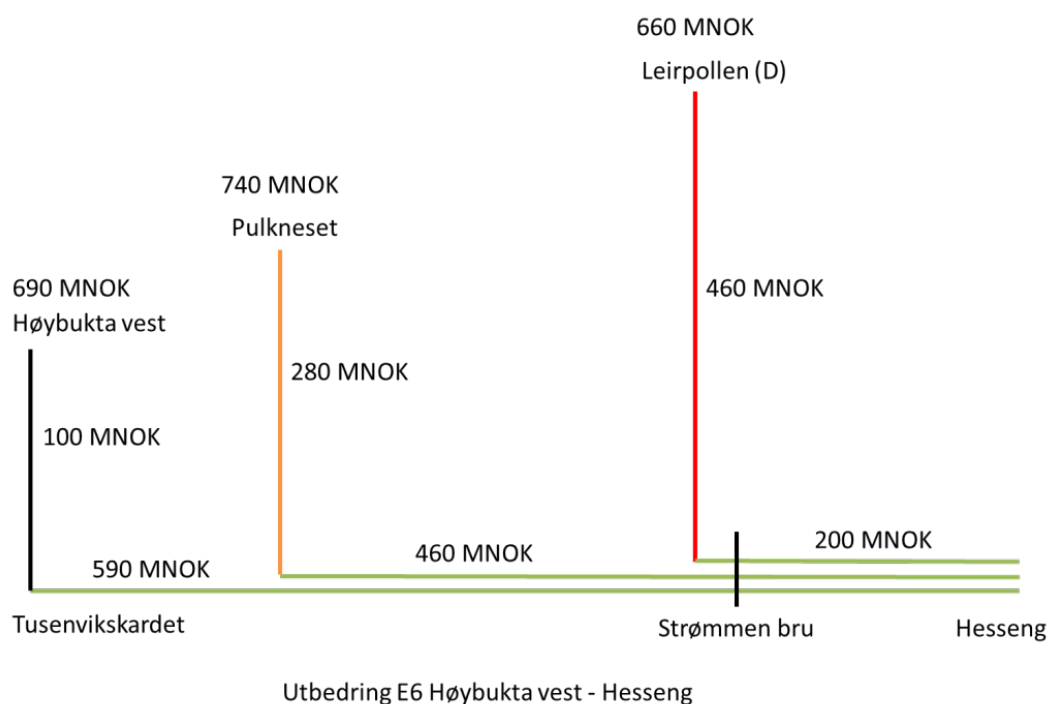
Kommunen kan ikke se at det er lagt opp til tiltak på den eneste strekningen som har trafikk av betydning i dag, nemlig E6 mellom Hesseng og Kirkenes sentrum. Kommunen stiller seg spørrende til at det skal avkreves bompenger på E6 mellom Hesseng og Kirkenes sentrum for å utbedre veistrekningen mellom Hesseng og Høybukta. Kommunestyret har for øvrig den 25.01.12, sak 004/12 gjort et prinsippvedtak vedrørende bompenger. Dette vedtaket er gjort kjent for vegvesenet.

Kommunen kan ikke se at kostnadene for veiløsning over KILA er tatt med i beregningene for konseptene, det stilles derfor spørsmål til hvordan denne tenkes finansiert. Det savnes også en tidfesting av disse bevilgningene, jf. kommentarer om tidsaspektet over.

Utbedring av E6 mellom Hesseng og Høybukta:

Det er satt som forutsetning for alle konseptene at E6 mellom Hesseng og Høybukta skal utbedres. Sett i sammenheng med E105 tilrettelegger utbedringen for en øst-vest korridor. Innfarten til Kirkenes og en eventuell stamnetterminal har i KVVU-en utgangspunkt i påknytting fra denne vegen. Kommunen mener det burde vært gjort mer for å vurdere andre løsninger for kryssing av Langfjorden. Til de forskjellige konseptene burde også utbedringene på dagens E6 vært tilpasset, slik at sammenlikningsgrunnlaget for vei til de forskjellige konseptene ble mer rettferdig. Dette kan begrunnes med at Høybukta vest ligger lengst vest på akse Hesseng-Høybukta, dernest Pulkneset. For konseptet Leirpollen synes utbedringer vest for Strømmen bru som uvesentlig, samtidig burde konseptet synliggjøres med andre veiløsninger.

Dersom en tilpasset utbedring av E6 mellom Hesseng og Høybukta vest/Tusenvikskardet legges til grunn, vil en veiforbindelse til Leirpollen komme billigst ut. Dette kan eksemplifiseres gjennom følgende figur og tabell:



Konsept	Tilpasset E6 Utbedring	Vei til Konsept	Totalt
Høybukta vest	590	100	690
Pulkneset	460	280	740
Leirpollen D	200	460	660

ÅDT i forhold til anbefalt konsept:

Dagens ÅDT mellom Høybukta og Hesseng er 1540 kjøretøy i døgnet, altså noe mindre enn E105 mellom Elvenes og Hesseng (ÅDT 1820). Utbedringen forutsetter ingen tiltak på E6 mellom Hesseng og Kirkenes som har en ÅDT på 7670 kjøretøy i døgnet. Kommunen må ut i fra ÅDT-tallene stille spørsmål om begrunnelsen for valg av utbedring av strekningen Hesseng-Høybukta som grunnlag for alle konseptene. Kommunen mener ny innfartsvei til Kirkenes burde hatt mye større fokus for KVVU-en, og at vei til ny stamnetterminal burde vært sett i sammenheng med dette.

Vurdering av andre konsepter/veiløsninger:

Som en ny innfartsløsning til Kirkenes foreslår kommunen at kryssing av Langfjorden flyttes lengre nord, som erstatning for dagens Strømmen bru (ref. *Leirpollen alt «E»* i vår uttalelse 27.03.15). Trafikk til Kirkenes fra vest vil ledes via bru til KILA og tunnel til sentrum. Trafikk øst-vest ledes fra Hesseng via KILA over ny bru over Langfjorden og videre vestover. Veiløsningen vil for øvrig virke som avlastningsvei for dagens E6 mellom Hesseng og Kirkenes. Dette konseptet mener kommunen gjør at utgangspunktet om utbedring av E6 fra Hesseng til Høybukta ikke er nødvendig. Vi kan ikke se at dette konseptet er drøftet i KVVU-en.

Drøfting og anbefaling av konsept:

Kommunen finner det uheldig at det i sammenlikningen av fordeler og ulemper mellom de ulike konseptene, ikke er benyttet objektive parametere. Argumentasjonen som benyttes i oppstillingen synes ikke å være konsekvent ettersom hva som er fordeler og ulemper varierer mellom konseptene.

Det er for Høybukta vest listet som en fordel at det er mulighet for samlokalisering, som igjen vil redusere kostnadene for infrastruktur og som tar i bruk minst areal. Samtidig listes det for samme konsept som en ulempe at alle aktørene må bygge egen infrastruktur til sine havner på Tømmerneset. Dette gjør det vanskelig for kommunen å se hvilken vektning de forskjellige fordelene og ulempene er gitt i drøftingen.

Videre utredningsarbeid:

Det framkommer av KVVU-en at endelig valg av konseptene rangert som nr. 1 og nr. 2 skal gjøres på bakgrunn av videre utredningsarbeid. Det samme gjelder status for ny innfartsåre over KILA (Slambanken). Det er for kommunen uklart når dette arbeidet skal gjennomføres og om det her er ment planarbeid etter plan- og bygningsloven eller tilsvarende utredningsarbeid som for denne KVVU-en.

Kommunens anbefaling:

Sør-Varanger kommunestyre anbefaler Leirpollen som stamnetterminal.

Det anbefales en ny innfartsvei til Kirkenes fra området Strømmen bru-Hesseng.

Det anbefales en atkomstvei til stamnetterminalen i Leirpollen.

Det må vurderes å etablere én ny bru over Langfjorden som kan serve både innfarten til Kirkenes og stamnetterminalen i Leirpollen.

Staten (departementene) må vurdere en regelendring for i større grad å kunne bidra til utbyggingen av stamnetterminalen. Statens medfinansiering må ses i sammenheng med den nasjonale betydningen en knutepunktshavn i Kirkenes vil ha i framtiden.

Veiløsningene må også inkludere adkomst over Slambanken slik at Kirkenes Industrial Logistics Area (KILA) kan realiseres. KILA vil være et viktig nærindustrialområde til Kirkenes, med havnefasiliteter. En atkomst over KILA fra Hesseng til Kirkenes vil avlaste dagens E6 på strekningen Hesseng-Skytterhusfjellet-Kirkenes. Denne løsningen vil være særlig viktig for å kunne om dirigere tungtrafikken til Kirkenes over KILA, som dermed vil redusere tungtrafikken gjennom boligbebyggelsen i Kirkenes.

Sør-Varanger kommunestyre er opptatt av å komme i gang raskt med infrastrukturbygging, dette for å kunne være konkurransedyktig som servicehavn i forbindelse med olje-/gassaktivitet i Barentshavet sørøst. De områder som kommunen peker på er allerede arealmessig avklart med hensyn til øvrige interesser. Dette står i kontrast til Tømmerneset vest, hvor disse forhold ennå er uavklart og det er knyttet stor usikkerhet til mulighet og tidspunkt for gjennomføring.

Det står store næringsaktører klare til å investere i utbygging av store næringsarealer, der tidsaspektet er avgjørende. Dersom det skal være mulig å komme i gang raskt, både for kommunen og private aktører, synes det avgjørende at det tas utgangspunkt i allerede godkjente planer.

Samtidig som disse områdene kan realiseres raskt, viser også KVVU-en at Leirpollen har tilfredsstillende utviklingspotensial til en framtidig stamnetterminal og således svarer Leirpollen på oppgaven både på kort og lang sikt.

Kommunen mener kostnadene for utbyggingen av stamnetterminalen bør være et vesentlig moment i valg av lokalitet, og Leirpollen vurderes å være rimeligst.

Kommunen kan imidlertid være positiv til en lokalisering av stamnetterminal på Pulkneset, dersom staten tar ansvar for planleggingen og merkostnadene knyttet til utbyggingen. Det forutsettes da at staten tar hovedkostnadene for vei, vann og strøm, og kompensasjon til reindrifta og forsvaret, i tillegg til utredninger og kulturminneutgravinger. Staten må også sikre at det foreligger en planavklaring innen 2018, slik at utbyggingen av Norterminals anlegg på Gamnes ikke hindres.

»

Behandling 04.02.2016 Havnestyret

Saksordfører:

Egil Kalliainen, AP og Veronica Johnsen, AP ba om å få sin habilitet vurdert. Havnestyret erklærte begge inhabil og de deltok ikke i behandlingen av saken.

Protokolltilførsel.

Saken godkjennes med forbehold om politisk behandling.

Enstemmig

Havnestyret sitt vedtak i sak 001/16:

Sør-Varanger kommunestyre avgir følgende høringsuttalelse til konseptvalgutredning for E6 Høybukta - Kirkenes:

«

Sammendrag:

Sør-Varanger kommune er svært positiv til at KVVU-en anbefaler en ny stamnetterminal med vei i kommunen. Det viser at fagetatene og kommunen deler synet om at Kirkenes sin posisjon og potensial som knutepunkt i Barentsregionen, er av nasjonal betydning. Det er også positivt at KVVU-en inkluderer byutviklingstiltak.

Kommunen vil likevel stille spørsmål ved hovedkonklusjonene i KVVU-en om å legge stamnetterminalen til Tømmerneset vest. Det bygger blant annet på at kommunen mener at:

- lokaldemokratiet og kommunens egne behov er tillagt for liten vekt både i prosessen og i konklusjonene
- tidsaspektet er underkommunisert; en planavklaring av området Tømmerneset vest vil i beste fall ta 3-5 år og trolig svekke Kirkenes sin konkurransevne ovenfor andre havner med tanke på aktivitet i Barentshavet og 23. konsesjonsrunde
- konfliktnivået for Tømmerneset vest er kraftig undervurdert med tanke på dagens brukere og ressurser i området (forsvaret, reinbeite, nasjonal laksefjord, kulturminner og hytteinteresser)
- den økonomiske usikkerheten i stamnetthavnalternativenes total kostnader (milliardklassen) for kommunen og eventuelt andre aktører er underkommunisert og tilsynelatende underordnet hensynet til statens veikostnader (i 100-millionersklassen)

Etter en helhetsvurdering, der også overnevnte forhold er vurdert, vil Sør-Varanger kommunestyre anbefale at stamnetterminalen legges til Leirpollen.

Innledning:

Kommunen ser positivt på at fagetatene gjennom konseptvalgutredning (KVVU) for E6 Høybukta - Kirkenes anbefaler en ny stamnetterminal og vei til denne. Dette viser at Kirkenes er av nasjonal betydning og åpner mulighetene for kommunen til å posisjonere seg som et knutepunkt i Barentsregionen (iht. Joint Barents Transport Plan). Med det

vekstpotesialet som ligger i Barentsregionen innenfor petroleumsnæring, fiskeri, transport og logistikk, utpeker Kirkenes seg som et naturlig knutepunkt.

En statlig utbygging av infrastruktur gir innhold i regjeringens nordområdesatsing og statlige myndigheter har gjennom utbygging av infrastruktur mulighet til å legge til rette for betydelig vekst i Kirkenes.

Kommunen ser spesielt positivt på en veiforbindelse over Slambanken og inn til Kirkenes sentrum, som tilgjengelig gjør 1000 da sentrumsnære nærings- og industriarealer og som også vil avlaste E6 som innfartsåre til Kirkenes. En utbygging vil være i tråd med gjeldende planer for arealet (Kirkenes Industrial Logistics Area, KILA) og kan trolig etableres forholdsvis raskt.

Kommunen er fornøyd med at det legges opp til byutviklingstiltak som kan bidra til å gi byen det løftet den fortjener som Barents hovedstad. Kommunen mener det vil være viktig at tiltakene utføres etter en helhetlig plan for Kirkenes sentrum og vi forventer at dette arbeidet gjøres i samarbeid med kommunen.

Utredningen viser at Sør-Varanger er i en særstilling når det kommer til gode havnelokaliteter. Selv om enkelte lokaliteter ikke tilfredsstiller de definerte kravene for stamnetterminal, viser utredningen at kommunen har svært gode utviklingsmuligheter for framtiden.

Prosesen:

Kommunens muligheter for involvering og innflytelse i utredningsarbeidet har vært svært begrenset. Kommunen mener organiseringen av utredningsarbeidet har vært en svakhet for KVVU-en, hvor lokaldemokratiet ikke har blitt godt nok involvert. KVVU-en har til hensikt å peke på lokalisering av en stamnetterminal. Dette er i hovedsak en offentlig kai, med bakareal hvor kommunen må stå for kostnadene ved utbygging og tilrettelegging.

Prosesen legger altså opp til at statlige myndigheter skal bestemme hvor kommunen skal tilrettelegge havnearealer som fullt utbygd vil innebære investeringer i milliardklassen. Fordelingen av investeringene KVVU-en burde tilsi at kommunen ble gitt mere innflytelse i valg av lokalisering av framtidig havn. Ettersom en KVVU er en behovsorientert utredning, burde også kommunens behov dannet grunnlag for utredningen.

Det framkommer ikke i KVVU-en hvilke innspill som er innkommet fra kommunen og andre aktører i prosessen, dette gjør at vegvesenets vurdering av disse innspillene ikke er dokumenterte og etterprøvbare.

Kommunen registrerer også at KVVU-ens hovedproblemstillinger er endret i forhold til oppdragsbrevet fra Samferdselsdepartementet 06.02.13, dette uten at kommunens innspill til oppstart og utfordringsnotat er ivaretatt. Det kan synes som om endringer i problemstillingene er tilpasset et ønske om å etablere en øst-vest korridor, jfr. Joint Barents Transport Plan, mer enn å bidra til de beste løsningene for Kirkenesområdet.

Kommunen vil trekke fram prosesser foregående for KVVU-en. I styringsgruppen for «Kirkenespakken» har Statens vegvesen og Kystverket over en periode fra 2009 til 2013 oppfordret kommunen til å fatte en beslutning om hvor den framtidige stamnetterminalen/hovedhavna skulle plasseres. Etter en lang kommunal prosess fattet så kommunestyret et

vedtak den 27.02.13, og utpekte Leirpollen til Stamnetterminal, og igangsatte kommunedelplan for Tømmerneset. Det er klart at vedtaket ble gjort for å synliggjøre ovenfor statlige myndigheter hvor kommunen ønsket å bygge ut ny hovedhavn, slik at staten i dialog med kommunen kunne se på muligheter for å realisere havna og veiframføring til denne. Det arbeidet som styringsgruppa, og oppfølgingen fra kommunen i saken, synes vegvesenet ikke å ha vektlagt i denne konseptvalgutredningen.

Tidsaspekt:

Tidsaspektet er tillagt for liten vekt i KVVU-en. Planlegging, etter plan og bygningsloven, for stamnetterminal og -vei kan tidligst igangsettes medio 2018, dersom dette blir gitt prioritet i Nasjonal Transportplan (NTP). Dersom man går videre med Tømmerneset vest, vil man erfaringsmessig stå ovenfor mer enn 2-3år med planlegging før en beslutning kan tas. En sannsynlig oppstart tidligst i 2021 vil trolig svekke Kirkenes sin posisjon, fordi aktørene vil ha inngått kontrakter og etablert logistikkmessige løsninger før Kirkenes kommer på banen.

Konklusjonene i KVVU-en om lokalisering av stamnetterminal ved Tømmerneset vest synes kontroversielle i forhold til andre fagmyndigheters ansvarsområde, kfr. merknader og innsigelser til kommunedelplan for Tømmerneset. Kommunen antar derfor at planleggingen av stamnetterminalen med konsekvensutredninger vil ta svært lang tid og trolig måtte avgjøres på departementsnivå.

Den 23. konsesjonsrunde er nå utlyst, og dersom aktører skal kunne benytte Kirkenes som havn, både i letingen og utvinning, må Kirkenes ha tilgjengelige havnearealer. Spesielt i utvinningsfasen vil det være avgjørende for Kirkenes, dersom man skal kunne konkurrere med andre havner, at vi har tilgjengelige havnearealer.

Sør-Varangersamfunnet og lokalt næringsliv står ovenfor store utfordringer som følge av lave malmpriser, fallende rubel, stormaktssanksjoner og fallende oljepris. Dette medfører behov for en snarlig tilrettelegging for nye arbeidsplasser. Som KVVU-en viser, har kommunen store arealer som egner seg til store industri- og havneetableringer, men så langt er det ikke tatt beslutninger om å bygge disse ut. Skal Kirkenes lykkes i satsningen på olje og gass er vi avhengig av prosesser som gir snarlige investeringsbeslutninger.

Sør-Varanger kommune har i dag aktører som er klare til å gå i gang med store industriutbygginger i tråd med gjeldende planer. Det er for kommunen viktig at det offentlige framstår som forutsigbar ovenfor disse aktørene, men også ovenfor framtidige aktører. I den sammenheng synes det viktig at lokalisering av stamnetterminal tar utgangspunkt i gjeldende planer. En KVVU-løsning som baseres på Vegvesenets forslag, vil sannsynligvis medføre at Norterminals planer på Gamneset ikke vil bli realisert, ettersom tidsbruken ved en slik løsning går langt utover aktørens behov.

Kommunen ser positivt på anbefalingen om vei over Slambanken, dette kan muliggjøre en forholdsvis rask etablering av KILA hvor det er regulert for industri og havnearealer. Ettersom det i KVVU-en ikke er angitt en planperiode for bevilgningen, så frykter vi at konsekvensen er at ei slik bevilgning ikke vil skje ved revisjon av neste NTP-perioden 2018-2027. Vi vil derfor sterkt anmode om at ei bevilgning tidfestes.

Planlegging etter plan- og bygningsloven:

Planlegging av ny stamnetterminal vil omfattes av kravene i plan- og bygningsloven, samt forskrift om konsekvensutredning. Kommunen vil kommentere status for dette arbeidet på de nevnte lokalitetene for stamnetterminal i KVU-en.

Høybukta vest:

Området er i Kommuneplanens arealdel båndlagt til Forsvarets skyte- og øvingsfelt og er for øvrig regulert til Landbruks- Natur- og Friluftsmål (samt Reindrift). Dersom området velges for stamnetterminalen må det igangsettes planarbeid med konsekvensutredning. Det foreligger betydelig usikkerhet til Høybukta vest for en planavklaring, som trolig må avgjøres på departementsnivå.

Pulkneset:

Området er i Kommuneplanens arealdel båndlagt til Forsvarets skyte- og øvingsfelt. Det er utarbeidet et planforslag for Kirkenes Maritime Park, det foreligger innsigelser til planforslaget og saken er lagt i bero. Planforslaget har ikke regulert områder for stamnetterminal. Ved vedtak av Kommunedelplan for Tømmerneset ble veiløsningen til området tatt ut av planen (pga. innsigelsene). Denne veien ble for øvrig ikke planlagt som stamvei og tilfredsstillende ikke de krav til vertikalkurvatur eller horisontalkurvatur som stilles for en stamvei. Dersom området velges for stamnetterminalen må det igangsettes nytt planarbeid med konsekvensutredning. Det foreligger betydelig usikkerhet til Pulkneset for en planavklaring, som trolig må avgjøres på departementsnivå.

Leirpollen:

Området er i Kommuneplanens arealdel regulert til framtidig havn med veiatkomst via Slambanken/KILA. Dersom området velges for stamnetterminalen må det igangsettes nytt planarbeid med konsekvensutredning. Leirpollen er imidlertid planavklart og reguleringsplanlegging vil her være i tråd med Kommuneplanen. Gjennomføring av reguleringsplan vil her kunne tidfestes med stor sikkerhet og kommunen vil normalt være avgjøringsmyndighet.

Finansiering:

Finansiering av stamnetterminalen er etter kommunens forståelse en kommunal oppgave. Det er altså kommunen som skal stå for byggingen av selve stamnetterminalen, med kai og bakarealer. Kommunen må også stå for framføring av nødvendig infrastruktur som vann og strøm. Statens vegvesen og Kystverkets ansvar i denne sammenheng begrenser seg til framføring av veg og nødvendige utbedringer i farleden til sjøs. Kommunen registrerer at etatene anbefaler den lokaliteten som tilsynelatende blir billigst for etatene, uten at det er gjort rede for konsekvensene med hensyn til kommunens finansieringsbehov.

Med dagens situasjon innenfor oljesektoren, kan det stilles spørsmål om private vil være

villige til å investeringer i denne størrelsesorden. Dersom det skal være mulig å få til en snarlig igangsetting, må trolig kommunen i stor grad selv stå for utvikling og etablering av nødvendige grunnlagsinvesteringer. Samtidig må kommunen aktivt forhandle med andre offentlige instanser og utbyggere om mulige finansieringsløsninger, kostnadsfordelinger og forskutteringer for å realisere utbyggingen.

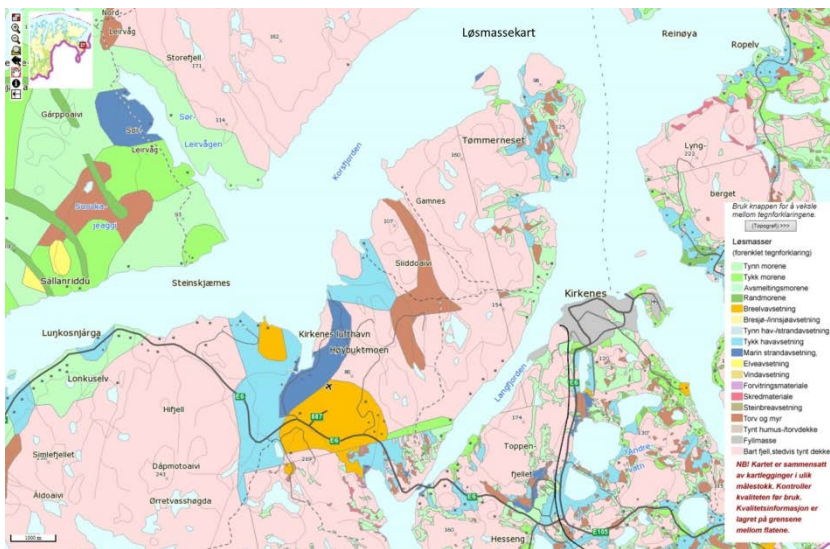
Kommunen forventer at departementene vurderer regelendringer, slik at staten i større grad kan bidra til finansieringen av selve stamnetterminalen og framføring av nødvendig infrastruktur (vei, vann og strøm).

Merknader til innholdet i KVV-en:

Usikkerhet i kostnader:

Kommunen mener kostnadene for utbyggingen av stamnetterminalen bør være et vesentlig moment i valg av lokalitet. I dette legger kommunen til grunn at det vil være vesentlige kostnadsforskjeller i grunnlagsinvesteringene for de ulike konseptene før stamnetterminalen kan bygges.

I utredningen er utbyggingskostnadene for alle havnene forutsatt lik. Dette mener kommunen ikke gjenspeiler realitetene da det er store forskjeller i topografi både på land og i sjø for de forskjellige lokalitetene. Det er også forskjellige typer løsmasser og mektighet av løsmasse i de forskjellige områdene som kan være avgjørende for realisering innenfor rimelige kostnadsrammer. Nedenfor vises et løsmassekart (fra NGU) for Tømmerneset.



Kommunen har gjennom planarbeidet for kommunedelplan for Tømmerneset (vedtatt 2015) beregnet kostnader for framføring av infrastruktur, herunder vann og strøm. Ut i fra dette har kommunen gjort en beregning av framføring av strøm og vann til de tre konseptene Leirpollen, Pulkneset og Høybukta vest, som framkommer av tabellen nedenfor:

Lokalitet	Infrastruktur (mill NOK)		Tilleggs kostnader			Tidsaspekt	
	Strøm	Vann	Forsvaret	Reindrift tap	Kulturminner	Planstatus	Innsigelser
Leirpollen	12,7	14,7	Ingen	Usikker/i liten grad (46)	Ubetydelig	Kommuneplan	Nei
Pulkneset	45,0	44,8	Usikker	Usikker/betydelig (400)	Usikker/stor	Planforslag*	Ja
Høybukta vest	70,0	43*	Usikker	Usikker/betydelig (400)	Usikker/stor	Ingen	Usikker
		*alt. trasé		(beitetap antall rein)			*Stamnetterminal m/veg vil kreve ny plan

Beregningene viser at det er betydelige forskjeller i kostnader for å tilknytte de forskjellige lokalitetene med vann og strøm. Det understrekes at dette er infrastruktur som er helt avgjørende for utbyggingen. I tillegg kommer kostnader for å få tilgang/rettighet til arealene. Dersom usikkerhetene (Forsvaret, reindrift, kulturminner) tallfestes, vil merkostnadene for hhv. Pulkneset og Høybukta vest trolig beløpe seg til 100-150 millioner.

Disse kostnadene vil tilkomme allerede ved oppstart av utbyggingen, som man må påregne at kommunen alene må være ansvarlig for i første fase.

Det synes urimelig at valg av lokasjon for stamnetterminalen skal gjøres ved å sammenligne kostnader for veialternativ, mens kostnadene for de forskjellige konseptene for stamnetterminalen ikke er gjenstand for samme sammenlikning.

Illustrasjonen nedenfor viser forekomster av kjente kulturminner på Tømmerneset:



Samlokalisering/utviklingspotensial:

Det hevdes i KVVU-en at Høybukta vest har størst utviklingspotensial på grunn av muligheten for samlokalisering av ulike funksjoner og størrelsen på arealet. Kommunen stiller spørsmål ved størrelsen på arealet, som for øvrig er oppgitt til både 9600da og 3600da. Den avgrensning som er satt for konseptet Høybukta vest tar ikke hensyn til topografiske forhold. Innenfor området (3600da) er det en høydeforskjell på inntil 50-70 meter på land.

En enkel beregning ut i fra dimensjonerende kaidybde og massebalanse for kai- og bakarealer (kote -25m til +25m), gir et utviklingspotensial på Høybukta vest på 380da. Avgrensningen, slik de framkommer av KVVU-en, er ikke vurdert opp i mot kostnader for utbygging og hvor stort areal som er realiserbart innenfor kostnadseffektive rammer. Dette gjør at utviklingspotensialet for Høybukta vest ikke synes realistisk.

Av kjent kunnskap har kommunen tillatt seg å gjøre opplisting av utviklingspotensialet for de forskjellige lokalitetene:

- KILA 1000da.
- Leirpollen 1400da.
- Ellinghamn 1100da.
- Gamneset 1000da.
- Pulkneset 800da.
- Høybukta vest 380da.

Utviklingspotensialet på østsiden av Tømmerneset tilsvarer 3500da, dersom arealene på KILA, Leirpollen og Ellinghamn utnyttes fullt ut.

Samordna bolig-, areal- og transportplanlegging:

Kommunen har gjennom kommuneplanen fastsatt at Kirkenes skal styrkes som boområde. En etablering av stamnetterminal med 500 arbeidsplasser drøyt 15 km (Tømmerneset vest) fra disse boområdene kan ikke ses å bidra til å styrke Kirkenes som boområde. Avstand mellom lokalitetene og framtidige boområder i Kirkenes er ikke vektlagt i KVVU-en. Lokaliseringen av stamnetterminalen vurderes ut i fra dette å stride med statlige planretningslinjer for samordna bolig-, areal- og transportplanlegging.

Nasjonal laksefjord:

Det framkommer av KVVU-en at alle havnelokalitetene ligger i Nasjonal laksefjord. Kommunen vil her vise til Miljødirektoratets avslag (08.09.15) på Norterminals søknad om oljeomlastning innerst i Korsfjorden på lokasjon benevnt SS5 i reguleringsplanen for området. Avslaget er bl.a. begrunnet med den nære avstanden til Neidenelva, som er grunnlaget for den nasjonale laksefjorden. Basert på dette forventer kommunen at en utbygging av stamnetterminal i dette området kan møte på liknende problemstillinger, og at de ulike lokalitetene vil kunne vurderes ulikt med hensyn til konfliktnivå.

Konsekvenser for reindrift:

Kommunen har til kommunedelplan for Tømmerneset fått gjennomført en konsekvensutredning for reindriften i området. Kommunen registrerer at konseptvalgutredningen ikke benytter samme metodikk for å vurdere konsekvensene. Kommunen må likevel stille spørsmål ved konklusjonen om at en utbygging av Høybukta vest er vurdert til «kun» negativ konsekvens. Erfaringene fra kommunedelplanen for Tømmerneset burde tilsi at en utbygging her ville gi tilsvarende konsekvens som for Pulkneset/Leirpollen, altså stor negativ. Det framkommer for øvrig i utredningen til

kommunedelplanen at Tømmerneset benyttes av to distrikt, Pasvik (5A/5C) og Spurveset/Skoogerøya (4/5B). I KVVU-en vises kun til førstnevnte distrikt.

Nedenfor vises en illustrasjon fra konsekvensutredningen for reindrift fra kommunedelplan for Tømmerneset (red. administrasjonen). Illustrasjonen viser trekkveier og influenssone fra en evt. utbygging på Tømmernesets vestside. Av konsekvensutredningen framkommer at den viktigste trekkveien ligger på Tømmernesets vestside.



Kommunen mener at kunnskapen fra konsekvensutredningen om reindrift fra kommunedelplan for Tømmerneset burde vært tillagt mer vekt. Det minst konfliktfylte området, Leirpollen, burde ut i fra reindriftshensyn vært gitt prioritet i anbefalingen.

Havnelogistikk og samdriftsfordeler:

Samlokalisering av, eller kort avstand mellom logistikk-senter, sentrumsfunksjoner og destinasjoner, kan gi betydelige kostnadsbesparelser i form av reduserte mellomtransporter, bedre fyllingsgrad og høyere leveringsfrekvens, lavere enhetskostnader og reduserte miljøkostnader. Nærhet til allerede etablerte kapasiteter som servicebedrifter, industri og næringsarealer, havneanlegg og offentlige servicefunksjoner, bør derfor være et naturlig vurderingskriterium.

Kirkenes har i dag en etablert infrastruktur tilhørende drifta av eksisterende havneområder og farled. Uavhengig av hvor en lokaliserer ny havn, må en påregne en trinnvis utbygging der det i lang tid vil være nødvendig og ønskelig å utnytte eksisterende infrastruktur. Kommunen mener at KVVU-en i for liten grad har vurdert muligheter for samordning med eksisterende havner og mulige avstandsulempes ved valg av lokalitet for stamnetterminalen.

Etter kommunens vurdering vil en stamnetterminal i Leirpollen i stor grad kunne nytte seg av infrastrukturen i eksisterende havn, og det ligger dermed bedre til rette for en trinnvis utbygging her, i motsetning til Tømmerneset vest.

Nautiske farledskrav:

Kystverkets krav til farled innebærer at framtidig stamnetterminal i Sør-Varanger skal ha kapasitet til å ta i mot skip på over 300 meter lengde. Farledskravene er i KVVU-sammenheng definert som absolutte krav, som må oppfylles for at alternative havneområder skal vurderes videre. Alternativer som ikke oppfyller absolutte krav er utelukket for videre utredning. Kravene gjelder likevel ikke kaianleggene. Denne avgrensningen medfører at trafikk, som utgjør en marginal andel av tenkt aktivitet, får legge veldig strenge føringer for valg og utforming av en framtidig stamnetterminal.

For Sør-Varanger kommune er det hensiktsmessig at havneutviklingen sees i sammenheng med fortsatt bruk av eksisterende kaianlegg. Størsteparten av fartøyene som anløper logistikkbasen i landet er inntil 130 meter og dyptgående inntil 12 meter. Sør-Varanger kommune mener at kriteriene som er valgt for fartøytype derfor legger en unødvendig begrensning mht. lokaliseringsalternativ.

Jernbane:

Det konkluderes i KVVU-en med at det er mulig å etablere en jernbaneterminal i alle konseptene. Det framkommer samtidig at krav knyttet til jernbanens linjekurvatur og stigningskrav kan gi betydelige forskjeller i konsekvenser mellom alternativene, herunder både kostnads- og inngrepskonsekvenser. Kommunen mener utviklingspotensialet og kostnadene for utbygging må tas inn i vurderingen for valg av konsept. Framtidige investeringer må være en del av vurderingen for valg av lokasjon, slik at en i neste omgang ikke er låst til en kostnadsdrivende løsning. Vi ønsker derfor at det også redegjøres for Jernbaneverkets vurdering av kostnadene for en etablering av jernbaneterminal, knyttet til de ulike alternativene til lokalisering av stamnetterminalen.

Bompenger:

Av KVVU-en kapittel 9.5 framkommer følgende:

«Det eneste punktet som er vurdert til å ha så mye trafikk at det vil gi bompengbidrag av noe størrelse, er E6 mellom Hesseng og Kirkenes sentrum. Beregningene er gjort uavhengig av konsept, og må anses som grove anslag av finansieringspotensialet. Det er ut fra dette et potensial for bompengefinansiering på 400 - 500 mill. kr.»

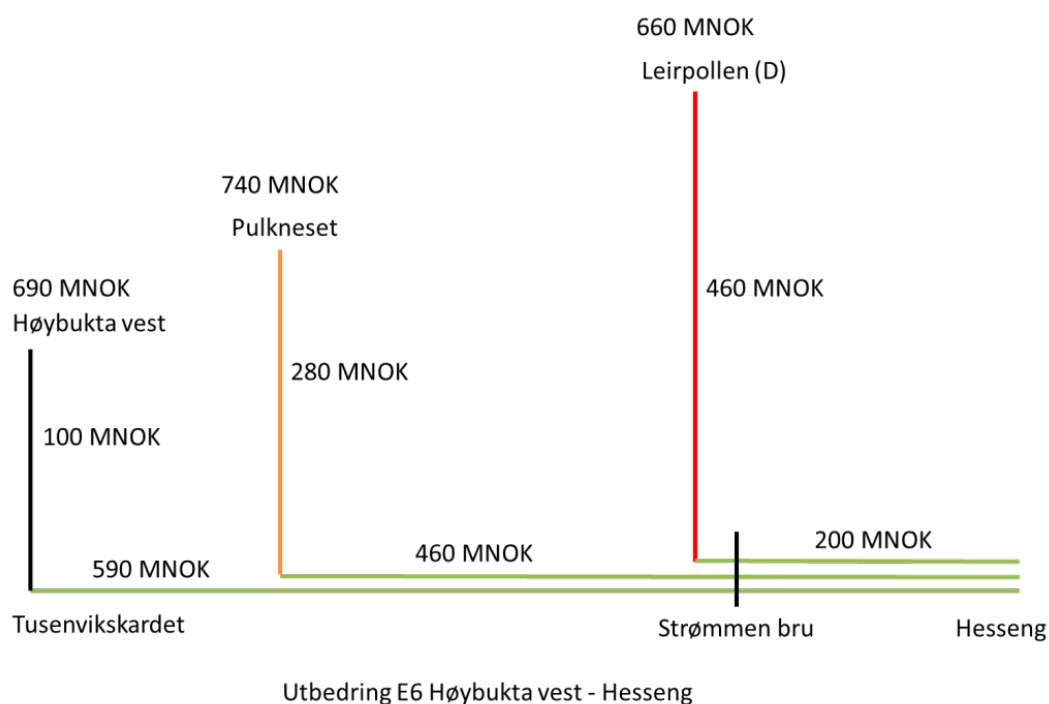
Kommunen kan ikke se at det er lagt opp til tiltak på den eneste strekningen som har trafikk av betydning i dag, nemlig E6 mellom Hesseng og Kirkenes sentrum. Kommunen stiller seg spørrende til at det skal avkreves bompenger på E6 mellom Hesseng og Kirkenes sentrum for å utbedre veistrekningen mellom Hesseng og Høybukta. Kommunestyret har for øvrig den 25.01.12, sak 004/12 gjort et prinsippvedtak vedrørende bompenger. Dette vedtaket er gjort kjent for vegvesenet.

Kommunen kan ikke se at kostnadene for veiløsning over KILA er tatt med i beregningene for konseptene, det stilles derfor spørsmål til hvordan denne tenkes finansiert. Det savnes også en tidfesting av disse bevilgningene, jf. kommentarer om tidsaspektet over.

Utbedring av E6 mellom Hesseng og Høybukta:

Det er satt som forutsetning for alle konseptene at E6 mellom Hesseng og Høybukta skal utbedres. Sett i sammenheng med E105 tilrettelegger utbedringen for en øst-vest korridor. Innfarten til Kirkenes og en eventuell stamnetterminal har i KVVU-en utgangspunkt i påknytting fra denne vegen. Kommunen mener det burde vært gjort mer for å vurdere andre løsninger for kryssing av Langfjorden. Til de forskjellige konseptene burde også utbedringene på dagens E6 vært tilpasset, slik at sammenlikningsgrunnlaget for vei til de forskjellige konseptene ble mer rettferdig. Dette kan begrunnes med at Høybukta vest ligger lengst vest på akse Hesseng-Høybukta, dernest Pulkneset. For konseptet Leirpollen synes utbedringer vest for Strømmen bru som uvesentlig, samtidig burde konseptet synliggjøres med andre veiløsninger.

Dersom en tilpasset utbedring av E6 mellom Hesseng og Høybukta vest/Tusenvikskardet legges til grunn, vil en veiforbindelse til Leirpollen komme billigst ut. Dette kan eksemplifiseres gjennom følgende figur og tabell:



Konsept	Tilpasset E6 Utbedring	Vei til Konsept	Totalt
Høybukta vest	590	100	690
Pulkneset	460	280	740
Leirpollen D	200	460	660

ÅDT i forhold til anbefalt konsept:

Dagens ÅDT mellom Høybukta og Hesseng er 1540 kjøretøy i døgnet, altså noe mindre enn E105 mellom Elvenes og Hesseng (ÅDT 1820). Utbedringen forutsetter ingen tiltak på E6 mellom Hesseng og Kirkenes som har en ÅDT på 7670 kjøretøy i døgnet. Kommunen må ut i fra ÅDT-tallene stille spørsmål om begrunnelsen for valg av utbedring av strekningen Hesseng-Høybukta som grunnlag for alle konseptene. Kommunen mener ny innfartsvei til Kirkenes burde hatt mye større fokus for KVVU-en, og at vei til ny stamnetterminal burde vært sett i sammenheng med dette.

Vurdering av andre konsepter/veiløsninger:

Som en ny innfartsløsning til Kirkenes foreslår kommunen at kryssing av Langfjorden flyttes lengre nord, som erstatning for dagens Strømmen bru (ref. *Leirpollen alt «E»* i vår uttalelse 27.03.15). Trafikk til Kirkenes fra vest vil ledes via bru til KILA og tunnel til sentrum. Trafikk øst-vest ledes fra Hesseng via KILA over ny bru over Langfjorden og videre vestover. Veiløsningen vil for øvrig virke som avlastningsvei for dagens E6 mellom Hesseng og Kirkenes. Dette konseptet mener kommunen gjør at utgangspunktet om utbedring av E6 fra Hesseng til Høybukta ikke er nødvendig. Vi kan ikke se at dette konseptet er drøftet i KVVU-en.

Drøfting og anbefaling av konsept:

Kommunen finner det uheldig at det i sammenlikningen av fordeler og ulemper mellom de ulike konseptene, ikke er benyttet objektive parametere. Argumentasjonen som benyttes i oppstillingen synes ikke å være konsekvent ettersom hva som er fordeler og ulemper varierer mellom konseptene.

Det er for Høybukta vest listet som en fordel at det er mulighet for samlokalisering, som igjen vil redusere kostnadene for infrastruktur og som tar i bruk minst areal. Samtidig listes det for samme konsept som en ulempe at alle aktørene må bygge egen infrastruktur til sine havner på Tømmerneset. Dette gjør det vanskelig for kommunen å se hvilken vektning de forskjellige fordelene og ulempene er gitt i drøftingen.

Videre utredningsarbeid:

Det framkommer av KVVU-en at endelig valg av konseptene rangert som nr. 1 og nr. 2 skal gjøres på bakgrunn av videre utredningsarbeid. Det samme gjelder status for ny innfartsåre over KILA (Slambanken). Det er for kommunen uklart når dette arbeidet skal gjennomføres og om det her er ment planarbeid etter plan- og bygningsloven eller tilsvarende utredningsarbeid som for denne KVVU-en.

Kommunens anbefaling:

Sør-Varanger kommunestyre anbefaler Leirpollen som stamnetterminal.

Det anbefales en ny innfartsvei til Kirkenes fra området Strømmen bru-Hesseng.

Det anbefales en atkomstvei til stamnetterminalen i Leirpollen.

Det må vurderes å etablere én ny bru over Langfjorden som kan serve både innfarten til Kirkenes og stamnetterminalen i Leirpollen.

Staten (departementene) må vurdere en regelendring for i større grad å kunne bidra til utbyggingen av stamnetterminalen. Statens medfinansiering må ses i sammenheng med den nasjonale betydningen en knutepunktshavn i Kirkenes vil ha i framtiden.

Veiløsningene må også inkludere adkomst over Slambanken slik at Kirkenes Industrial Logistics Area (KILA) kan realiseres. KILA vil være et viktig nærindustrialområde til Kirkenes, med havnefasiliteter. En atkomst over KILA fra Hesseng til Kirkenes vil avlaste dagens E6 på strekningen Hesseng-Skytterhusfjellet-Kirkenes. Denne løsningen vil være særlig viktig for å kunne om dirigere tungtrafikken til Kirkenes over KILA, som dermed vil redusere tungtrafikken gjennom boligbebyggelsen i Kirkenes.

Sør-Varanger kommunestyre er opptatt av å komme i gang raskt med infrastrukturbygging, dette for å kunne være konkurransedyktig som servicehavn i forbindelse med olje-/gassaktivitet i Barentshavet sørøst. De områder som kommunen peker på er allerede arealmessig avklart med hensyn til øvrige interesser. Dette står i kontrast til Tømmerneset vest, hvor disse forhold ennå er uavklart og det er knyttet stor usikkerhet til mulighet og tidspunkt for gjennomføring.

Det står store næringsaktører klare til å investere i utbygging av store næringsarealer, der tidsaspektet er avgjørende. Dersom det skal være mulig å komme i gang raskt, både for kommunen og private aktører, synes det avgjørende at det tas utgangspunkt i allerede godkjente planer.

Samtidig som disse områdene kan realiseres raskt, viser også KVVU-en at Leirpollen har tilfredsstillende utviklingspotensial til en framtidig stamnetterminal og således svarer Leirpollen på oppgaven både på kort og lang sikt.

Kommunen mener kostnadene for utbyggingen av stamnetterminalen bør være et vesentlig moment i valg av lokalitet, og Leirpollen vurderes å være rimeligst.

Kommunen kan imidlertid være positiv til en lokalisering av stamnetterminal på Pulkneset, dersom staten tar ansvar for planleggingen og merkostnadene knyttet til utbyggingen. Det forutsettes da at staten tar hovedkostnadene for vei, vann og strøm, og kompensasjon til reindrifta og forsvaret, i tillegg til utredninger og kulturminneutgravinger. Staten må også sikre at det foreligger en planavklaring innen 2018, slik at utbyggingen av Norterminals anlegg på Gamnes ikke hindres.

»

Nina Bordi Øvergaard
rådmann

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



Statens vegvesen



KVU

E6 Høybuktmoen–Kirkenes

FRAMTIDAS TRANSPORTSYSTEM I KIRKENES

Juni 2015



Foto: Berni Nilsen



KYSTVERKET



Jernbaneverket

Innhold

FORORD	4
SAMMENDRAG	6
1 INNLEDNING	8
1.1 Bakgrunn for konseptvalgutredning.....	8
1.2 Mandat	8
1.3 Sør-Varanger kommune	8
2 SITUASJONSBESKRIVELSE	10
2.1. Kirkenes sin strategiske plassering	10
2.2 Geografi.....	13
2.3 Miljø	17
2.4 Næringsliv og sysselsetting	18
2.5 Samferdsel.....	31
2.6 Kirkenes havn	38
2.7 Flytrafikk	38
2.8 Jernbane	39
3 BEHOVSVURDERING	40
3.1 Innledning - om behov	40
3.2 Nasjonale behov	40
3.3 Interessegruppers behov	46
3.4 Regionale og lokale myndigheters behov.....	47
3.5 Etterspørselsbaserte behov.....	48
3.6 Behovsvurdering - prosjektutløsende behov	50

4	MÅL	51
4.1	Effekt mål	51
4.2	Ønskede sideeffekter	52
4.3	Betingelser som konseptene skal oppfylle	52
5	MULIGHETSANALYSE	54
5.1	Delanalyse for havn	54
5.2	Delanalyse overordna vegnett	60
5.3	Delanalyse for sentrum	64
5.4	Delanalyse 0+ og forkastede forslag	67
5.5	Delanalyse grunnforhold	67
5.6	Delanalyse for flytrafikk	68
5.7	Delanalyse om jernbane	68
6	KONSEPTER	70
6.1	Innledning	70
6.2	Byutviklingstiltak	72
6.3	Konsepter	74
7	TRANSPORTANALYSE	79
7.1	Transportanalyse sjø	79
7.2	Transportanalyse	80
7.3	Usikkerhet i transportberegningene på veg	83
8	SAMFUNNSØKONOMISK ANALYSE	84
8.1	Prissatte virkninger	84
8.2	Ikke prissatte virkninger	88
8.3	Samlet samfunnsøkonomisk vurdering	91
9	ANDRE VIRKNINGER	92

9.1	Netto ringvirkninger	92
9.2	Fordelingsvirkninger	92
9.3	Lokale og regionale virkninger	92
9.4	Fleksibilitet	93
9.5	Finansiering	93
10	MÅLOPPNÅELSE.....	95
10.1	Måloppnåelse	95
10.2	Oppnåelse av generelle samfunns mål/ønskede sideeffekter	96
10.3	Vurdering av betingelser/krav konseptene skal oppfylle	97
11	DRØFTING OG ANBEFALING.....	98
11.1	Drøfting og anbefaling av konsept	98
11.2	Kontraktstrategi	104
12	MEDVIRKNING OG INFORMASJON.....	105
13	VEDLEGG OG REFERANSER.....	106
13.1	Vedlegg	106
13.2	Referanser	106

FORORD

Konseptvalgutredningen (KVU) for E6 Høybuktnoen – Kirkenes vurderer ulike konsepter for ny havn og veg til havn som kan gi Kirkenes et effektivt transportsystem for å betjene internasjonal maritim virksomhet i Barentsregionen. Konseptene er av nasjonal og strategisk betydning med sin nære plassering til Russland og Finland. KVUen inneholder også sentrumstiltak for forbedre sentrumsmiljøet og en utbedring av E6 til Kirkenes.

Konseptvalgutredninger (KVU) skal kvalitetssikres av eksterne konsulenter i regi av Samferdselsdepartementet og Finansdepartementet. Dette kalles ekstern kvalitetssikring (KS1). Konseptvalgutredninger bygges opp i henhold til krav fra Finansdepartementet (Rammeavtale for kvalitetssikring av konseptvalg) i seks deler:

- Behovsanalyse
- Mål og strategidokument
- Overordnet kravdokument
- Mulighetsstudie
- Alternativanalyse
- Føringer for videre planlegging

Kapittelinnelingen i denne utredningen bygger opp om disse seks hoveddokumentene slik:

Finansdepartementets krav til struktur	Konseptvalgutredningens oppbygning og struktur
	1. Innledning
Behovsanalyse	2. Situasjonsbeskrivelse 3. Behovsvurdering
Mål og strategidokument	4. Mål og krav
Overordnet kravdokument	
Mulighetsstudie	5. Mulige løsninger 6. Konsepter
Alternativanalyse	7. Transportanalyse 8. Samfunnsøkonomisk analyse 9. Andre påvirkninger 10. Måloppnåelse
Føringer for videre planlegging	11. Drøfting og anbefaling
	12. Medvirkning og informasjon 13. Vedlegg, kilder og referanser

Prosjektgruppa har hatt følgende deltagere: Kystforvaltningssjef Arve Andersen (Kystverket), driftssjef regionale lufthavner Per Lillemark og lufthavnsjef i Kirkenes Knut Kristoffersen (Avinor), sjefingeniør Raymond Siiri (Jernbaneverket), plansjef Håvard Lund (Sør-Varanger kommune), Eirik Selmer (Finnmark fylkeskommune, rådgiver plan og forvaltning Finnmark, Bjarne Mjelde og prosjektleder Anne-Mette Bjertnæs (begge Statens vegvesen).

Intern prosjektgruppe i Statens vegvesen har bestått av: Tore Leirstein, Pål Gøran Digernes, Hans Richardsen, Veronika Wiik, Bjørn Eriksen, Bjarne Mjelde, Kari Karstensen, Sven Arne Moen og Anne-Mette Bjertnæs.

Styringsgruppen har bestått av: regiondirektør Frode Kjersem (Kystverket), direktør strategi og samfunn Gunnar Markussen (Jernbaneverket), fra Statens vegvesen: avdelingsdirektør vegavdeling Finnmark Bjørg-Anita Joki, strategisjef Unni M. Gifstad, overingeniør Hæge Håkedal Skjæveland, sjefingeniør Ulf Haraldsen og regionvegsjef Torbjørn Naimak, som har ledet gruppa.

Politisk samrådsgruppe: ordfører Cecilie Hansen og arealplanlegger Vegard Trasti (Sør-Varanger kommune), hovedutvalgsleder kultur og samferdsel Remi Strand og seniorrådgiver Eirik Strand (Finnmark fylkeskommune), strategisjef Unni M. Gifstad og regionvegsjef Torbjørn Naimak (Statens vegvesen).

Bodø 19. juni 2015

Torbjørn Naimak

regionvegsjef

SAMMENDRAG

Bakgrunnen for konseptvalgutredningen er planer om å etablere ny maritim virksomhet i Kirkenes, som krever nye havneløsninger med vegtilknytning. Samtidig er det et stort potensial for økt næringsaktivitet og verdiskaping i hele Barentsregionen, særlig innen olje-gass, industri, sjømat og reiseliv.

KVUen gjøres i en tid hvor det er mer usikkerhet om samhandling med Russland, men denne utredningen legger til grunn at handelen og samarbeidet over grensene vil øke i framtida.

Plasseringen av dagens havn fører til mye tungtrafikk gjennom sentrum, noe som går ut over trafiksikkerhet, miljø og utviklingen av Kirkenes som et attraktivt senter.

En nasjonal stamnetterminal må oppfylle krav til å ha ulike kaier, landareal som gir rom for utvikling, og tilgjengelig industriareal i tilknytning til kaia. Det må være god vegforbindelse og mulighet for jernbane. Blant de nautiske farledskravene som må oppfylles er sjødybde, innseilings- og manøvreringsforhold for tankskip, ankringsmuligheter og vindeksponering.

Kystverket har vurdert 13 mulige lokaliteter for stamnetterminal. Noen er forkastet fordi de ikke tilfredsstiller de absolutte nautiske farledskravene, mens andre forkastes på grunn av lang avstand til sentrum og eksisterende veg. Gamneset utredes ikke som framtidig stamnetterminal fordi private aktører planlager oljeomlastning, som skal erstatte dagens skip-til-skip omlasting i Bøkfjorden. Oljeomlastning kan kombineres med annen virksomhet, gitt sikkerhetsavstand. Dette gjelder ikke lagring av gass, som ikke lar seg samlokalisere i stamnetterminalen.

Pulkneset, Leirpollen og Høybukta vest er de aktuelle havnekonseptene. I tillegg til å vurdere vegløsninger til de tre lokalitetene, inneholder konseptene utbedring av E6 mellom Høybukta og Hesseng og byutviklingstiltak for Kirkenes sentrum. Disse er like for alle tre konseptene. I tillegg er det vurdert 0+-konsept som bare omfatter utbedring av E6 samt mindre sentrumstiltak. Alle konsept er vurdert opp mot 0-konsept, som er å beholde dagens situasjon.

Kostnadene til adkomstveg fra E6 er anslått til 100 millioner kroner for Høybukta vest, 280 millioner kroner til Pulkneset, og mellom 460 og 1070 millioner kroner til Leirpollen, avhengig av løsning. Utbedring av E6 mellom Høybukta vest og Hesseng er anslått å koste 590 millioner kroner, mens byutviklingstiltakene er på 160 millioner kroner.

Ingen av konseptene har positiv netto nytte. Vekstpotensialet som ligger i ny stamnetterminal og nye næringsområder fanges ikke opp i de samfunnsøkonomiske beregningene.

Alle konseptene vil ha negative konsekvenser for reindrifta. Når det gjelder private aktører, vil valg av havnekonsept ha stor betydning for deres kostnader med å knytte seg til stamnetterminalen. Sør-Varanger kommune ønsker Leirpollen som framtidig stamnetterminal. Det er ikke lagt fram dokumentasjon av private interessenter som vil drive tung virksomhet i Leirpollen.

Kystverket og Statens vegvesen anbefaler en samlokalisering av virksomheter i en stamnetterminal, slik at man kan dra nytte av investeringene i infrastruktur og samtidig legge til rette for ny næringsvirksomhet. Det antas også å være en fordel for reindrifta at havne- og industriaktivitet samles ett sted slik at inngrepene på Tømmerneset fører til minst mulig belastning for reindrifta.

Konseptvalgutredningen konkluderer med at både Leirpollen, Høybukta Vest og Pulkneset er egnet for å etablere stamnetterminal. De to konseptene på vestsida av Tømmerneset vurderes å ha størst

utviklingspotensial på havnesida på grunn av muligheten for samlokalisering av ulike funksjoner, størrelsen på arealet og isforhold.

Det anbefales derfor å gå videre med konseptene Høybukta vest og Pulkneset, med en prioritering av Høybukta vest. Videre utredningsarbeid vil gi svar på hvor stor forskjell det er mellom disse konseptene når det gjelder muligheter for samlokalisering, konsekvenser for reindrift, grunnforhold og havnetekniske forhold.

En ny stamnetterminal utenom sentrum vil bedre sentrumsmiljøet i Kirkenes. For ytterligere bedring av miljø og utviklingsmuligheter i Kirkenes sentrum anbefales etablering av en vegforbindelse fra E6 til Slambanken.

1 INNLEDNING

Bakgrunnen for konseptvalgutredningen er planene for ny maritim næringsaktivitet som skaper behov for ny havn med vegtilknytning. Samferdselsdepartementet har fastsatt mandat for utredningen.

1.1 Bakgrunn for konseptvalgutredning

Kirkenes er i en særstilling i Norge på grunn av nærheten til Russland, Finland og Barentshavet. Barentsregionen har store ressurser innen olje, gass, mineraler, metall, skog, sjømat og reiseliv. Både lokale og nasjonale aktører planlegger ny næringsaktivitet og verdiskapning for å ta et større vekstpotensial i hele Barentsregionen. Aktiviteten er knyttet til den maritime virksomheten i Kirkenes, og det er derfor behov for å etablere ny havn med tilknytning til overordna vegsystem.

På bakgrunn av dette har Statens vegvesen anmodet Samferdselsdepartementet om å lage en statlig KVV. Det legges til grunn at beslutning om konsept kan tas rundt årsskiftet 2015/2016 slik at prosjekter kan innarbeides i Nasjonal transportplan 2018–2027.

1.2 Mandat

På bestilling fra Samferdselsdepartementet utarbeidet Statens vegvesen «Utfordringer for KVV E6 Høybukta – Kirkenes» våren 2014. Utfordringsnotatet beskriver hovedutfordringene, forslag til samfunns mål, tidsplan og organisering. Kystverket, Jernbaneverket og Avinor er bidragsytere og vil delta i utredningen. Med utgangspunkt i dette ga Samferdselsdepartementet 1. september 2014 mandat for arbeidet med følgende merknader:

- Vurdere konsepter for stamnetterminal og veg til denne fra overordna vegsystem.
- Vurdere tilrettelegging for gang-syssel og kollektivtrafikk, samt miljø og trafikksikkerhetstiltak på lokalvegnettet.
- Reelt forskjellige konsepter.
- Usikkerhet i kostnadene må ivaretas.
- Større vekt på kontraktstrategier.
- Fremtidig vekstpotensiale i regionen, herunder hvordan dette vil ha betydning for statlige samferdselsinteresser.

1.3 Sør-Varanger kommune

Sør-Varanger kommune startet den 27. februar 2013 arbeidet med en kommunedelplan (KDP) med konsekvensutredning for Tømmernes. Planens formål var å utrede infrastruktur for framtidig havne- og industribygging. Planprogram for denne ble stadfestet av kommunestyret 26. mars 2014. I arbeidet med kommunedelplanen forutsetter kommunestyret at stamnetterminalen skal lokaliseres til Leirpollen. Statens vegvesens innspill til planprogram var at kommunedelplanen bør legge vekt på behov og at det ikke er gitt noen tilsagn om finansiering av vegen til havnen. Det har vært avholdt møter med kommunen om denne kommunedelplanen under hele KVV- prosessen. Statens vegvesen

har bedt kommunen om å avvente framlegging av KDP Tømmernes i påvente av denne KVU. Det er ikke gjort. Statens vegvesen har lagt inn innsigelse den 17. april 2015 på adkomstveg til Leirpollen i påvente av KVU E6 Høybukta – Kirkenes. Vegvesenet har opprettholdt innsigelsen i brev datert 5. mai 2015.

2 SITUASJONSBEKRIVELSE

Kirkenes har en unik strategisk beliggenhet som internasjonalt knutepunkt i en region som er rik på naturressurser, og med et stort potensial for vekst innen sjømatnæring, petroleum og mineralindustri. Godsmengden over Kirkenes havn har økt sterkt de siste årene, og oljeomlasting innebærer en mangedobling av sjøtransporten. Kirkenes sentrum har en høy andel tungtransport, som skaper støy og trafikkikkerhetsproblemer.

2.1. Kirkenes sin strategiske plassering

Oppmerksomheten rundt Nordområdene, Barentsregionen og Arktis er økende. Det er store forventninger til framtidig vekst, utvikling og samarbeid i denne regionen. Kirkenes har en strategisk beliggenhet nær Barentshavet, viktige internasjonale sjøruter, fiske- og energiressurser og store malm- og mineralforekomster. Med 12 km til russisk grense og ca. 45 km til finsk grense utgjør Kirkenes et viktig knutepunkt i Barentsregionen og Arktisk.

Barentsregionen defineres som de nordlige områdene i Norge, Sverige, Finland og Nordvest-Russland. Samarbeidet og handelen går flere århundrer tilbake i tid. Etter 50 år med kald krig og politisk spenning i nord, ble Barentssamarbeidet etablert i 1993. Hensikten var å styrke relasjonene mellom folk i regionen, og den første Kirkeneserklæringen ble vedtatt i 1993. Siden da har det grenseoverskridende prosjektsamarbeidet mellom landene i Barentsregionen vært omfattende.

I 2013 ble det utarbeidet en felles transportplan for Barentsregionen, i regi av Barentsrådets transportkomité. Joint Barents Transportplan (JBTP) peker ut transportkorridorer som bør prioriteres for utvikling. Den nordlige maritime korridor fra norskekysten via Kirkenes og Murmansk er en av tre internasjonale korridorer som framheves.

Den nye Kirkeneserklæringen som ble vedtatt under Barents-toppmøtet i 2013 fokuserer på å utvikle næringssamarbeidet mellom landene. Forsterkede utfordringer innenfor miljø og klima blir også understreket. Infrastruktur og mobilitet mellom nasjonene er et satsingsområde og en forutsetning for å realisere den ønskede utviklingen.

KVUen gjøres i en tid hvor det er mer usikkerhet om samhandlingen med Russland. Denne utredningen legger til grunn at handelen og samarbeidet over grensene vil øke i framtida. Kirkenes har i kraft av sin geografiske plassering og de stabile betingelsene for næringsvirksomhet svært gode forutsetninger for å styrke sin rolle som internasjonalt knutepunkt for petroleumsrelatert og annen maritim virksomhet i nord.



Figur 1 Kirkenes er et geografisk midtpunkt i Barentsregionen.

Grenseboerbevis

Ordingen med grenseboerbevis ble innført i 2012, og gjør det mulig for folk i grenseområdene å passere grensen uten visum. Personer som har vært fastboende i områder som ligger mindre enn 30 km fra riksgrensen kan søke om grenseboerbevis, og ordningen omfatter dermed rundt 9000 personer i Sør-Varanger og opptil 45.000 personer på russisk side. Siden ordningen ble innført i 2012 har 1749 nordmenn og 3547 russere fått et slikt bevis (nov. 2014).

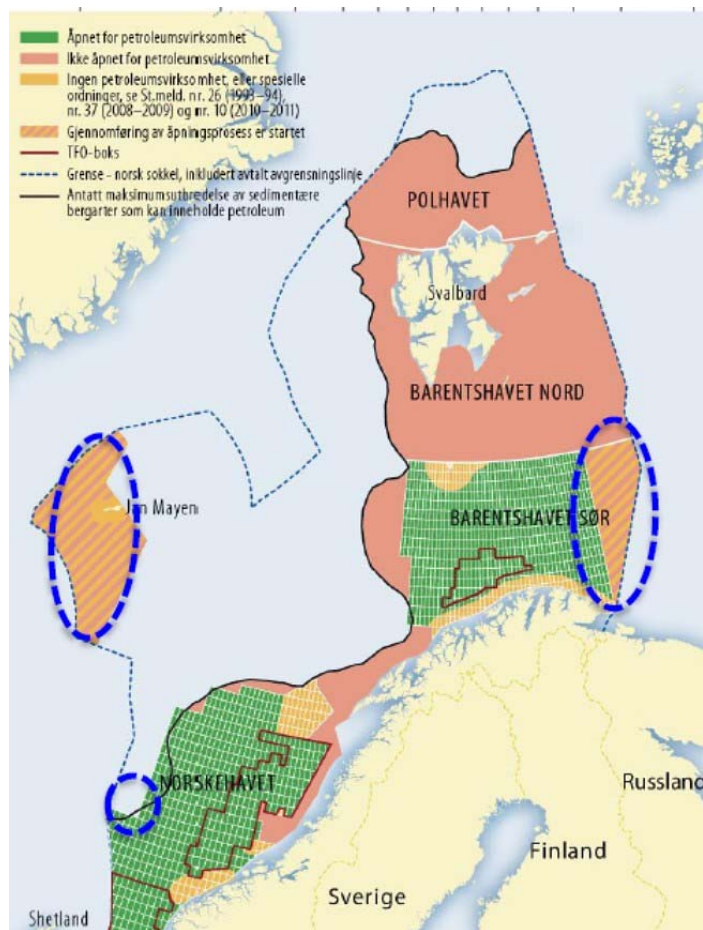


Figur 2 Kart over området for grenseboerbevis på norsk side.

Delelinjen i Barentshavet

Det ble i 2010 inngått en avtale om en maritim delelinje i Barentshavet og Polhavet mellom Norge og Russland. Dette er et havområde på 175.000 kvadratkilometer, noe som tilsvarer areal som Danmark, Sveits, Belgia og Nederland tilsammen. Avtalen omfatter bestemmelser om samarbeid innen fiskeri- og petroleumssektoren og åpner nye muligheter for samarbeid, arbeidsplasser og folk-til-folk-samarbeid på tvers av den norsk-russiske grense.

Det er betydelige olje- og gassfelter i Barentshavet. Delelinjeavtalen gir sikkerhet for hvilke områder som tilhører det enkelte land. Norske myndigheter har igangsatt et omfattende kartleggingsarbeid for å vinne mer innsikt om petroleums-potensialet i store deler av Barentshavet, inkludert områder inntil delelinjen mot Russland og allerede åpnete områder i Barentshavet sør.

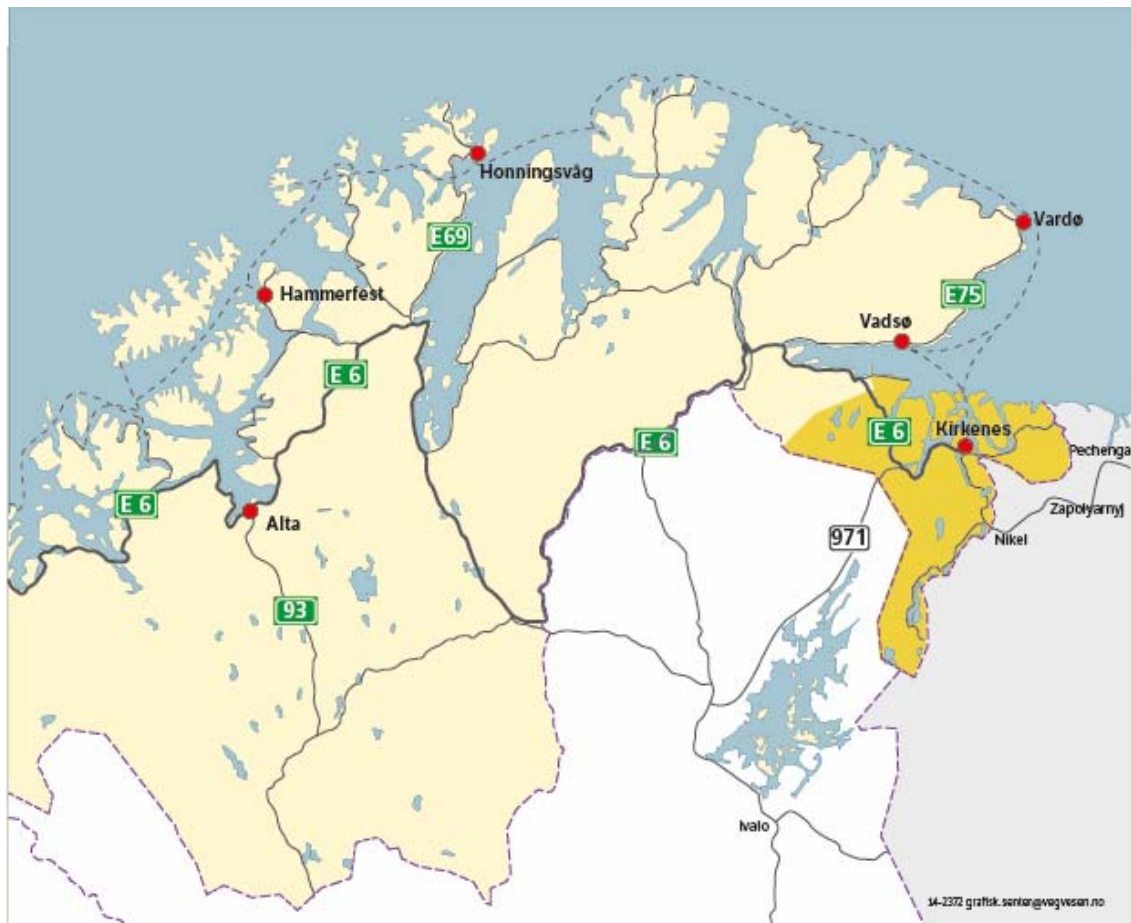


Figur 3 Innringet, skravert område i Barentshavet Sør viser områder hvor det er åpnet for leteaktivitet tett på grenselinjen mot Russland. Kilde: Oljedirektoratet

Gjennom 23. konsesjonsrunde vil nye områder helt sørøst i Barentshavet åpnes for leteaktivitet, helt inntil grenselinja mellom Norge og Russland. Det er store uopdagede petroleumsressurser i nordområdene, og under offentliggjøringen av de nye blokkene i januar 2015 pekte regjeringen på at ressursene i Barentshavet har stor betydning for Øst-Finnmark og resten av Nord-Norge. Av de 57 blokkene/deler av blokker er det 3 i Norskehavet og 54 i Barentshavet. Søknadsfrist er 2. desember 2015, og regjeringen tar sikte på å tildele nye utvinningstillatelser første halvdel av 2016.

2.2 Geografi

Sør-Varanger kommune ligger øst i Finnmark, og grenser mot Russland og Finland, samt Nesseby kommune i vest. Kommunens areal er nesten 4000 km².



Figur 4 Kart over Sør-Varanger, Finnmark og naboland

Avgrensning av området

Konseptvalgutredningen har to prosjektområder.

Prosjektområde 1:

Omfatter i hovedsak Kirkeneshalvøya med befolkningssentrene Kirkenes, Hesseng og Sandnes/Bjørnevatn, samt Tømmerneset med lufthavn, garnisonen i Sør-Varanger, Pulkneset, Gamnes og Leirpollen.



Figur 5 Kart over Kirkenes omland, prosjektområde 1



Figur 6 Reisetider og avstander i prosjektområde 1

Prosjektområde 2:

Omfatter Kirkenes sentrum med boligområder, i hovedsak gjenreisningsbebyggelse, næringsområder og industriområder. Sentrum av Kirkenes har historisk interesse som gjenreisningsby etter krigen. Byen er også plukket ut som en av tre byer til Staten vegvesen og Riksantikvarens prosjekt «Våre gater og plasser». Prosjektet har som mål å vise rollen som bygater og offentlige rom har hatt og har i utviklingen av det norske samfunnet og bistå med en kvalitetsbevisst og miljøvennlig videreutvikling av disse i et samspill med lokale og nasjonale aktører.



Figur 7 Kart over Kirkenes sentrum, prosjektområde 2



Figur 8 Ortofoto over Kirkenes sentrum og boligområder

Hovedtyngden av befolkningen i Sør-Varanger bor og arbeider langs aksene Sandnes/Bjørnevatn i sør via Hesseng til Kirkenes i nord, en strekning på ca. 9 km målt fra Håbeth ved Bjørnevatn til sentrum.

Regionalt influensområde: Påvirkning fra/til tilgrensende regioner.

Regionalt influensområde består av den øvrige delen av Øst-Finnmark, da spesielt Tana bru som trafikkknutepunkt, Vadsø med fylkesadministrasjonen og Vardø lengst i øst. Kirkenes har regionalflyplass, sykehus og ledelsen av det nye Finnmark politidistrikt. I tillegg fyller Kirkenes handels- og servicefunksjoner for et større omland.

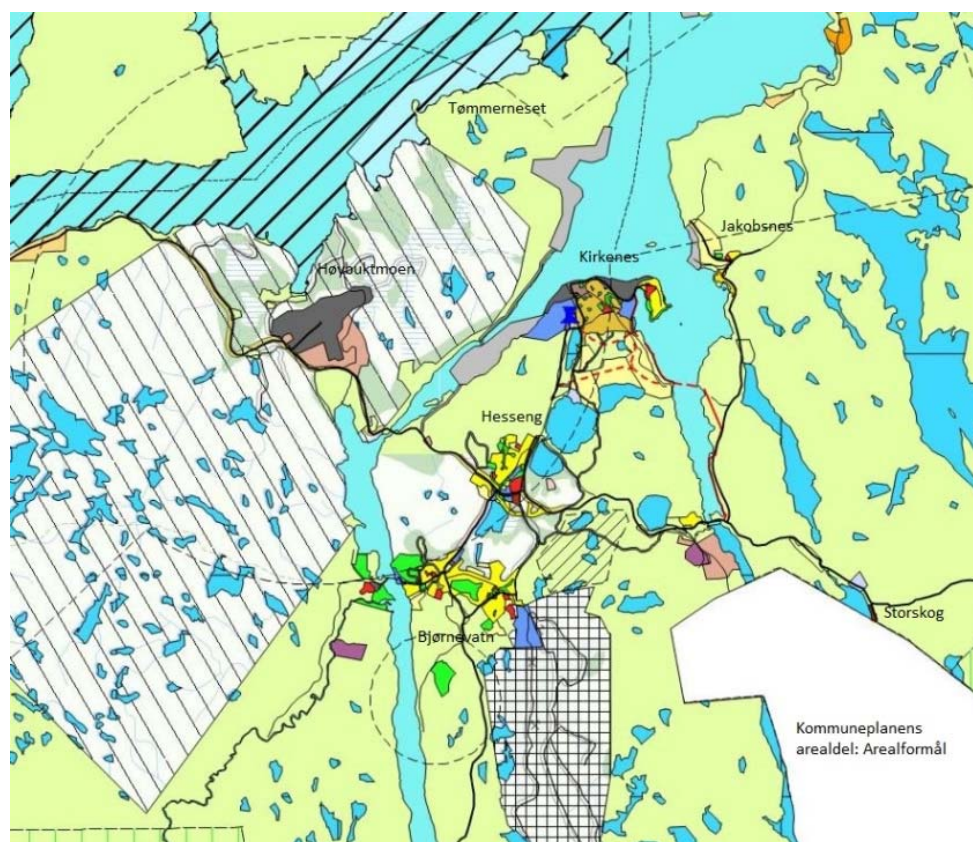
Internasjonalt influensområde

Byene Nikel (55 km), Zapoljaryj (66 km) og Murmansk (220 km) på russisk side kan regnes som en del av det lokale og regionale influensområdet. Sør-Varanger er forbundet med hovedvegsambandet i Finland via veg 971 og rv. 893 til Näätamö/Neiden til Kirkenes.

Influensområdet er størstedelen av Barentsregionen, ettersom Kirkenes er et knutepunkt for sjøverts transport, og aktuelt som import- og transitthavn for næringsliv i Finland og Nordvest-Russland og som en del av Den nordlige maritime korridor.

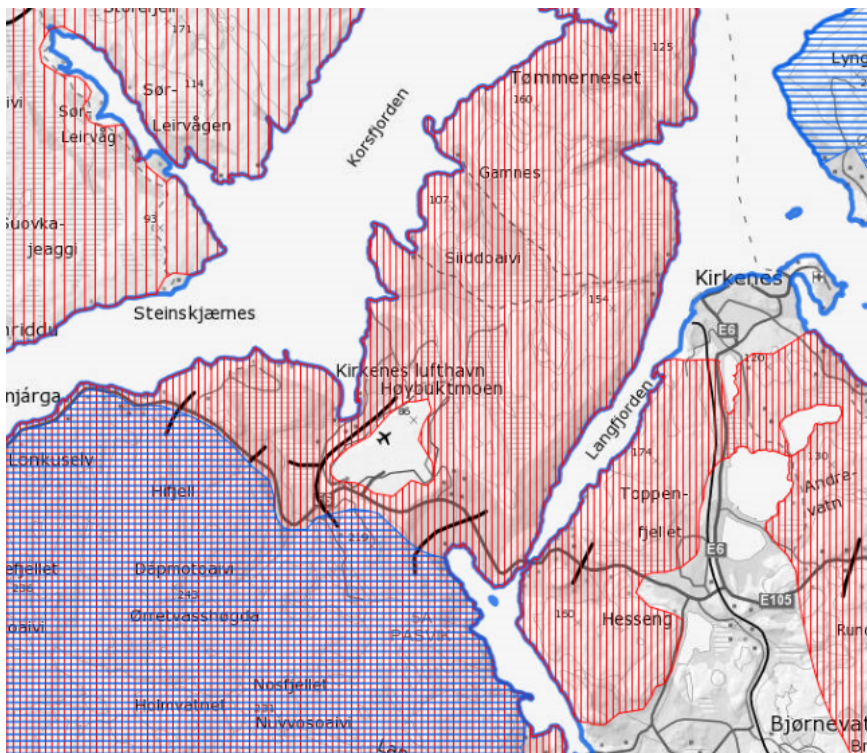
Arealbruk

Forsvaret båndlegger store arealer på Tømmerneset og sør for E6 (skravert hvitt område) til øvelsesområde og skytefelt (data fra kommuneplanens arealdel).



Figur 9 Forsvarets areal (skravert hvitt område).

Tømmernes og store deler av Kirkeneshalvøya er sommerbeite for reinbeitedistrikt 5A Pasvik. Distriktet har flere trekkleier over E6 til vinterbeitet sør for KVV-området (se nedenstående kart).



Figur 10 Kart over reinbeite og trekkveger.

Andre geografiske forhold

Planområdet er en del av landskapsregion 40 – Fjordene i Finnmark, slik den beskrives i Nasjonalt referansesystem for landskap. Området preges av dominante fjorder og mange øyer. Iseroderte terrengformer dominerer i et til dels sterkt kupert heilandskap som skifter mellom bart fjell og myrområder. Høyden er opp til 150 meter over havet. Berggrunnen domineres av gneis.

Vegetasjonen i lavereliggende strøk og i dalsøkkene preges av bjørkeskog, mens det er mindre vegetasjon lenger opp og til dels bart fjell i høyden.

Fjordsystemet er preget av gode dybdeforhold (ingen fjordterskler). De indre delene av fjordsystemet islegges ved lengre kuldeperioder.

2.3 Miljø

Naturmiljø, kulturmiljø, landskap og rekreasjonsområder

Landskapet er vidstrakt, åpent og storskala, med avrundede landskapsformer med høyde mellom 100 og 150 m.o.h. Fjordene er store og vide. Det ligger mange vann og tjern i høyereliggende områder, mens de lavereliggende daldragene inneholder skogsvegetasjon. Det er også myrområder og småskala ravinlandskap langs elvene som renner ut i Korsfjorden. Korsfjorden har en variert strandlinje med

mange nes og bukter, mens Langfjorden har en mer ensartet og rettlinjet strandlinje. (Kilde: Norconsult: Konsekvensvurdering landskapsbildet).

Berggrunnen er i hovedsak harde og næringsfattige bergarter. Området domineres av lav- og lyngdominerte heier, mindre myrpartier og frodig, men uproduktiv bjørkeskog. Det foreligger ikke eksisterende data om prioriterte naturtyper, rødlistede naturtyper eller rødlistede plantearter i området, verken i Naturbase eller i Artsdatabanken. Det finnes enkeltstående lokalt viktige lokaliteter (Kilde: Norconsult: Konsekvensvurdering naturmiljø).

De viktigste rekreasjonsområdene finnes i nærheten av befolkningsentrene, der det blant annet er et omfattende ski- og turløypenett, som til dels er lyssatt om vinteren. Et løypenett for snøskuter gir mulighet for lengre turer om vinteren. Sør-Varanger har også mange hytter og fritidsboliger, spredt over hele kommunen.

Det drives ikke ordinært landbruk i området. Det er ikke spesielt verneverdige kulturlandskap i området. Lokalt, særlig i Høybukta der Noselva renner ut i sjøen, er det relativt flere kulturminner.

Deler av Tømmerneset ligger i natur uten inngrep. Særlig gjelder dette den nordvestre delen som ligger 3–6 km fra inngrep. (Kilde: miljostatus.no).

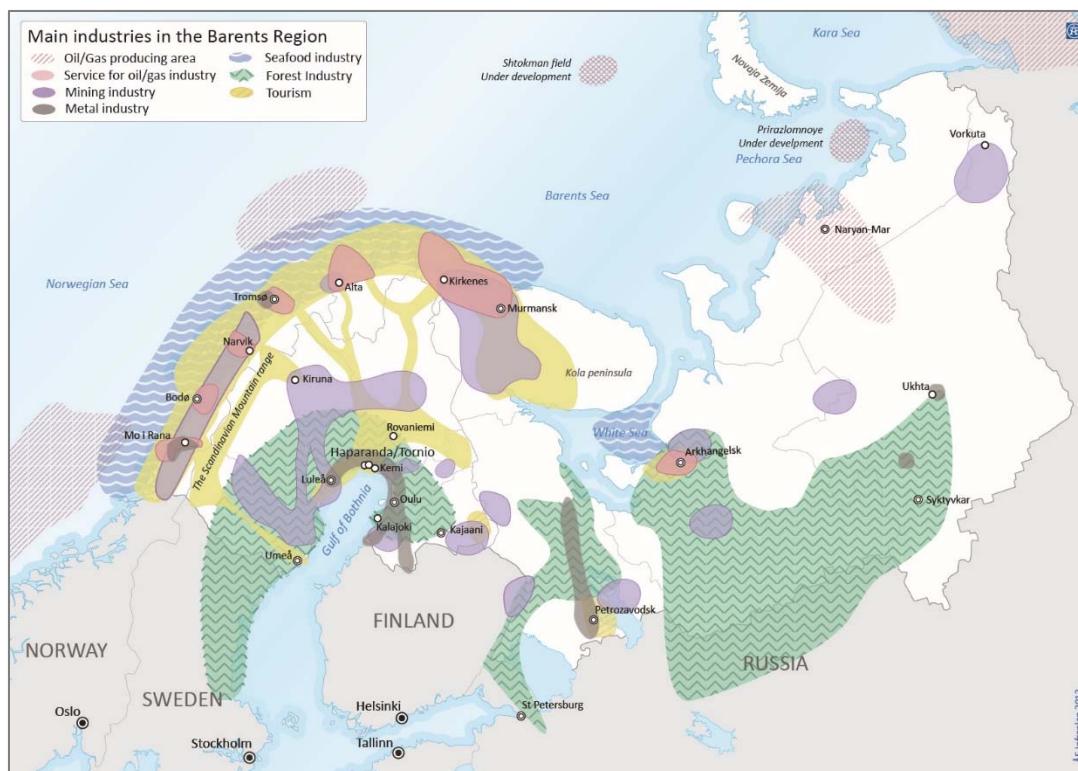
2.4 Næringsliv og sysselsetting

Næring og industri: Viktige utviklingstrekk i Barentsregionen

Barentsregionen er Europas rikeste region på naturressurser. Den globale etterspørselen etter malm, metaller og mineraler øker raskt og Barentsregionen er ett av svært få områder i Europa hvor det finnes et potensiale for å oppdage og utvikle nye forekomster. Det produseres store mengder fisk og skalldyr, både gjennom fangst og oppdrett. Skogsindustrien har også betydning i Barentsregionen, spesielt i Russland, Sverige og Finland. Olje- og gassressursene er store i Norskehavet, Barentshavet, Karahavet og Tima-Petsjora-provinsen. Norge og Russland er store eksportører. Det sørlige Barentshavet er et område med muligheter for økt norsk-russisk samarbeid og næringsutvikling. Reiseliv er en raskt voksende næring og har behov for internasjonale forbindelser. Dette er alle forhold som har betydning for utvikling av havn i Kirkenes.

Polhavet i Arktis smelter og det er mulig å seile gjennom Nordøstpassasjen (forbinder Atlanterhavet og Stillehavet) og Nordvestpassasjen (langs kysten av Canada). Kirkenes er forbundet med begge passasjene i nord, noe som kan skape aktivitet knyttet til logistikk og transport langs sjørutene. Finlands tidligere statsminister Paavo Lipponen har ledet et arbeid som har lagt frem en rapport¹ knyttet til muligheter for næringsutvikling og økonomisk vekst i nord. Rapporten peker også på transport forbindelser fra Finland og til mulig havn langs Nordøstpassasjen. For den finske industriutviklingen pekes det på viktigheten av alternativ transportrute til/fra Østersjøen.

¹ A Strategic Vision for the North –economic growth in the Arctic region” Mai 2015



Figur 11 Hovednæringsveier i Barentsregionen. Kilde: Joint Barents Transport Plan

Malm og mineraler

Barentsregionen er et av få områder i Europa hvor det er mulig å finne og utvinne nye forekomster av malm og mineraler. Den globale etterspørselen etter malm og mineraler er økende og kinesisk etterspørsel har vært den største driveren her. Nordvest-Russland har lange gruvetradisjoner og flere prosjekter er under planlegging. Den nordnorske mineralnæringen er relativt liten sammenliknet med våre naboland, men har opplevd en betydelig økning i eksportvolumene samtidig som det er prisfall på verdensmarkedene. Det er anslått at produksjonsvolumene vil kunne øke med opptil 10 % hvert år, men at næringen må være forberedt på ytterligere prisfall.

Sjømatnæringen

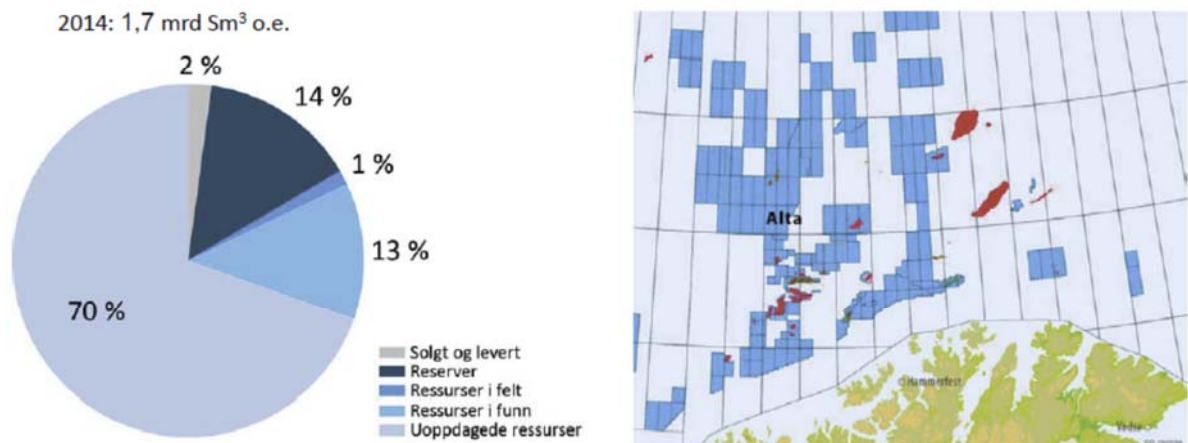
Barentshavet er et av verdens mest produktive havområder med viktige fiskeressurser. Sjømatnæringen er landsdelens største og viktigste eksportnæring. I 2013 ble eksporten 17 milliarder kroner, som utgjør 35 prosent av total sjømateksport fra Norge. Norge står for litt over 50 % av verdens totale lakseproduksjon, rundt 40 % av denne kommer fra anlegg i de tre nordligste fylkene. Det meste av fisken ble eksportert til Europa og Kina. De siste årene har sjømatnæringen i landsdelen hatt en formidabel eksportvekst på over 10 prosent per år. Prognoser tilsier at volumene fra Nord-Norge er forventet å øke med 5 prosent per år.

Olje og gass

Barentsregionen har stor olje- og gassproduksjon foregår i Barentsregionen, men regionen anses likevel for å være en umoden oljeprovins. Det er store forventninger til økt produksjon i årene framover. Også områder øst for Barentsregionen som Karahavet og på Jamalhalvøya har store

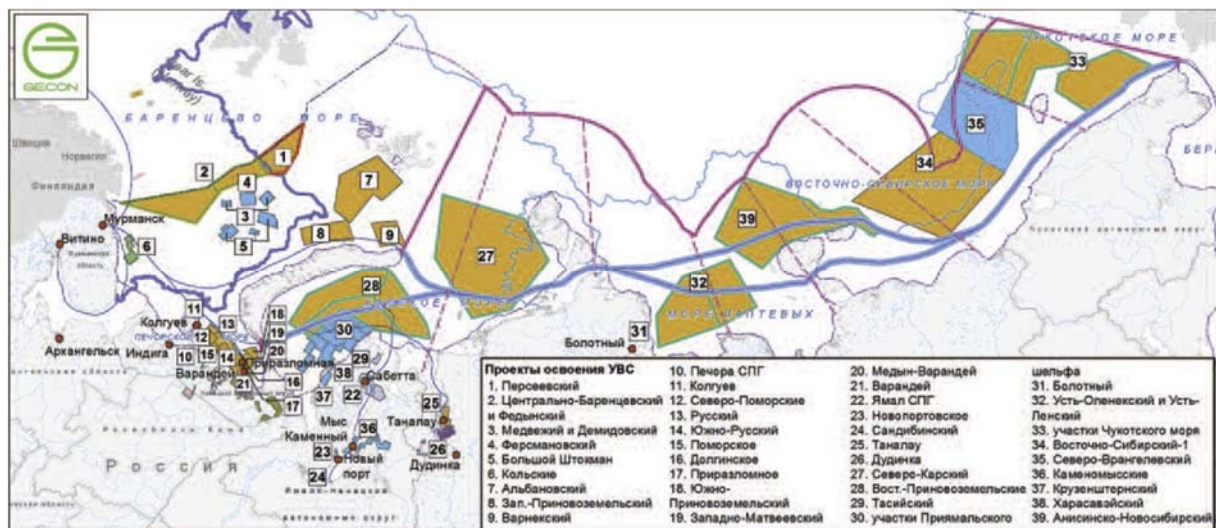
forekomster. Oljedirektoratet oppdaterer jevnlig sin prognose for uoppdagede olje- og gassressurser på den norske siden av områdene, men størsteparten av de antatte ressursene kategoriseres som uoppdaget ennå.

Barentshavet – utfordringer og muligheter



00 100016

Figur 12 Felt i Barentshavet og oversikt over kjente og uoppdagede ressurser. Kilde: Oljedirektoratet



Figur 13: Russiske lete- og produksjonslisenser i russiske Arktisk i 2014. Kilde GEOCON

Russland satser tungt på leting og utvinning av petroleum på egen sokkel og i kystnære områder ved Petsjorahavet, Karahavet og lengre mot øst. I dag er det utdelt 50 lisenser for leting og utvinninger i russisk Arktis, og disse er samlet innenfor 39 investeringsprosjekter.

I dag er Yamal LNG på Jamalhalvøya under utvikling med omfattende tilknyttet infrastruktur – blant annet bygging av en stor havn for import (RORO/LOLO, kapasitet 200.000 tonn stykk gods per 7 måneder/år) og eksport i Sabetta. Bygging av LNG-anleggets første trinn skal være gjennomført i 2017, noe som vil medføre omfattende maritim transport av moduler og annet utstyr i månedene juli – november fra 2015. Til sammen medfører prosjektet frakt av mer enn 240 store moduler med vekt opp til 5.500 tonn og flater på mellom 200 og 1500 m². Årlig fraktvolum til Yamal LNG vil ligge på 1–2 millioner tonn.

Kirkenes vurderes fra russisk side som aktuell havn for mellomlagring og omlasting av utstyr til Yamal LNG². Også andre russiske petroleumsprosjekt vil realiseres de kommende 15–20 årene, disse er det redegjort for i eget notat fra Akvaplan Niva som er vedlagt KVVU-rapporten.

Reiseliv

Den samlede nordnorske reiselivseksporten er i følge KBNN på over 3,2 milliarder kroner. Konjunkturbarometeret for Nord-Norge (KBNN) sine prognoser for utenlandske kommersielle gjestedøgn i sommerhalvåret 2014 i Nord-Norge tilsier en vekst på i overkant av 10 % fra 2013. Vinterturismen øker, og fra 2008 til i dag har nesten 80 % av volumveksten av utlendinger i Nord-Norge skjedd på vinteren. Fra vinteren 2010 til vinteren 2014 har inntekt per disponibelt romdøgn og

kapasitetsutnyttelsen for hotellene økt markant. KBNN anslår at makroøkonomiske forhold tilsier at eksportverdien av reiselivsnæringen i Nord-Norge vil få en fortsatt vekst på ca. 10 % årlig.

Eksisterende næringer/lokalt næringsliv

Generelt om næringsliv og sysselsetting i Sør-Varanger

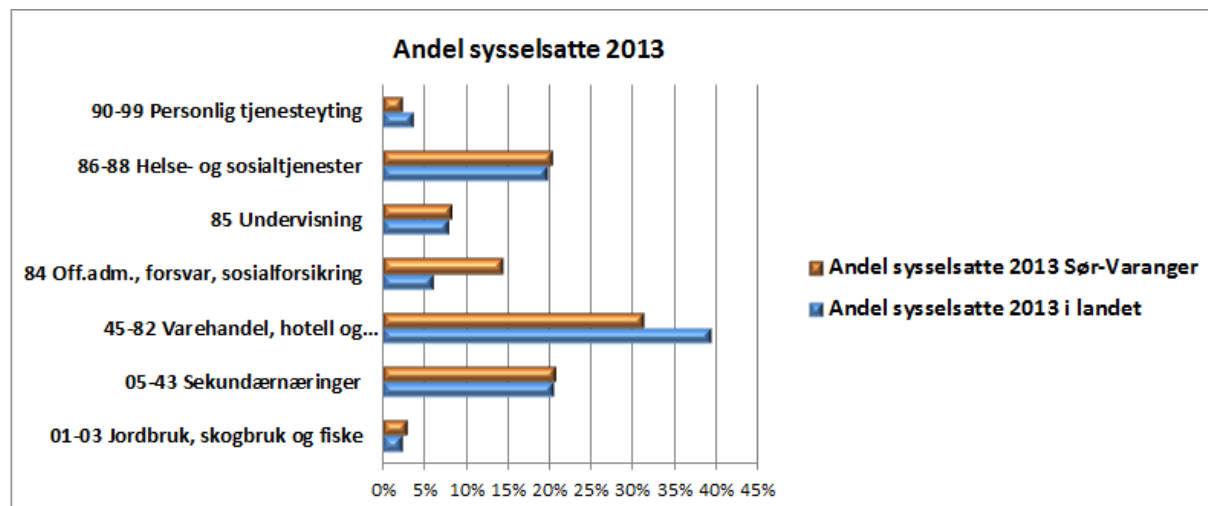
Den store arbeidsplassen i Kirkenes har siden århundreskiftet vært Sydvaranger AS. Sydvaranger AS gjenåpnet gruva og startet eksport av jernmalm i 2010. Med sin gruvedrift ved Bjørnevatn og malmeksport over Kirkenes havn sysselsatte selskapet på det meste 1700–1800 mennesker. Gruvedriften var innstilt i perioden 1997–2007, til den kom i gang i 2009 i regi av australskeide Sydvaranger Gruve AS.

I tiårsperioden uten gruvedrift har Sør-Varanger-samfunnet måttet omstille seg fra næringsmessig monokultur til et mer mangfoldig og innovativt næringsliv. I denne perioden er viktige private og offentlige kompetansearbeidsplasser utviklet. I dag er Sydvaranger Gruve igjen den største private arbeidsgiveren i Sør-Varanger, men strukturen i arbeids- og næringslivet preges av mye større mangfold. Kommunen er også en stor og viktig arbeidsgiver i byen, sammen med sykehuset. Statens innkrevingsentral er også lokalisert i Bjørnevatn, og totalt har Sør-Varanger 388 ansatte i statlige

² Dimitri Pospelov, Aker Arctic Technology, februar 2012 – Yamal LNG, marine transportation of dry cargoes for the project.

arbeidsplasser. Sør-Varanger kommune har høy sysselsetting i offentlig sektor sammenliknet med resten av landet.

I den private delen av næringslivet finner vi Kimek og flere industri- og servicebedrifter, i tillegg til Sydvaranger Gruve. Havnerelatert virksomhet har også blitt viktigere de siste årene, og serviceoppgaver for bedrifter i olje- og gasssektoren i Barentshavet er i vekst.



Figur 14 Andel sysselsatte 2013 i Sør-Varanger og landet for øvrig. (Kilde: SSB)

Handel og reiseliv

Sør-Varanger kommune og Kirkenes har en stor varehandelomsetning i forhold til befolkningens mengde. Sør-Varanger har ca. 10.000 innbyggere, og omsetningstallene per innbygger ligger litt høyere enn i de andre byene i Finnmark.

Det er flest arbeidsplasser innenfor varehandel, hotell, restaurant og forretningsliv. Kirkenes er årlig vertskap for internasjonale konferanser, og reiselivsnæringen har vært i vekst. Statistikk levert av Reiseliv i nord AS viser at spesielt overnattinger knyttet til kurs- og konferansemarkedet har hatt en sterk vekst fra 2013 til 2014.

Reiselivsnæringen ser et stort potensial for reiseliv i Varangerregionen, dersom man satser riktig og får til en kompetansedrevet utvikling av reiselivsnæringen. Sør-Varanger har utviklet et godt tilbud med et stort aktivitetsspekter innenfor en begrenset radius (gir mulighet for klyngearbeid) og høy kvalitet på leveranse. Hurtigruten er en premissgiver for en del av tilbudet, samtidig som flere aktører har klart å skape forretningsdrift uavhengig av Hurtigruten.

De årlige inntektene av den grensenære russiske aktiviteten innenfor handel og næring/industri er beregnet til 1,3 milliarder kroner, ifølge analysen «Den russiske faktoren» som er utarbeidet av det norske generalkonsulatet i Murmansk og Kirkenes næringsshage.

I tillegg til at bedriftene i området har en betydelig del av sitt marked og kunder fra Russland, er russisk arbeidskraft viktig for bedriftene og for flere offentlige virksomheter.

Havbruk og fiskeri

Lerøy og SalMar kjøpte i 2013 Villa Arctic AS, som var selskapet som drev med havbruk i Øst-Finnmark. I 2014 delte Lerøy og SalMar selskapet mellom seg. Lerøy Aurora AS har drift i Varanger og SalMar Nord AS har drift i Laksefjorden i Vest-Finnmark. Lerøy har 8 konsesjoner, fordelt på lokaliteter i Sør-Varanger og Nesseby.

Kirkenes Prossessing (KP) driver lakseslakteri på Jakobsnes. Selskapet er eid 50/50 av Lerøy og SalMar. Slakteriet ble etablert i 2000, under navnet Kirkenes Seafood AS.

Fiskeri- og havbruksnæringens landsforening (FHL) peker på Øst-Finnmark som et område med et meget stort potensial for vekst, både med tanke på arealer men også i forhold til de miljøkriteriene myndighetene fokuserer på når det gjelder fremtidig vekst. Lerøy ønsker å øke produksjonen i sjø i Øst-Finnmark.

Slaktevolumet på Kirkenes Prossessing har vært mellom 10.000 og 13.000 tonn i årene 2012 til 2014. Prognosen i 2015 er 8000 tonn, men selskapet opplyser at de har ambisjoner om minst å doble volumet innenfor dagens produksjonsregime, teknologi og lokalitetsstruktur.

Sør-Varanger har registret 45 fiskere og 38 båter. Landet kvantum i 2014 var 17.000 tonn, hvorav 14.700 kom fra utenlandske båter.

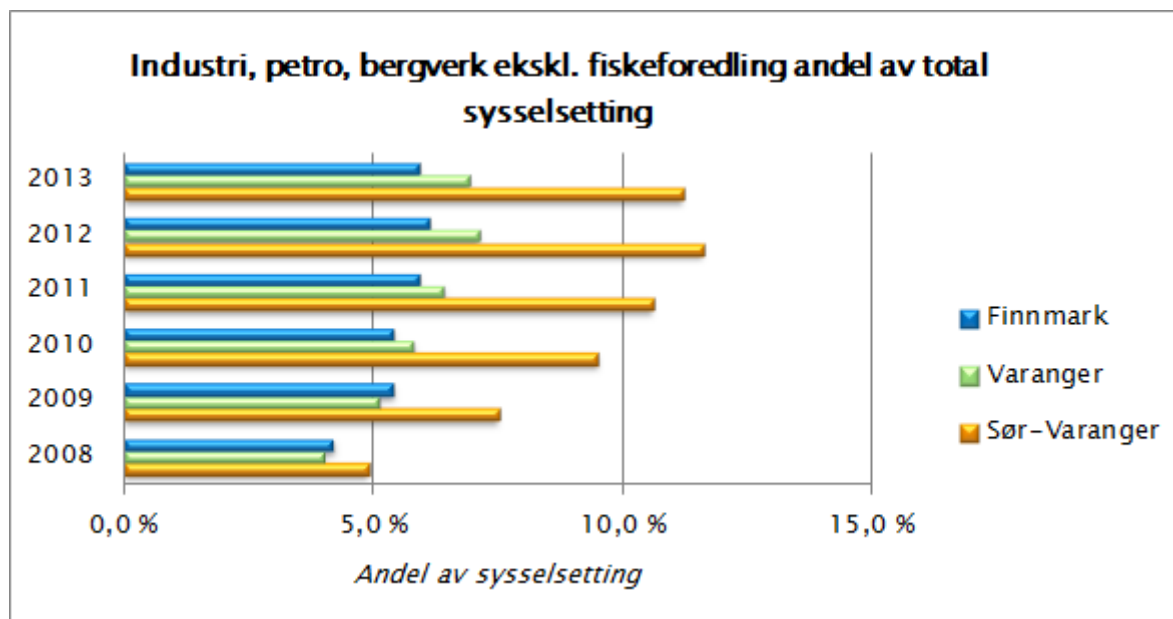
Det kjøpes fisk på ett anlegg. I tillegg finnes nøytralt fryselager i Kirkenes.

Industri og havnerelatert næringsvirksomhet

Skipsverftet **Kimek AS** ligger i dag midt i Kirkenes sentrum. Hovedaktivitetene er reparasjon av båter, industri, elektro, samt service og vedlikehold for oppdrettsnæringen. Omsetningen i 2013 var på 85 millioner kroner. Selskapet opplyser at over 50 % av omsetningen kommer fra russiske kunder. Antall ansatte er i underkant av 90 personer.

Sydvaranger Gruve AS produserer og eksportere høykvalitets jernmalm til bruk i stålindustri. Selskapet, som har ca. 500 ansatte, er heleid av det børsnoterte australske firmaet Northern Iron Limited ("NFE"). Jernmalm utvinnes fra Bjørnevatn og tre mindre gruver nær grensen mot Russland. Omsetningen i 2014 var 182 millioner dollar. Fallende malmpriser samt nedskrivninger og tap på valutakurs førte til et negativt driftsresultat i 2014. Gruva øker produksjonsvolumet for å holde tritt med fallende priser.

Gruva i Bjørnevatn er forbundet til oppredningsverk og havna i Kirkenes med en ca. 9 km lang jernbanelinje. Sydvaranger Gruve eier og er eneste bruker av jernbanen, og har tilgang til havnen gjennom langsiktige kontrakter med Tschudi Bulk Terminals AS. Det er lagt til grunn at utskipping av malm gjøres på samme sted som i dag dvs. malmkaia nordøst for Kirkenes sentrum.



Figur 15 Andel av sysselsetting industri, petro, bergverk

Kirkenes havn har aktivitet knyttet til:

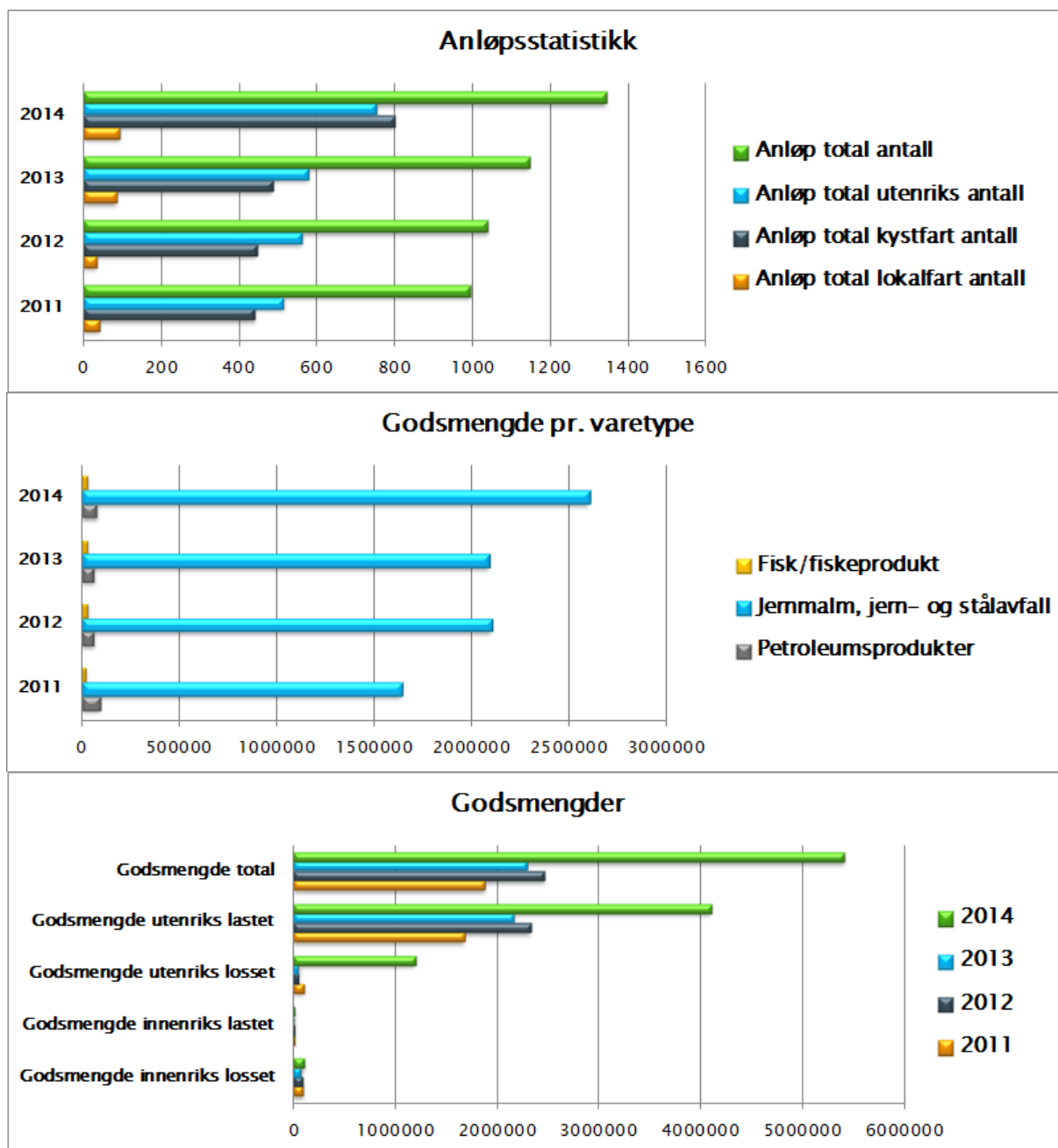
- Utskiping av malm fra Sydvaranger gruver (eksport til EU)
- Utskiping av stein
- Service for fiskeflåten og olje/gassvirksomhet
- Oljeomlastning
- Ordinær gods- og passasjertrafikk

Kirkenes havn en betydelig vekst i fartøy som server petroleumsnæringen samt seismikkfartøy som benytter havnen som basehavn. I Kirkenes går 400.000 tonn pukk på veg mellom Bjørnevatn og havnen i Kirkenes. Transporten berører fv. 885 og E6. Transportarbeidet er betydelig, selv om det ikke foregår hele året. Det ble eksportert pukk for ca. 28,5 millioner kroner siste år. Det meste av dette skipes ut fra Kirkenes i forbindelse med Sabettaprojektet i Nordvest- Russland.

Norterminal Floating Storage AS (Stolt-Nielsen) har tillatelse og lisens til å drive oljeomlastning i Bøkfjorden i form av skip til skip omlastning av råolje (STS). Dette er olje som kommer fra Russland og blir omlastet i Kirkenes for videre transport til verdensmarkedet. Denne aktiviteten foregikk i størsteparten av 2014 i Honningsvåg i Nordkapp kommune, fra og med oktober 2014 i Kirkenes. I 2014 ble det totalt omlastet i underkant av 5,8 millioner tonn (MT)³ olje. Frem til 1.april 2015 var det omlastet 2 MT. Prognosene for 2015 er 6,4 MT omlastet olje. Pr. april 2015 var det lastet om mer olje enn oljen som kommer inn til Stureterminalen i Øygarden kommune. Den årlige veksten i volum er anslått å være 8–10 % i årene fremover.

³ Basert på registrert volum fra Vardø sjøtrafikkentral NOR VTS og NORTERMINAL

Anløpsstatistikk:



Figur 16 Statistikk over anløp og godsmengde fra Kirkenes havn, fordelt på kategori.

Kimek Offshore AS er et selskap som server olje- og gassindustrien og har ca. 80 ansatte. Pr. i dag er det kun administrativt personell og ingeniørene som har fast arbeidssted i Kirkenes.

Kirkenes Maritime Park AS er tiltakshaver på områdeplan på Pulkneset hvor formålet er å tilrettelegge for base/industrialområde. Operatøren av et baseselskap på Pulkneset vil være **Kirkenesbase AS**. Kirkenesbase er et selskap eid av COST Center Base AS (CCB), Kimek og Barlindhaug. CCB er en del av NorSea group AS. Verdens ledende innen subsea senter. Virksomhet innenfor service- og forsyningstjenester, teknisk vedlikehold og havnedrift. CCB er hovedbase for forsyningsaktivitetene til

petroleumsfeltene i Tampen-området i Nordsjøen. Driver også Helgelandsbasen i Sandnessjøen og har kontrakt for kjøp av Mongstad base i Stavanger fra 1.juli 2015.

Tschudi Group er en gruppe basert på shipping, offshore og logistikk. Tschudi-konsernet har særlig fokus på lasthåndtering/godsstrømmer i Nord-Europa og spesialiserer seg på øst-vest handel og prosjekter som involverer Baltikum, Russland og de sentralasiatiske republikkene, inkludert transport og infrastruktur i Arktis. I Kirkenes er konsernet representert med Tschudi Arctic Transit, Tschudi Aggregates, Tschudi Bulk Terminal, Tschudi Northern Logistics og prosjektet Kirkenes Industrial Logistics Area (KILA).

KILA er et prosjekt som planlegges på Slambanken. Aktivitet på Slambanken er planlagt som næringsområde ved å tilby fasiliteter i en nasjonal klynge som betjener olje- og gassnæringen samt maritim transport i Barentshavet. Dette vil kunne omfatte følgende aktiviteter:

- Service- og forsyningstjenester til kommende petroleums- og gassvirksomhet til havs
- Maritim transport og logistikk
- Næringsvirksomhet generelt

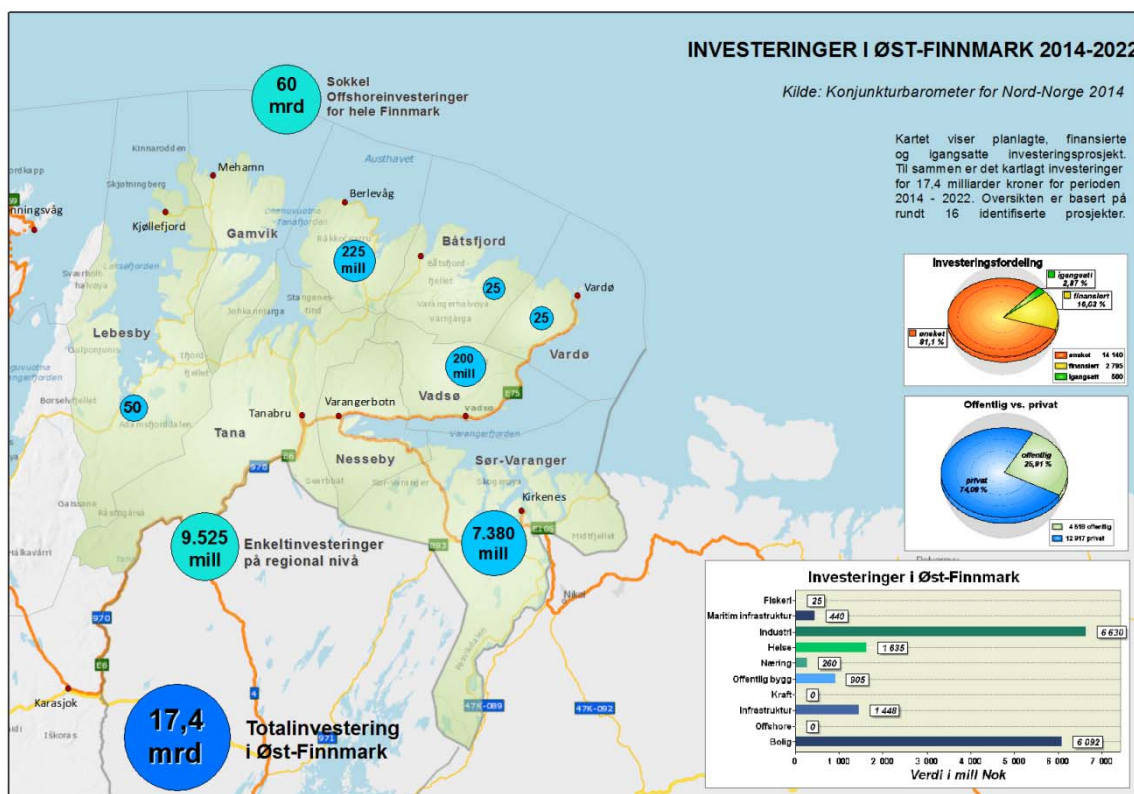
Det er ikke adkomst til Slambanken. Det er derfor viktig med adkomst til området.

Barel i Kirkenes lager elektronikk til den internasjonale belysningsindustrien. Firmaet satser på lysarmaturer som er godkjent for bruk i eksplosjonsfarlige områder. Det er strenge internasjonale sertifiseringskrav til produsenter av denne type utstyr, og Barel er en av verdens ledende aktører på området. De fleste av selskapets kunder er i maritim- og petroleumsindustrien, og det meste av leveransene på nærmere 60 millioner kroner i 2013 gikk ut av Norge. Barel har etablert et datterselskap i Murmansk, hvor mye av den standardiserte produksjonen foregår.

Næringsutvikling og vekstpotensialet et regionalt perspektiv

Konjunkturbarometeret for Nord-Norge (KBNN) ga høsten 2014 ut en rapport om økonomiske utvikling og næringsliv for landsdelen fram mot 2020. Rapporten peker på at vekstkraften i Nord-Norge er bra, fordi næringslivet i stor grad er eksportdrevet og dermed har lavere risiko for negativ økonomisk utvikling, sammenlignet med resten av landet. Nord-Norge eksporterte varer og tjenester for rundt 49 milliarder kroner i 2013. Det utgjør en tredel av verdiskapingen i de tre nordligste fylkene.

Næringslivet i landsdelen er altså mer eksportrettet enn norsk økonomi for øvrig og står for drøye 8 prosent av hele landets eksport utenom olje og gass. Av samlet eksport fra Nord-Norge i 2013, sto de fem næringene sjømat, kraftforedlende industri, maritim og offshore, reiseliv og mineral for nær 80 prosent.



Figur 17 Investeringer i Øst-Finnmark 2014–2022 (Kilde: KBNN)

Prognoser fra KBNN anslår at veksten innenfor eksportrettede næringer i Nord-Norge vil øke i årene framover.

I følge KBNN forventes det totalt investeringer på rundt 17,4 mrd. i Øst-Finnmark fram mot 2020, hoveddelen av dette knytter seg til industri og boliger. Innenfor industri er det flere havnerelaterte prosjekter under utvikling: Investeringer på sokkelen kommer i tillegg. Her er anslaget for hele Finnmark 60 milliarder kroner.

Oppsummering vekstpotensial

Det forventes at utviklingen av maritim transport av naturressurser fra Nordvest-Russland vil øke betraktelig i årene som kommer. Den økende godstrafikken vil skape behov for moderne havneinfrastruktur for omlasting, lagring og redistribusjon av last. Slike havner vil representere en plattform for handel med råvarer og produksjon og foredling på stedet. Utviklingen av denne typen havneanlegg i Nordområdene er både i norsk og russisk interesse, og også av interesse for Finland og andre EU-land.

Tilgangen til gode kaier, tilgjengelige arealer på land og god transportinfrastruktur til og fra havna er en forutsetning for at Kirkenes skal kunne framstå som en attraktiv og pålitelig tjenesteleverandør for petroleumsindustrien og internasjonale transportører.

Akvaplan Niva⁴ peker i sin rapport på at ved økt utbygging offshore vil eksempelvis Tschudi Aggregates trafikk og godsmengde i Kirkenes havn også kunne vokse gjennom leveranser av offshorekvalitets pukk fra Sydvaranger Gruve til undervannsinstallasjoner ved feltutbygging på norsk og russisk sokkel, samt landbaserte prosjekt i Karahavet. Tschudi har i dag kapasitet til å levere 1,8–1,9 millioner tonn (60–63 bulkfartøy, gjennomsnittlig 30 000 tdw) ved jevn fordeling ut over året, men kapasiteten kan økes gjennom investeringer.

En større trafikkøkning knyttet til eksport av pukk vil øke behovet for utvikling av mer kai plass med passende dybde og bakarealer i Kirkenes havn.

Vekstkraft i Kirkenes synes å være sterkt knyttet til havnerelatert næringsutvikling som følge av økt trafikk/aktivitet over havner i Kirkenes. Følgende mulighetsbilde avtegnes:

- Økt petroleumsaktivitet i Barentshavet og Karahavet (erfaringsvis effekt i både lete-, utbyggings- og anleggsfase jf. Hammerfest)
- Oljeomlastning
- Etablering av landbasert omlastingsterminal
- Etablering av nye forsyningsbaser
- Leverandørindustri, service knyttet til transport og logistikk/toll/shippingagentur
- Muligheter for positive ringvirkning knyttet til mellomlagring/omlastning fra Norild Nickel (Nikkel og kobber)
- Turisme og reiseliv: Cruise og passasjertrafikk i tillegg til Hurtigruten, vinterturisme, snuhavn, utvikling av russiske anløp.

Andre planer i området

Det foreligger flere planer for området som har direkte eller indirekte betydning for KVVU-arbeidet.

Type	Navn	Status	Kommentar
Områderegulering	Slambanken	Vedtatt 2012	Grunnlag for detalj-reguleringer for atkomster til Slambanken
Detaljregulering	Slambanken søndre atkomst	Klar for sluttbehandling	Atkomst til E6 vest for Hesseng
Detaljregulering	Slambanken nordre atkomst	Under arbeid	Forslag om tunnel til sentrum og rundkjøring mot E6
Kommunedelplan med KU	Tømmernes	Under behandling	Grunnlag for område-reguleringer for Forsvaret, Pulkneset og Gamnes
Områderegulering	Forsvarets skyte- og øvingsfelt	Klar for høring	
Områderegulering	Pulknes - Kirkenes maritime park	Klar for høring	
Områderegulering	Norterminal AS, Gamnes	Klar for høring	
Detaljregulering	Rådhusplassen 1	Høring gjennomført, endringer pågår	Planforslaget forutsetter mindre omlegging av E6 ved Amfiseret i sentrum

Tabell 1 Oversikt over planer i området.

⁴ Akvaplan Niva. Vekstpotensiale for Kirkenes havn.

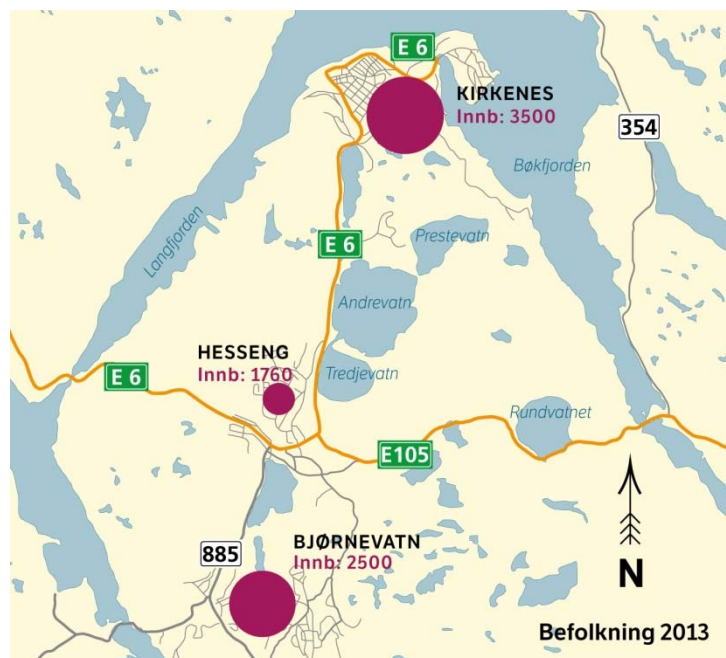
Sør-Varanger kommune har pekt ut Leirpollen som fremtidig stamnetterminal. Kirkenes er fortsatt stamnetthavn. Kommunen kan ikke bestemme dette selv, men ønsker Leirpollen som fremtidig terminal. Ny terminal krever forskriftsendring ⁵

Kommunen planlegger en stamnetterminal i Leirpollen med et havneområde på 1400 dekar. Det er også tenkt som et utviklingsareal for næringsformål. Kommunestyremøte har satt av 60 mill. kroner til havnetiltak i desember 2014.

Formålet med kommunens satsing på Leirpollen som ny stamnetterminal i Kirkenes er et strategisk grep for å utvikle en maritim infrastruktur i umiddelbar nærhet til de øvrige industriprosjektene, og et grep for å løse kommunens kritiske mangel på bakarealer med langsiktig utviklingspotensial.

Bo- og arbeidsmarkedsregion

Kirkenes er sentrum i Sør-Varanger kommune. Sør-Varanger hadde 10.221 innbyggere pr. 1. jan. 2015. Omlag 75 % av innbyggerne bor i tettstedene Kirkenes, Hesseng og Bjørnevatn. Sør-Varanger er en av få kommuner i Finnmark som har hatt positiv vekst over flere år.



Figur 18 Befolkningsfordeling Kirkenes

⁵ Farledsutredning KVV Kirkenes. Vurdering av alternative lokaliteter for stamnetterminal. Kystverket mai 2015.



Figur 19 Prognose for befolkningsvekst Sør-Varanger. (Kilde: SSB 2014 og tilsendte sonedata fra SSB (2050 og 2062))

Befolkningsfremskrivingen er usikker, og avhenger av utviklingen for kommunen fremover. Økt aktivitet i Barentshavet kan gi en raskere vekst. I tabellen over er SSBs MMMM-alternativ lagt til grunn.

Kommunen har utarbeidet egen prognose for befolkningsutviklingen med høyere vekst, og beregner 12.000 innbyggere i 2025.

Til sammen pendler ca. 470 personer inn til kommunen og 550 ut av kommunen.

2.5 Samferdsel

Overordna transportsystem

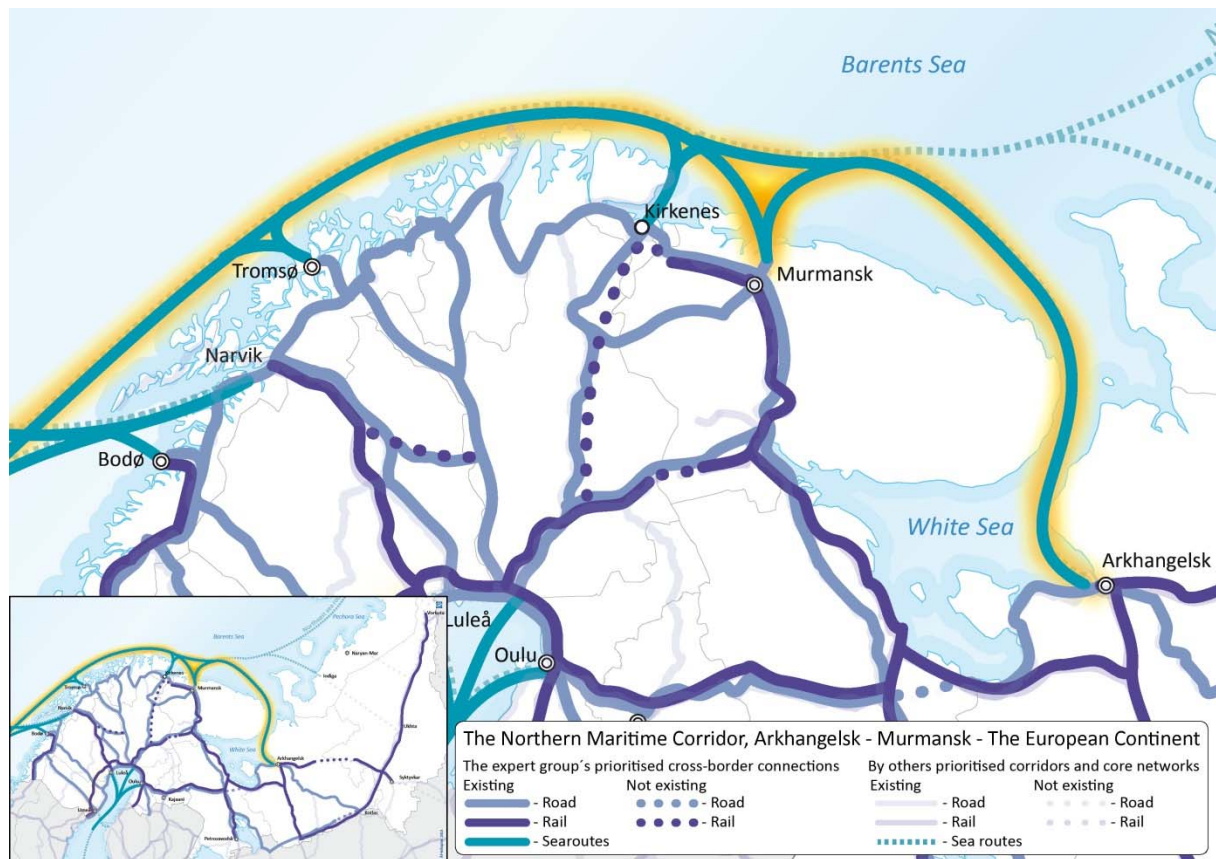
Viktige grensekryssende korridorer i Barentsregionen

JBTP definerte 14 grensekryssende transportkorridorer i Barentsregionen. Tre av disse korridorene har kopling til Kirkene:

- Arkangelsk – Murmansk – Det europeiske kontinent. Den nordlige maritime korridor, ca. 3500 nm. Har navnet «Motorways of the sea» i Det transeuropeiske transportnettverket, TEN-T.
- Petrozavodsk – Murmansk – Kirkenes. E105 og Oktoberbanen jernbane på russisk side og mulig jernbane på norsk side.
- Kemi – Rovaniemi – Kirkenes. E75 og riksveg 971 på finsk side og riksveg 893 og mulig jernbane på norsk side.

TEN-T er EU sitt definerte transportnettverk i Europa. TEN-T har tre kategorier, core (kjerne), comprehensive (omfattende) og prioriterte hovedkorridorer. «Den nordlige maritime korridor» og E105 over Storskog er i kjernenettverket, men de er ikke i de ni utvalgte korridorene som EU prioriterer i første omgang. E6 Kirkenes – Oslo er i TEN-T comprehensive.

«Den nordlige maritime korridor» er en av tre korridorer som framheves i Joint Barents Transportplan som prioritert for framtidig utvikling. Denne vil bedre mulighetene for sjøtransporten fra Kontinentet og Storbritannia, langs norskekysten og til Arkhangelsk i Nord-Vest Russland.



Figur 20 Grensekorridorer. «Den nordlige maritime korridor» (Kilde: JBTP)

Analyse av transport

E6 langs innfartsvegen til Kirkenes har en gjennomsnittlig årstdøgntrafikk (ÅDT) på ca. 7000 – 8000 langs E6 Hesseng – Kirkenes sentrum. I sentrum er det ÅDT på 2500 – 4000.

Tungtransporten til havna foregår langs E6 og fylkesveg 367 til havna. Andelen tungtrafikk i sentrum er 11 %. Dette er høyere enn normalen på 5 %. Andel tungtransport tilknyttet dagens stamnetthavn er ca. 80 kjøretøy per døgn. Av det er ca. 70 kjøretøy jernmalm og pukk internt i Kirkenes. Resten kommer via E6 fra Varangerbotn⁶.

Det er ingen store kapasitetsproblemer for trafikken i Kirkenes. Det er framkommelighetsproblemer for tungtrafikken. I november 2011 ble det laget en trafikkanalyse for Kirkenesområdet: «Transportanalyse på bakgrunn av økt aktivitet for Kirkenesområdet». Den tar for seg befolkning, befolkningsutvikling, næringsaktiviteter og trafikkutvikling i flere scenarier. Transportanalysen er oppdatert i desember 2014, og dagens trafikk er angitt i figuren nedenfor.

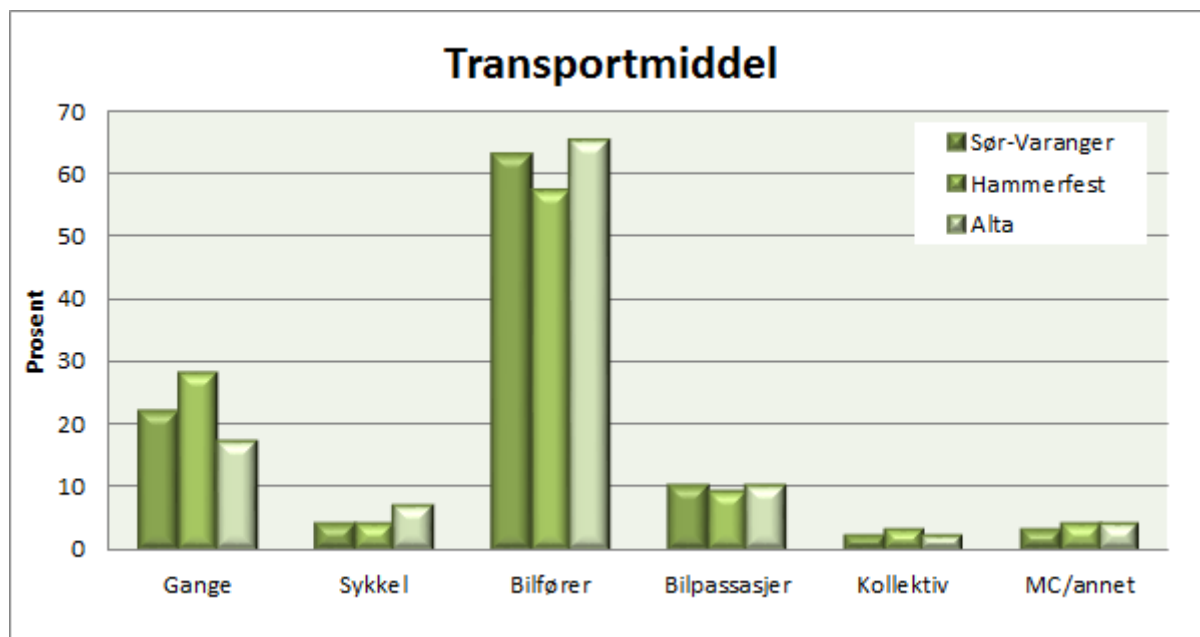
⁶ Finnmark fylkeskommune: Status 2014. Nærings- og godstransporter i Finnmark.



Figur 21 Kart over ÅDT

Reisemiddelfordeling

I forbindelse med den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2013/14 ble det utført 500 ekstraintervjuer i Sør-Varanger. De foreløpige dataene fra denne undersøkelsen viser følgende reisemiddelfordeling i kommunen: Gange 22 %, sykkel 4 %, bilfører 68 %, bilpassasjer 10 %, kollektiv 2 % og MC/annet 3 %. Sammenlignet med Hammerfest og Alta, der det også er gjort utvidete undersøkelser, er fordelingen på reisemidlene i Sør-Varanger nær gjennomsnittet. Valg av transportmidler skiller seg ikke ut fra de andre kommunene i Finnmark.



Figur 21: Reisemiddelfordelingen i Sør-Varanger, Hammerfest og Alta.

Trafikksikkerhet

Trafikksikkerhetssituasjonen i Sør-Varanger, utenom sentrum, må sies å være tilfredsstillende. Det har vært få alvorlige trafikkulykker de siste ti årene. Området ved Strømmen bru skiller seg imidlertid negativt ut. Her har det de siste ti årene vært en dødsulykke og en ulykke med alvorlig skade. Innenfor KVU-området har det utenom Strømmen bru vært tre ulykker med alvorlig skade og ingen dødsulykker. Det har vært en del ulykker med lettere skadegrad, hvorav de fleste har skjedd i Kirkenes sentrum. Kartet viser oversikt over alvorlige ulykker de 10 siste år.

Det er viktig å få tungbiltrafikken ut av sentrum. Kombinasjon av tungbiltrafikk og myke trafikanter skaper stor ulykkesfare.



Figur 22: Kart over trafikkulykker siste 10 år

Kollektivtrafikk

Kirkenes har både bybuss og langruter. Bybussen dekker de mest befolkede områdene Bjørnevatn, Sandnes, Hesseng og sentrum. Bybussen i Kirkenes har ca. 100.000 betalte reiser pr. år. Bybussen har rute ca. hver time, og ca. hver halvtime i rushtida morgen og ettermiddag. Flere langruter betjener Øst-Finnmark og Murmansk daglig. Elvenes betjenes av langruter.

Fra 2016 innføres ny rutestruktur med bybuss og ringruter for de mest befolkede områdene. For langrutene legges det kun opp til mindre endringer.

Det mangler en kollektivterminal i Kirkenes. I dag står bussene og venter i sentrumsgatene mellom rutene. Dette gir dårlig vilkår for overgang mellom ruter og ulike ruter har forskjellige startsteder i sentrum. Ingen holdeplasser i Kirkenesområdet har universell utforming. Ved dagens hurtigrute kai er det en bussoppstillingsplass for turbusser

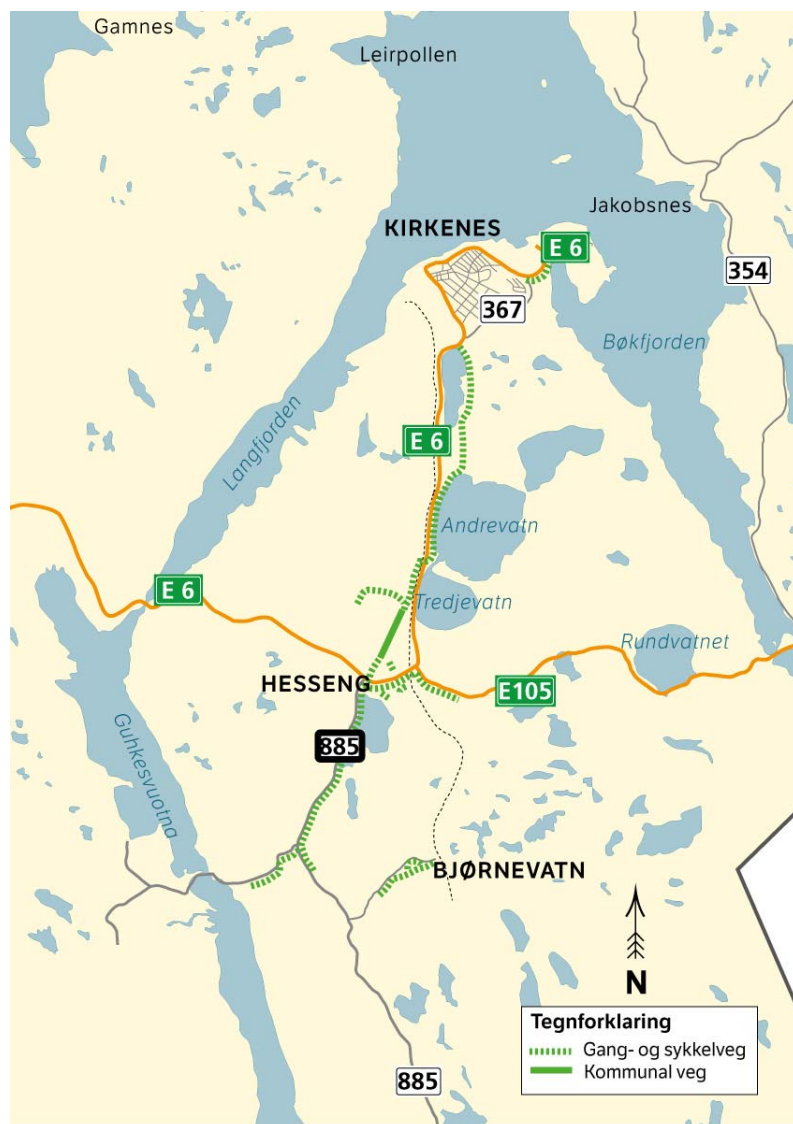
Flyplassen ligger på Høybukta, 12 kilometer fra sentrum. Hurtigruten har endepunkt i Kirkenes. Det medfører en del trafikk av enveispasasjerer mellom hurtigruten og flyplassen. Hurtigruten ligger til havn i Kirkenes i 3 timer og en del passasjer vandrer til og fra sentrum i denne perioden. Hurtigrutepassasjerene har ikke noe sammenhengende gangnett til sentrum, så gåingen foregår ustrukturert. Dette betyr at turopplevelsen er lite trivelig og at trafikkfarlige situasjoner kan oppstå.

Gang- og sykkelveger

Det er bygd gang-/sykkelveg fra Bjørnevattn til enden av Førstevann. Gang-/sykkelvegen fra Hesseng til Førstevann har dårlig dekke. Det er ikke gjort tellinger av sykkeltrafikken.

I dag mangler tilrettelegging for gange og sykkel for det meste av området fra Førstevann og gjennom sentrum til Prestøya samt til langs fv. 367 til skolen/idrettsanlegget. Fortauene i sentrumsområdet er av dårlig kvalitet, nedslitte og med lave kantsteiner. Det er i liten grad tilrettelagt med universell utforming i sentrum. Langs E6 mangler det fortau flere steder gjennom sentrum og fra sentrum og ut til hurtigrutekaia. Også fortau mangler delvis i boligområdene rundt sentrum. Det er i dag en del pendling av arbeidstakere og skoleelever på hele strekningen.

I Sør-Varanger er det ingen egen tilrettelegging for sykkel som sykkelfelt eller sykkelveg med fortau.



Figur 22: Kart over gang- og sykkelveger

Parkering

Det er i dag fri parkering i sentrum. Det står biler parkert, både langs gater, mellom butikker og fortau og på alle åpne plasser. Det gir stor utrygghet og ulykkesrisiko for gående, samt dårligere fremkommelighet. En slik fri parkering er trafikkfarlig og hindrer universell utforming, ved at biler krysser fortau for å parkere og står parkert på gangarealer. For bymiljøet er det også negativt at åpne byrom okkuperes av parkerte biler i stedet burde vært brukt til møteplasser for folk.

Spark er et mye brukt fremkomstmiddel om vinteren. Spark kan benytte samme infrastruktur som gående.



Figur 22: Det kan være vanskelig å komme frem mellom parkerte biler i sentrum. Foto: Statens vegvesen



Figur 23: Støysonekart

Støy og luftforurensning

E6 gjennom Kirkenes sentrum har i dag en ÅDT på i overkant av 4000 fra Førstevann og ned til Kimek. Fra Kimek til stamnett-terminalen er ÅDT på ca. 3000. For fv. 367 er det omtrent samme ÅDT-tall. Andelen tungbiler er relativt høy på 11 %. Det skaper støyproblemer for nærliggende boliger langs E6 og fv. 367 i sentrum og spesielt i motbakkene fra sentrum og opp mot Førstevann.

Når det gjelder klimagassutslipp står biltrafikk for 47 % av kommunens klimagassutslipp. Personbiler utgjør nesten halvparten av det med 23 % av totale utslipp.

2.6 Kirkenes havn

Kirkenes havn har 900 meter kaifront, hvorav 700 meter er i betong. Kaier med bakarealer tilbyr 200.0000 m² for lagring/mellomlagring. Det meste av dette er i tilknytning til den kommunale kaia på Prestøya. Tre kaier er ISPS-godkjente: Dampskipskaia på Prestøya (104 meter, 20.000 m²), Industrikaia på Prestøya (120 meter, 20.000 m²) og Dypvannskaia i Kirkenes (94 meter, 51.000 m²).

Det er i dag tidvis behov for mer kaiplass, blant annet fordi den kommunale Sentrumskaia (52 meter) benyttes av Norterminals slepebåter i tilknytning til oljeomlastning i Bøkfjorden. Dagens stamnetterminal har begrenset mulighet for videre utvikling.

Det arbeides fra kommunens side med å tilrettelegge denne som fremtidig liggekai for cruiseskip.

Dypvannskaia er i sommerhalvåret tidvis opptatt av tørrbulkfartøy størrelse 30.000–35.000 tdw, som laster stein fra Tschudi Aggregates for russisk petroleumprosjekt på Jamalhalvøya. I 2014 ble det lastet 400.000 tonn stein gjennom 17 anløp (også over AS Sydvarangers importkai). I 2015 vil volumet kunne bli høyere, da russisk behov er antydnet i størrelsesorden 900.000 – 1 million tonn.

Selv om anløp og godsmengde over Kirkenes øker betydelig, avvikles trafikken i dag uten større forsinkelser. Dette gjelder også i tilknytning til pågående oljeomlastning (31 anløp siste kvartal 2014), som representerer 10–20 % økt trafikk i havnen og vil mangedoble godsmengden i Kirkenes havn fra 2015. Oljeomlastingen representerer kun begrenset behov for kaiplass.

2.7 Flytrafikk

Avinor har levert et underlag som omfatter både trafikkhistorien – en framskrivning av trafikkprognoser som baserer seg på både næringsutvikling og reisevaneundersøkelser.⁷ Det vil gi en prognose i 2062 på ca. 500.000 passasjerer i et lavt og ca. 700.000 passasjerer i et høyt scenario.

De flytypene som benyttes på Kirkenes lufthavn er i hovedsak B737, A320 og DH8 med kapasitet på 39–189 passasjerer. De største versjoner av disse flyene har kapasitetsbegrensninger grunnet relativt kort rullebane. Avinor forlenget rullebanen i 2001, men denne kunne ikke benyttes fullt ut ved landing på grunn av et terrenghinder i innflygingssektoren. Denne begrensningen er ikke lenger aktuell, og investeringer for å ta i bruk hele rullebanen omfatter flytting av lys- og navigasjonsanlegg og etablering av 150 meter nytt sikkerhetsområde i øst. Dette er lagt inn i Strategisk plan i perioden etter 2020. Dette vil gi en landingsbane på 1905 meter i begge retninger samt avgangsbaner opp mot

⁷ Avinor. Notat og epost fra Avinor AS vs. KVV Kirkenes 2014 og 2015.

2200 meter, noe som gir økt kapasitetsutnyttelsen på flyene. Sommerstid vil de største versjoner av dagens flytyper få rekkevidde til Nord-Europa med full last. Interkontinentale flyginger med større flytyper, vil kreve rullebanelengde på minimum 2500 m, med en anslått investeringskostnad på 500–1000 mill. kr. Avinor AS sin Nordområdestrategi⁸ anbefaler ikke dette, men mener fokuset bør være på frekvensøkning.

2.8 Jernbane

I fremtiden kan det bli aktuelt med jernbane til Kirkenes både fra Finland og fra Russland. Det har vært gjennomført en pilotstudie av om jernbaneforbindelser fra naboland gjennom Kolartic-prosjektet Barents Freeway. Det er også gjort vurderinger knyttet til jernbaneforbindelser fra naboland i BEATA-prosjekt fra JBTP. Det pågår for tiden ikke utredninger om jernbaneforbindelser til Kirkenes fra norsk side.

Kolartic-prosjektet Barents Freeway desember 2014 har gjort disse vurderinger:

Nikkel-Kirkenes

Barents freeway-utredningen viser at strekningen er den mest lønnsomme av vurderte nye jernbaner i Barentsregionen. Grunnlaget er Kirkenes som import-/eksporthavn for gods mellom Asia og USA. Begrunnelsen er større effektivitet i vestlige havner, større skip sammenlignet med Østersjøen og dagens godskapasitet i Murmansk havn. Forutsetningene er bruk av den Transsibirske jernbane og en handelsvekst fra Asia til USA/Europa via Russland. Det er stipulert et godsvolum med hovedsak containere til USA på 12 mill. tonn pr. år. En ny jernbane på norsk side anslås til ca. 25 km.

Kemijervi -Kirkenes

Grunnlaget er i hovedsak basert på eksport av mineraler fra finske gruver til utskipping i Kirkenes. Forutsetningene er en betydelig utvikling i mineralindustrien i Lappland. Godspotensialet er vurdert til 3,5–4,5 mill. tonn pr. år. Gruvene som er grunnlaget for jernbanen er ikke kommet i produksjon.

Barents freeway-utredninger belyser at godsvolumet er som er vurdert er for lite til at en ny jernbane er lønnsom. En ny jernbane på norsk side anslås til ca. 30 km.

⁸ Avinor Nordområdestrategi 2014.

3 BEHOVSVURDERING

Behovsanalysen peker på to prosjektutløsende behov: Utvikling av Kirkenes havn som knutepunkt for verdiskaping i Barentsregionen og bedring av trafikkforholdene og miljøet i sentrum. Kirkenes har en internasjonal rolle for samarbeid og næringsutvikling i nord.

3.1 Innledning – om behov

Behovsanalysen oppsummerer med utgangspunkt i situasjonsbeskrivelsen de viktigste behovene for utvikling av vegsystemet i området, og er inndelt i fire grupper:

- Nasjonale behov
- Regionale og lokale myndigheters behov
- Interessegruppers behov
- Etterspørselsbaserte behov

3.2 Nasjonale behov

Nasjonale behov tar utgangspunkt i viktige nasjonale mål og føringer. Mange av de samme behovene finnes også i lokale/regionale dokumenter og vedtak, etterspørselsbaserte behov og/eller interessegruppers behov.

Grenseområdene mellom Russland og Finland har i århundrer vært av særskilt interesse for styresmaktene i Norge. En ny tid for grenseområdene begynte på 1990-tallet etter slutten på den kalde krigen. I 1993 ble den såkalte Kirkeneserklæringen undertegnet. Avtalen har som hovedmål å fremme samarbeid mellom Norge, Sverige, Finland og Russland for å redusere spenningen mellom landene. Dermed settes Kirkenes i ett internasjonalt perspektiv. Den nye Kirkeneserklæringen kom i 2013, og begge erklæringene vektlegger behovet for bedre transportnettverk i Barentsregionen. Siden er dette fulgt opp av alle regjeringer gjennom utredninger om Nordområdene og fokus på å prioritere bedre infrastruktur og samhandling mellom landene. Hovedideen er at økt samhandling vil redusere spenning og fremme utvikling for Barentsregionen.

Kirkenes med sin plassering nært Russland, Barentshavet, Petsjonrahavet og Karahavet er viktig for Norges posisjonering i Barentsregionen. Samferdselsdepartementet skriver i sitt mandat⁹ for denne KVVU at transportsystemet i Sør-Varanger har en strategisk betydning nasjonalt og internasjonalt.

⁹ SD: Mandat for KVVU E6 Høybukta – Kirkenes av 2. sept. 2014.

Havna i Kirkenes ligger langs «Den nordlige maritime korridor» (NMK), som går fra Kontinentet og Storbritannia, langs norskekysten og til Arkhangelsk i Nordvest-Russland. Den inngår i EUs definerte transportnettverk (TEN-T) og er kategorisert som en del av kjernenettverket.

Stortinget har gjennom Nasjonal transportplan 2014 – 2023 vedtatt følgende overordna mål:

Å tilby et effektivt, tilgjengelig, sikkert og miljømessig transportsystem som dekker samfunnets behov for transport og fremmer regional utvikling.

Mer gods fra veg til sjø.

NTP 2014 – 2023 har hovedmålsettinger innenfor framkommelighet, trafiksikkerhet, miljø og universell utforming. Regjeringen har som målsetting å øke godstransport på sjø og at trafikkøkningen i byene skal være miljøvennlige, blant annet ved å tilby sammenhengende sykkelvegnett og tilrettelegge for kollektivtilbud. Ifølge NTP skal også flyrutetilbud være godt.

NTP 2014 –2023 sier for siste seksårsperiode: «dersom det blir aktuelt å bygge ut ny stamnetthavn ved Slambanken i Kirkenes, vil ny adkomst fra E6 bli prioritert».

For Kirkenes er det behov for framkommelighet til havn og bedre framkommelighet mellom overordna vegnett og havn. Havna ligger langs «Den nordlige maritime korridor» og det overordna vegnettet består av E6, E105 til Russland og E6/E75 til Finland.

Når det gjelder trafiksikkerhet er området ved Strømmen bru et ulykkepunkt hvor det er behov for bedre trafiksikkerhet. Trafiksikkerhet i sentrum, langs E6 og fv. 386, må også bedres for gående og syklende. I tillegg er Kirkenes sentrum plaget av støy og støv fra tungtrafikken gjennom byen og det er behov for å bedre miljøet. Det er et stort behov for å legge til rette for universell utforming i Kirkenes sentrum og å rehabilitere alle bussholdeplasser i sentrum og langs aksene sentrum – Bjørnevatn.

Det er et nasjonalt mål gjennom klimaforliket at klimagassutslipp skal begrenses. Det er ikke satt egne klimamål for denne KVUen. Klimagassutslippet vil bli beregnet ut pr. konsept.

Nasjonale behov i Barentsregionen

Norge har en egen strategi for Barentsregionen. Nedenfor gjengis utdrag fra sentrale utredninger som sier noe om Norges strategiske rolle i Barentsregionen og om behov for bedre infrastruktur.

Nordområdestrategi

I de siste 20 år har de ulike regjeringene sett mot Nordområdene og lagt fram mål og visjoner for nordområdestrategier. De mest sentrale dokumenter er:

Transportetatenes utredning «Ny infrastruktur i nord» 2010–2011

Transportetatene utarbeidet i 2010–2011 utredningen «Ny infrastruktur i nord» del 1 og del 2 (Nordområdeutredningen). Hensikten med utredningen var å framskaffe et bedre kunnskapsgrunnlag for framtidige beslutninger om infrastrukturutvikling i nord. Utredningen inngikk som et faglig innspill i arbeidet med Nasjonal transportplan 2014 –2023.

Rapporten for del 1 viste ulike framtidsskisser for utviklingstrekk for viktige næringer i nord fram mot 2040. I rapporten for del 2 er framtidsskissene bearbejdet videre. Transportbehovet som følger av skissert næringsutvikling, er analysert. Rapporten beskriver et samlet behov for utvikling av et transportnett på et overordnet nivå.

«Byggesteiner i nord» 2009 og Nordområdemeldingen 2011

Den politiske og faglige plattformen som ligger til grunn for nordområdesatsingen innen samferdsel og andre områder er omfattende. I det som har vært grunnlaget for Nasjonal transportplan (NTP) for 2014–23 er nordområdestrategien «Byggesteiner i nord» fra 2009 og «Nordområdene – Visjon og virkemidler» (Nordområdemeldingen) fra 2011 sentrale.

Maritim infrastrukturrapport. Svalbard, Finnmark, Troms og Nordland – Mulige farleder for store skip. Kystverket 2012

Hovedformålet med rapporten er i første omgang å gi informasjon om hvilke maritime rammebetingelser Kystverket legger til grunn for farleder som skal trafikkeres av større skip. Vurderingene er gjort for fartøy som trenger dybder fra 11 meter til 28 meter, fra innseilingsled inn til havneområde. Kystverket ønsker at rapporten vil bidra til mer helhetlig planprosesser, samtidig som den legger klare rammer for den maritime delen av planleggingen. Rapporten vil bidra til at det ikke benyttes ressurser på planlegging av fremtidige anlegg i områder hvor de maritime forhold ikke er tilfredsstillende.

Retningslinjer for NTP 2018 – 2027 på Nordområdene

Samferdselsdepartementet ga 31. mars 2015 retningslinjer for strategifasen i NTP 2018 – 2027 om Nordområdene. Her heter det følgende:

Etatene og Avinor la fram omfattende analyser i forbindelse med NTP 2014–2023 og et forslag til en felles transportplan for Barentsområdet ble overlevert til transportministrene i september 2013. Departementet mener på denne bakgrunn at det ikke er behov for nye brede analyser, men at man, i dialog med transportmyndighetene i nabolandene og regionale myndigheter, videreutvikler konkrete analyser, planer og forslag til tiltak i de grensekryssende korridorene som er omtalt i forslag til felles transportplan for Barentsområdet. Dette arbeidet vil danne et faglig grunnlag for kommende transportplan.

Nordkloden – Nordområdene 2014

Rapporten "Nordkloden: Verdiskaping og ressurser. Klimaendringer og kunnskap. Utviklingen nord på kloden angår oss alle" ble lagt fram av statsminister Erna Solberg og utenriksminister Børge Brende i Hammerfest 10. november 2014. Regjeringen vil prioritere følgende fem områder: Internasjonalt samarbeid, næringsliv, kunnskap, infrastruktur og miljøvern, sikkerhet og beredskap. Kirkenes er særlig nevnt i rapporten knyttet til den strategiske beliggenheten, både i forhold til internasjonalt samarbeid og utviklingen innenfor næring og industri i et internasjonalt perspektiv. (Se figur 24.)

Internasjonale avtaler som omhandler Kirkenes

En viktig bærebjelke i forholdet til Russland er Kirkeneserklæringene av 1993 og 2013. De er politiske avtaler mellom Russland og Norge som setter Kirkenes inn i et internasjonalt perspektiv. Begge erklæringene vektlegger behovet for bedre transportnettverk i Barentsregionen, spesielt en videre utbygging av øst-vestgående transportkorridorer.

Joint Barents Transport plan (JBTP) 2013

Det er laget en felles transportplan for Barentsregionen «Joint Barents Transport Plan» (JBTP 2013). Målet er å utvikle et felles transportsystem i Barentsregionen. Planen definerer 14 grensekryssende korridorer. Det medfører behov for å videreutvikle korridorer som omhandler Kirkenes. I denne KVUen er det «Den nordlige maritime korridor» med havna og det overordna vegsystemet med E6 til havna som berøres.

Mandat for videre arbeid med JBTP

Vegdirektørene i Norge, Finland og Sverige laget 24. jan. 2014 et mandat for videre arbeid for oppfølging av JBTP. Mandatet tar utgangspunkt i anbefalingen i JBTP om at de grensekryssende korridorene vil være viktige bærebjelker for samarbeidet. Det foreslås at det på regionalt og nasjonalt nivå jobbes med harmonisering av krav til tunge kjøretøy, geometrisk standard og god informasjon om kjøreforhold. Ingen av korridorene som er prioritert i 2014 på veg/jernbane har tilknytning til Kirkenes.

muligheter i nord
Illustrert oversikt

nordområdene

Viktig for Norge, viktig for verden.

Økende skipstrafikk

80 prosent av skipsfarten i Arktis går gjennom norske farvann. Antall overfarer gjennom den nordlige sjørute (Nordøstpassasjen) øker raskt, men den totale trafikken er fortsatt liten.

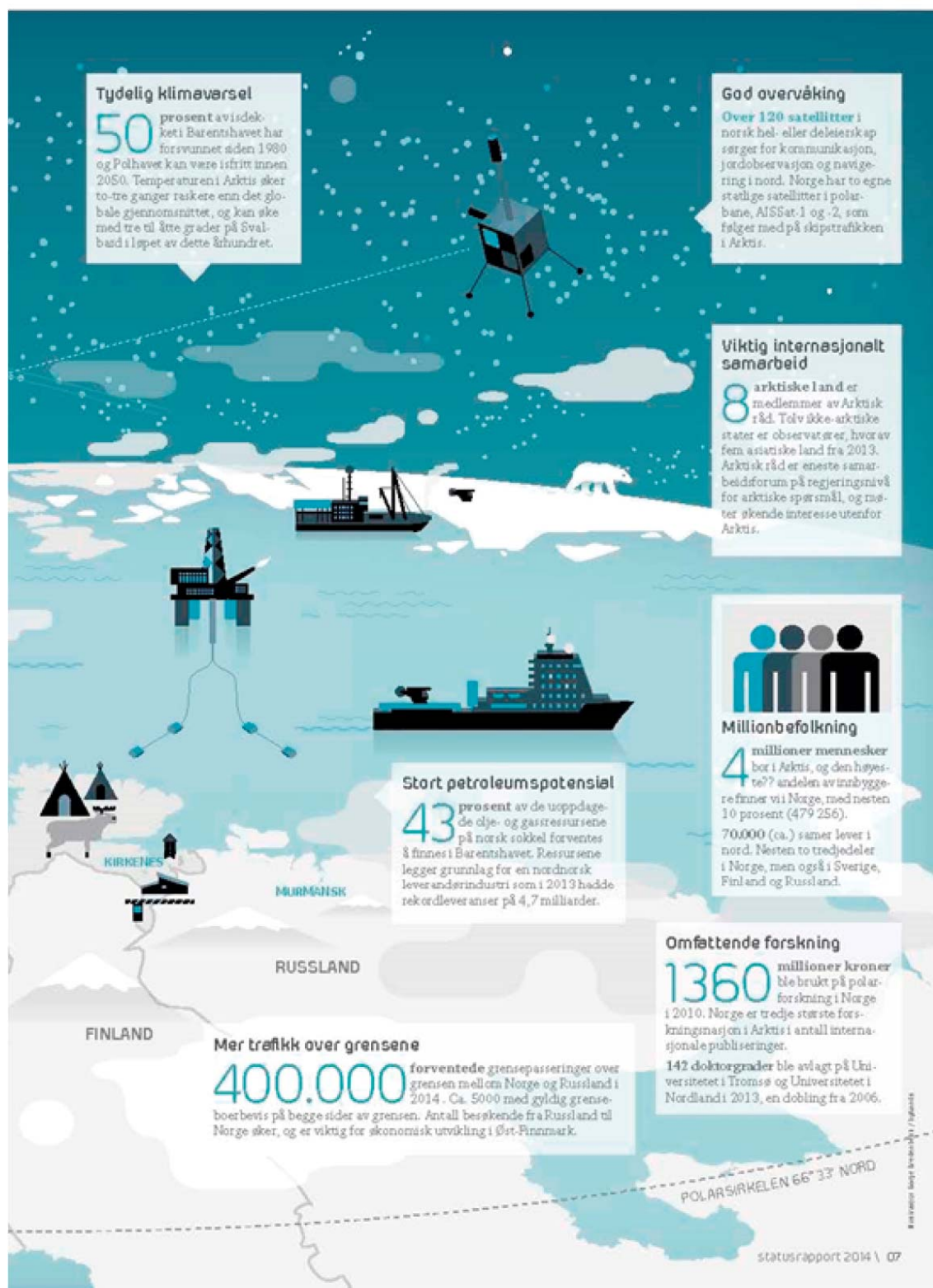
Stor fiskerinæring

1 000 000

tonn torskekvote i Barentshavet 2013. Over halvparten av all fisk og skaldyr i Norge landes i nord, og en tredjedel av all oppdrett skjer i nord.

Betydelige mineralressurser

35 prosent av den norske verdiskapningen innen gruve- og mineralnæringen skjer i Nord-Norge.



Figur 24 Nordkloden 2014. Kart med næringer. Kilde Utenriksdepartementet.

Oppsummering av regjeringens nasjonale behov i Barentsregionen

- Mer gods fra veg til sjø.
- Utnytte Kirkenes sin sentrale posisjon i Barentsregionen.
- Legge til rette for regional verdiskapning.

3.3 Interessegruppers behov

Ideverkstedet i 2010, dialogmøtet i september 2014 og møter med interessenter har gitt viktig innspill til definering av interessegruppers og deres viktigste behov. Behovene angir hva som skal endres, ivaretas og utbedres.

	Interessentgruppe	Behov
Primære interessegruppe	Næringsliv. Gruppen omfatter næringsliv som er avhengig av transport fra land til sjø og motsatt.	Behov for økt kapasitet i havna. Behov for landareal for havn og utvikling av havn. Behov for industriarealer i tilknytning til havn (bakarealer). Rasjonelle akser mellom havn, lufthavn, sentrum og store næringsområder.
	Reiselivsnæring. Hotell, servicesteder, kommersielle turistattraksjoner.	Moderne lufthavnkapasitet. Enkel tilgang til marka og friluftsområder. Et mer attraktivt sentrum med mindre tungtrafikk, støv og støy. Bedre tilrettelegging for syklende og gående.
	Faste lokale og regionale reisende. Pendlere og skoleungdom.	Ivaretakelse av jobb-pendling og skolareiser til og fra Kirkenes/Bjørnevæn. Trygg skoleveg.
Andre interessentgrupper	Beboere i sentrum	Tungtrafikk ut av sentrum. Mindre støy og støv i sentrum. Trygghet for gående og syklende. Trygg skoleveg. Bedre tilgjengelighet for kollektivtransport. Bedre estetisk kvalitet på veger i sentrum. Skape bolyst. Enkel tilgang til marka og friluftsområder

Tabell 2 Interessegruppers behov.

Oppsummering interessegruppers behov

- Flere store aktører i næringslivet som trenger arealer til multifunksjonell havn, spesielt innenfor service- og supplyfunksjoner og baseforsyning til offshoreindustrien samt transitthavn og senter i den nordlige sjørute.

- Det er et stort og økende behov areal til servicetjenester i forbindelse med letefasen som pågår i Barentshavet. Både næringslivet og reiselivsnæringa må ha god tilgjengelighet til flyplass for å kunne frakte turister og personell på en effektiv måte til og fra Kirkenes.
- Reiselivsnæringa og lokale beboere trenger trygge veger og et attraktivt sentrum uten tungtrafikk.

3.4 Regionale og lokale myndigheters behov

Behov for lokal og regional utvikling

Lokal utvikling

Kirkenes har en strategisk plassering i forhold til ressursene i Barentshavet og naboskapet med Russland. Sør-Varanger kommune har pågang av aktører som vil etablere seg i Kirkenes, og det er stort press på arealer. Dette er større og gjerne nasjonale næringsaktører som har behov for havnearealer med bakarealer. Noen har allerede etablert seg i Kirkenes, mens andre vurderer etablering. I situasjonsbeskrivelsen vises et fremtidsbilde for regionens vekstpotensial, så langt det er mulig å beskrive nå. Å gi en eksakt beskrivelse av framtidig omfang er umulig, og vil blant annet avhenge av internasjonale konjunkturer og forholdet mellom Russland, Norge og EU.

Gjeldende kommunedelplan har som mål at Kirkenes sentrum skal ha et levende sentrum. Det er et problem med støy og støv som forårsakes av tungtrafikken gjennom sentrum. Kommunen ønsker å avlaste trafikk i sentrum og på vegstrekningen Hesseng – Kirkenes, spesielt tungtrafikken. Kommunen oppgir at de vil styrke vegaksene: nord-sør på Kirkeneshalvøya og knytte Tømmerneset til Kirkenes sentrum. Kommunen vil minimere klimautslipp.

Sør-Varanger kommune har sammenfallende behov med næringslivet. Det er behov for nye næringsarealer fordi man ønsker å flytte næring ut av sentrum.

Oppsummert så er behovet for Sør-Varanger kommune å øke attraktiviteten og avlaste sentrum. I tillegg har kommunen behov for å tilby nytt sjøretta næringsareal.

Regional utvikling

Regional transportplan for Finnmark 2014 – 2023 har som samfunns mål «å skape et transportsystem som fremmer helse, miljø og verdiskapning og bidrar til en bærekraftig regional utvikling med attraktive byer og bygder i Finnmark». Regional transportplan beskriver behov innen kollektivtrafikk, vedlikeholdsetterslep, trafikksikring, fly og havn.

Innen kollektivtransporten er det uoversiktlige ruter og et komplisert innhold i billettproduktene. Fylkesvegnettet har et forfall og det er behov for å ta igjen vedlikeholdsetterslepet og styrke vedlikeholdet. Fylkeskommunen vil prioritere høgt trafikkerte veger og viktige næringsveger. Ulykker i Finnmark kjennetegnes av høy fart, utforkjøring og at det skjer i lokalmiljøet. Fylkeskommunen har behov for å drive forebyggende tiltak og holdningsskapende arbeid.

Når det gjelder riksvegnettet vil fylkeskommunen framheve behovet for utbedring av flaskehalser. Regional transportplan beskriver behov for økt kapasitet på Kirkenes lufthavn til å ta større rutefly av typen 738 (737–800) i begge baneretninger. Om havnesiden sier fylkeskommunen at Kirkenes havn

har et mål/behov for å utnytte framtidige muligheter knyttet til Barentshavet nord og øst, samt muligheter for den nordlige sjørute. Statlige midler dekker kun tiltak som går frem til kaikanten, og fylkeskommunen har som ambisjon å bedre statlige finansieringsordninger for å realisere og utvikle av industrihavner.

Fylkeskommunen vil se byutvikling i sammenheng med en større vekstregion som består av Kirkenes og Varangerområdet.

Oppsummering lokale og regional behov

- Det er behov for å bedre vilkårene for næringslivet ved å legge til rette for et effektivt transportsystem. Med effektivt transportsystem menes her er behovet for effektive overganger mellom veg og sjø.
- Det er behov for sjøretta industriarealer og industriarealer i tilknytning til havner (såkalte bakarealer).
- Det er behov for å etablere sentrumsnære nærings- og industriarealer for å frigjøre arealer i sentrum
- Det er behov for å redusere støy og støy fra tungtrafikken i sentrum.
- Det er behov for å bedre transportsystemet for gående og syklende i Kirkenes sentrum og tilgjengeligheten for kollektivreisende.

3.5 Etterspørselsbaserte behov

Etterspørselsbaserte behov er *trafikale* behov og behov knyttet til trafikkens virkninger på omgivelsene. Det handler om å identifisere behov som følger av mangler i transportsystemet (for eksempel som følge av trafikkprognoser eller ulykkessituasjonen).

Behov for økt kapasitet i transportsystemet

Basert på befolkningsprognosene vil trafikkutviklingen ikke gi kapasitetsproblemer i Kirkenesområdet.

Behov for bedre framkommelighet

Trafikken som går fra Hesseng langs E6 til eksisterende havn kjører E6 gjennom sentrum. Fra Førstevann går E6 ned Solheimslia til Kimek. Solheimslia har en stigning som er problematisk for tungtrafikken. Vegstandarden på E6 i området Høybukta – Hesseng har ikke tilfredsstillende bredde. Det er dårlig kurvatur på begge sider av Strømmen bru. Dette er nærmere beskrevet under trafiksikkerhetsbehov.

E6 før og etter Strømmen bru er en flaskehals. Smal veg, dårlig kurvatur og stigning opp fra og ned til brua gjør at farten må reduseres. E6 fra krysset inn til flyplassen og vestover har samme problemer med smal veg, dårlig kurvatur horisontalt og vertikalt og at dette ligger i stigning. Begge strekninger skaper framkommelighetsproblemer for trafikken og spesielt for tungtrafikken.

Behov for bedre tilgjengelighet

Gang og sykkel

Gjennom NTP og nasjonal sykkelstrategi er det et mål å få 8 % sykkelandel på landsbasis. For Kirkenes innebærer dette en dobling fra dagens sykkelandel på 4 %. Det er derfor behov for tilrettelegging for gange og sykkeltrafikk fra Førstevann til Prestøya via sentrum og skole/idrettsanlegg. Det må bygges anlegg som er sikre og trygge for både gående og syklende. I Kirkenes brukes mye spark vinterstid. Tilbud for syklende og gående vil kunne brukes av sparkende om vinteren. God tilrettelegging er en forutsetning for å øke andelen syklende og gående.

Kollektivtrafikk

Det er behov for bussterminal i sentrum for å betjene lokaltrafikk og langruter og overgang mellom disse. Det er behov for å tilrettelegge alle holdeplasser i prosjektområde 1 og 2 slik at de tilfredsstiller krav om universell utforming.

Godstransport

Det er behov for bedre tilgjengelighet mellom E6 og havna, som vil gi en mer effektiv transport mellom overordna vegnett og havn. Dagens transport går gjennom sentrum med lav fart og trafikale problemer, se kap. 2.5 Om Samferdsel, analyse av transport.

De private aktørene som ønsker å etablere seg på Tømmerneset har behov for god tilgjengelighet mellom E6, Kirkenes sentrum og Tømmerneset.

Trafikksikkerhetsbehov

Det er behov for å bedre trafikksikkerheten på deler av E6, særlig ved Strømmen bru og svingene vest for flyplassen. Strømmen bru har dårlig horisontalkurvatur og den ligger i lavbrekk over Langfjorden. Ved Strømmen bru var det en dødsulykke i 2014. Svingene vest for flyplassen har dårlig horisontalkurvatur og ligger i stigning. Ulykkesfrekvensen på strekningen fra Hesseng til Høybukta Vest er tilnærmet normal, det vil si det som er forventet ut fra hastighet og trafikkmengde.

Dagens situasjon med E6 og fv. 367 gjennom sentrum gir trafikksikkerhetsutfordringer med definering av gateløp, kryss, avkjørsler og regulering av sidearealer. Det er behov for å bedre trafikksikkerheten i sentrum. Løsninger for gående/syklende tilfredsstiller ikke dagens krav til trafikksikre sentrumsområder. Det er behov for å bedre tryggheten for gående og syklende i sentrum.

Behov knyttet til trafikkenes virkninger på omgivelsene

Tungtrafikken i sentrum som går på E6 og fv. 367 utgjør 11 %. Tungtransporten skaper støy og trafikksikkerhetsproblemer for sentrum og beboere i sentrum. E6 virker også som en barriere i

sentrum og mot havet på nordsiden av sentrum. E6 som barriere mot sjøen, blokkerer en utvikling av Kirkenes som sentrumsområde.

Behov for rekreasjon og opplevelse

Det er et behov for trygge gang- og sykkelforbindelser til naturområdene rundt Kirkenes generelt og spesielt til anlegg for friluft og sportsutfoldelse. Her kan nevnes området i Førstevannslia (østsiden av Førstevann ved Grenselandmuseet).

Det er i dag utbyggingsområder på Skytterhusfeltet med boliger og sykehus. En fortetting i dette området vil ha behov for tilknytning til eksisterende sykkelvegnett.

Oppsummering etterspørselsbaserte behov

- Flaskehalsene på E6 ved Strømmen bru og vest for flyplassen er et framkommelighets- og trafiksikkerhetsproblem. Det er behov for å utbedre E6 på disse strekningene.
- Det er behov for å redusere støy og støv i sentrum fra tungtrafikken i sentrum.
- Det er behov for å bedre trafiksikkerheten i Kirkenes sentrum og tilgjengeligheten for kollektivreisende.

3.6 Behovsvurdering – prosjektutløsende behov

Prosjektutløsende behov er dannet ut fra følgende behov:

- Nasjonale behov
- Interessentgruppers behov
- Lokale- og regionale myndigheters behov
- Etterspørselsbaserte behov

Prosjektutløsende behov:

Kirkenes har behov for å utløse potensialet som følger av byens posisjon i Barentsregionen. Dette medfører behov for:

- Å utvikle havna med tilhørende funksjoner til å betjene dagens og framtidens verdiskaping i Barentsregionen.
- At trafikkforholdene og miljøet i sentrum bedres for at byen skal være attraktiv som bosted og møteplass for internasjonalt samarbeid og næringsutvikling.

Viktig behov

Ut i fra framkommelighet- og trafiksikkerhets behov er det behov for utbedring av E6 forbi Strømmen bru og vestover til forbi flyplassen.

4 Mål

Samfunnsmålet er et uttrykk for den nytte eller verdiskapning som investeringstiltaket skal føre til for samfunnet. Samfunnsmålet skal vise intensjon og ambisjon med tiltaket.

Samfunnsmålet er:

Kirkenes skal i 2062 ha et effektivt transportsystem som betjener internasjonal maritim virksomhet, passasjerer og – godstrafikk i Barentsregionen.

Det er ikke satt eget samfunnsmål for sentrum. Utvikling av sentrum er ivaretatt med de samfunns- og effektmålene som er satt for Kirkenes. Effektmålet er avledet av samfunnsmålet. Effektmålet setter mål om en reduksjon av tungtrafikk fra 11 % til 5 %, det fordrer at tungtrafikken til havna må flyttes ut av sentrum dvs. tungtrafikken til havna må reduseres og havna må flyttes ut. Ved at tungtrafikken flyttes ut av sentrum blir det plass til gjennomgående gang- og sykkelveg og dermed økes sykkelandelen. Disse målene tilsammen vil gi en grobunn for byutvikling i Kirkenes sentrum.

4.1 Effektmål

Effektmålene skal følge opp samfunnsmålet og det prosjektutløsende behovet. Effektmålet er et uttrykk for den direkte effekten av tiltaket, for eksempel den virkningen/effekten tiltaket skal føre til for brukerne. Det er satt et effektmål for havn og et for sentrum.

Samfunnsmål		Effektmål	Indikator
Kirkenes skal i 2062 ha et effektivt transportsystem som betjener internasjonal maritim virksomhet, passasjer- og godstrafikk i Barentsregionen	Havn	Multifunksjonell stamnetterminal som kan betjene ulike fartøystyper.	God/dårlig
	Veg og sentrum	Reduksjon fra 11 % tungtrafikk i sentrum til 5 % (kun varetransport). Økning av sykkelandel fra 4 % til 8 %.	Måles

Tabell 3 Samfunns- og effektmål

Det er viktig at stamnetterminalen skal ha rom for utvikling og fleksibilitet på fasiliteter. Utvikling av havna vil foregå over tid og henger sammen med markeds mekanismer i næringslivet. Et effektivt transportsystem i havna fordrer nok areal for ulike maritime virksomheter i havna og ulike kaianlegg. Det er også nødvendig med tilgjengelig industriareal i tilknytning til havna (bakarealer) fordi det er behov for dette for supplerende virksomheter. Det vil gi effektiv drift av havna at det er forskjellige næringsaktiviteter i nærheten. Det vil ha også ha som virkning at det er attraktivt for å etablere seg og bidra til verdiskapning i området.

Når det gjelder effektmål for sentrum legges det opp til to mål. Et effektmål er å redusere tungtrafikken fra 11 % til 5 %. Ved flytting av havn ut fra sentrum vil tungtransporten gjennom sentrum reduseres betydelig.

4.2 Ønskede sideeffekter

Det er en flytende overgang mellom ønskede sideeffekter og ringvirkninger. I dette kapitlet beskrives de nasjonale ønskede sideeffektene, mens ringvirkningene beskrives i kap. 9. De ønskede sideeffektene omhandler sikkerhet i farleden og på veg, og klimagass.

Kystverket har en visjon om å utvikle kysten og havområdene til verdens sikreste og reneste. Dette ved å bidra til effektiv sjøtransport, sikre trygg ferdsel i norske farvann samt hindre/begrense miljøskade som følge av akutt forurensning. Kystverkets visjon og mål ivaretas i KVVU-arbeidet ved å følge Kystverkets farledsnorm hvor de nautiske kravene er lagt til grunn.

Statens vegvesen har en nullvisjon som sier at det skal være null drepte på vegen. Dette ivaretas gjennom å utbedre trafikkfarlige strekninger til en bedre standard etter krav i Statens vegvesen vegnormaler.

De ønskede sideeffektene i denne KVVUen er:

- 1) Klimagassutslipp skal ikke øke.
- 2) Sikkerheten i farleden og stamnetterminalen skal være på dagens nivå eller bedre
- 3) Trafikksikkerheten på E6 skal bedres i forhold til dagens situasjon

4.3 Betingelser som konseptene skal oppfylle

Nautiske farledskrav – absolutte krav

Kystverket har vurdert de maritime forhold¹⁰ og vektlegger følgende elementer: Sjødybde, innseilingsforhold, manøvrering, sikkerhet, værforhold (vind, sikt og sjø), ankring, venteområde, bunkers og losbordingsområde. Dette er absolutte krav. Etablering av en landterminal for skipstrafikk krever at forholdene for dimensjonerende skip kan være inntil 400.000 TDW (dødvekttonn).

- Innseilingsleden må ha en bredde på 3700 meter og ikke mindre enn 1850 meter
- Dybde i farled bør være 35 meter.
- Manøvreringsareal ved anløpssted bør være 2–4 skipslengden av dimensjonerende skip. Dette vurderes spesielt i hver havn.
- Det bør være minst 3 ankringsområder med ankerdybde ikke større enn 70 meter og svingdiameter på 1000 meter.
- Gassomlastning kan ikke gjøres sammen med øvrig havneaktivitet (krever nedstenging).
- En framtidig stamnetterminal bør kunne ta imot dimensjonerende skip på inntil 300 meter.

Absolutte krav defineres i KVVU-sammenheng som krav som *må* oppfylles for at alternativene skal utredes videre. Alternativer som ikke oppfyller absolutte krav, siles ut og utredes *ikke* videre. Det er ikke generelle krav, men det er krav som er satt i denne utredningen. Det betyr ikke at havner som ikke

¹⁰ Kystverkets vurdering av mulige lokaliteter for etablering av stamnetterminal i Sør-Varanger kommune, april 2015.

tilfredsstillende absolutte krav i Kirkenes ikke kan brukes. De absolutte farledskravene som er satt gir god sikkerhet og effektiv drift av havna. De absolutte krav gjelder ikke kaianlegget.

Begrunnelsen for dimensjonerende på 300 meter. De største cruiseskipene som trafikkerer i nord er +/- 300 meter.

Krav på land – viktige krav

- Areal til å etablere kai på 12 meter og 22 meter og ytterligere flere kaier ettersom havna utvikles.
- Mulighet for industriareal i tilknytning til havn (bakareal).

Andre krav

Det er formet noen betingelser som konseptene skal oppfylle:

- God forbindelse veg – havn
- Mulighet for jernbane

Det er ingen krav til seilingshøyde for bru over Langfjorden syd for Slambanken og ny Strømmen bru.

5 MULIGHETSANALYSE

Totalt 13 havnelokaliteter er vurdert. Noen er forkastet fordi de ikke tilfredsstillende de absolutte maritime kravene, mens andre forkastes på grunn av lang avstand til sentrum og eksisterende veg. Pulkneset, Leirpollen og Høybukta vest utredes videre som stamnetterminal. Delanalysen for sentrum tar for seg tiltak for parkering, kollektivtransport, gange og sykkel, universell utforming og trafiksikkerhet.

5.1 Delanalyse for havn

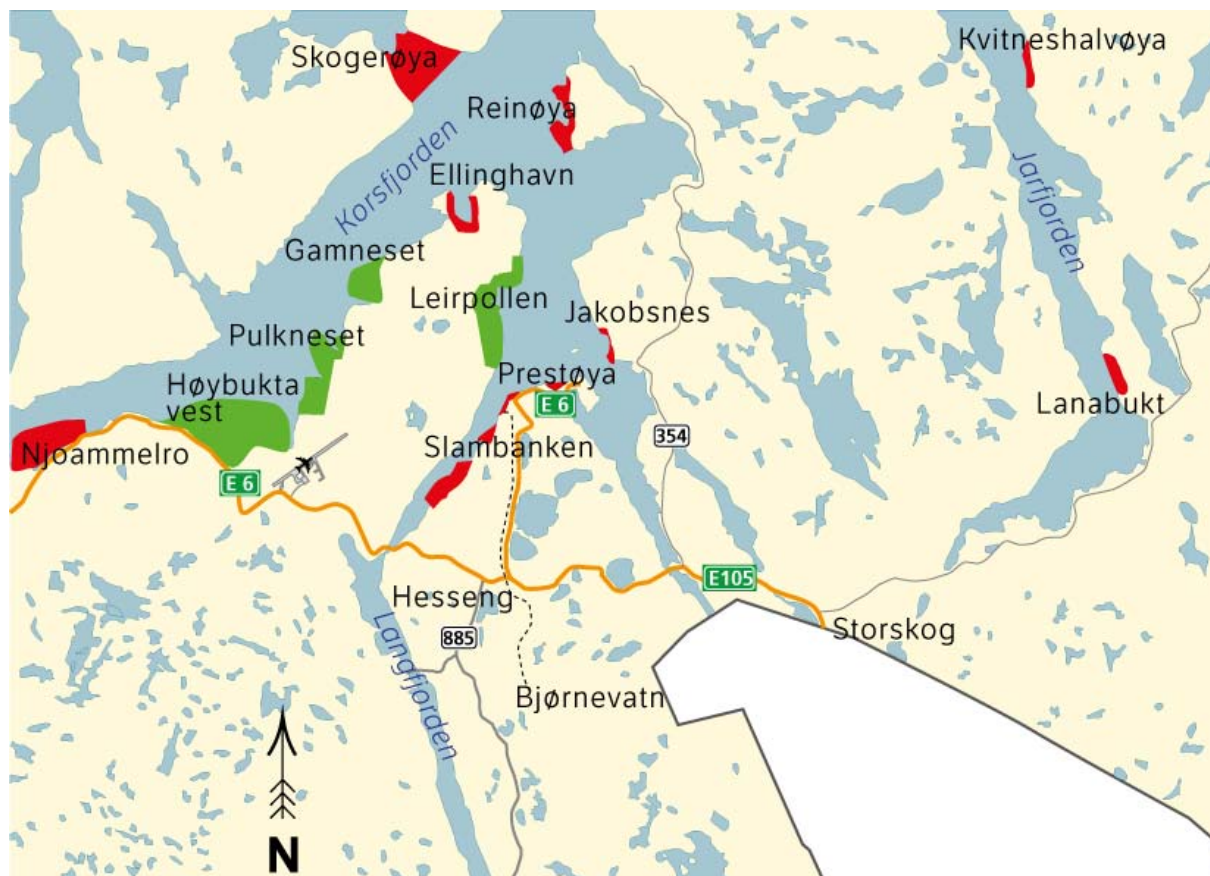
Det er utført en analyse om mulige havner¹¹. Utredningen baserer seg på dokumenter som foreligger fra Sør-Varanger kommune, Kirkenes havn og næringslivet, samt egne rapporter fra Kystverket.

Det er vurdert totalt 13 mulige lokaliteter for stamnett-terminaler for Sør-Varanger/Kirkenes havn, se kart under. Disse er vurdert ut ifra maritime forhold og har følgende elementer er vektlagt: Gode inn- og utseilingsforhold for LNG¹² og tankskip, manøvreringsrom og sikkerhet i havnebassenget, akseptable værforhold (vind, sikt og sjø), rolighet (lite drag) og vindbelastning ved kai, sikre ankringsplasser i nærheten av terminal, definert venteområde(r) utenfor kysten for skip som må vente på innklarering, tilgang på bunkers og skjermet losbordingsområde. Dimensjonerende fartøy er satt til inntil 400 000 DWT.

Nedenfor er det en oversikt over muligheter, maritime forhold, vegtilknytning og anbefaling. I kartet er områder egnet for stamnetterminal vist med grønn farge, områder som ikke er egnet er markert med rødt.

¹¹ Kystverket vurdering av mulige lokaliteter for etablering av stamnetthavn i Sør-Varanger kommune. Mai 2015.

¹² LNG – Liquefied Natural Gas – er flytende naturgass



Figur 25 Kart over mulige havner i Kirkenes og omland.

Havn Areal	Vurdering	Vegtilknytning	Kommentarer	Anbefales/ Anbefales ikke
Lanabukt 1200 da	Ikke egnet for omlastingsterminal for oljeprodukter eller store godsmengder	Ved veg med lav standard 33 km til sentrum.	I tilknytning til fritidsboliger.	Lokaliteter forkastet pga. at de ikke tilfredsstiller maritime krav.
Kvitnes- halvøya 1200 da		33 km lavstandard veg + 3 km ny veg.	Tidvis is i fjorden. 33 km veg + 3 km ny veg.	
Jakobsnes 180 da		Ligger inntil fylkesveg med lav standard. 16 km fra sentrum.		
Prestøya 690 da		Trafikk til havn gir støy i sentrum.	Støy vil begrense type havneaktivitet pga. nærhet i til boliger.	
Slambanken 1000 da		Vegtilknytning er under planlegging.	Krever slepebåt for store båter.	

Njoammelro 800 da		Inntil E6. Adkomst behøves. 22 km fra sentrum.		
Skogsøya 2300 da	Egnet som omlastingsterminal for oljeprodukter	Langt utenfor vegnett.	Øya har ikke vegforbindelse	Forkastes pga. behov for stor veginvestering og lang avstand til sentrum.
Reinøya 800 da		Ikke tilknyttet vegnett. 25 km fra sentrum + ny bru og veg		
Ellinghavn		Ikke tilknyttet vegnett. Ligger lenger nord for Leirpollen.		Forkastet pga. stor veginvestering
Garneset 1300 da	Egnet som omlastings-terminal for olje-produkter eller store godsmengder. Ikke egnet for begge deler.	Vegtilknytning behøves	Norterminal AS planlegger olje-/ gassterminal.	Utredes ikke videre som stamnett-terminal.
Leirpollen 1450 da	Egnet som omlastingsterminal for oljeprodukter eller store godsmengder.	Vegtilknytning behøves	Utpekt av kommunen	Utredes videre som stamnett-terminal
Pulkneset 800 da ¹³	Egnet som omlastingsterminal for oljeprodukter eller store godsmengder.	Vegtilknytning behøves	Kirkenes Maritime Park AS	Utredes videre som stamnett-terminal
Høybukta vest 9600 da		Ligger inntil E6. Ny adkomst behøves.		

Tabell 4 Oversikt over mulige havner

Arealene er hentet fra Rambølls Mulighetsstudie for Kirkenes havn, unntatt data for Pulkneset og Prestøya. Prestøya er eksisterende havn og det er ingen ledige landarealer for havneutbygging. Det er mulig å øke arealet til eksisterende havn ved å fylle opp og få mer areal. Ved maksimal utfylling vurderes det at området kan gi 500 mål med byggearealer i tilknytning til de 190 da som er i dag.

8 lokaliteter forkastes fordi de ikke oppfyller maritime krav som er absolutte for denne utredningen. Skogsøya og Reinøya er havner som ligger for langt unna overordnet vegsystem til at de utredes videre. Ellinghavn ligger nord for Leirpollen på nordspissen av Tømmerneset. Den utredes ikke videre pga. store kostnader for vegtilknytning. Det er ikke naturlig å etablere stamnetthavn lengst nord på Tømmerneset framfor en havn som ligger nærmere overordna vegnett. Ellinghavn er av aktørene sett på som en mulig havn for etablering av havn for omlasting av gass seinere. Omlasting av gass krever avstand til all annen aktivitet.

¹³ Hentet fra Kystverket vurdering av mulige lokaliteter for etablering av stamnett-terminal i Sør-Varanger 6. januar 2015.

Det vil si at man står igjen med tre alternativer, Leirpollen, Pulkneset og Høybukta vest. Disse har kapasitet til å dekke funksjonen som stamnetterminal og den framtidige service- og forsyningsfunksjonen for petroleumsutviklingen i Barentshavet. Det bør derfor vurderes om disse to aktivitetene kan samlokaliseres i en fremtidig løsning.

Ut fra de havnebehov som er registrert i Sør-Varanger vil etablering av en stamnetterminal med et utviklingsareal på over 1000 dekar forutsette at alle behov samlokaliseres til et havneavsnitt. Utbygginga kan finansieres som et offentlig/privat tiltak.

Mulige løsninger i havner

Det er utført utredninger for tre havner. Dette er private havner på Gamneset og Pulkneset samt kommunal havn på Leirpollen. Disse presenteres her med den informasjon som er gitt fra aktørene og kommunen.

Gamneset

Gamneset er egnet som omlastingsterminal for oljeprodukter eller store godsmengder.



Figur 26 Skisse av løsning for oljeomlastingshavn på Gamneset

Norterminal AS ønsker å etablere et regionalt logistikknutepunkt i Sør-Varanger kommune og bygge en lagringsterminal for mellomlagring og omlasting av råolje på Gamneset.

Tiltaket vil bidra med etablering av en fremtidsrettet infrastruktur for:

- Styrket miljø- og oljevernberedskap
- 50–100 nye fastlandsarbeidsplasser, samt enda flere i anleggsfasen
- Investeringsramme på 2–4 milliarder kroner
- Mulig anleggsstart i 2016, i operativ drift fra 2018/19

- Betydelig støtte for prosjektet lokalt og regionalt

Norterminal AS forutsetter før investeringsbeslutning blir fattet, at byggetillatelse og forpliktende forsikring om etablering av nødvendig infrastruktur fra statlige og kommunale myndigheter for veg, vann og strøm foreligger.

Norterminal AS opplyser at investeringsbeslutningen i tillegg er avhengig av at en løsning er på plass i 2018/19, noe som gir et stramt tidsvindu, med anleggsstart på Gamneset i 2016.

Pulkneset

Pulkneset er egnet som omlastingsterminal for oljeprodukter eller store godsmengder.



Figur 27 Skisse for løsning av havn og næringsbygg på Pulkneset.

Kirkenes Maritime Park AS (KMP) er et selskap etablert med formål å eie og utleie, utvikling og nybygg av eiendommer, samt investere i andre selskap. Selskapet har utarbeidet planer for etablering av Kirkenes Maritime Park AS på Pulkneset for å etablere en forsyningsbase, riggtjenester og annen industri. Det pågår ei områderegulering av Pulkneset, med formål å regulere 1330 dekar til nærings- og havnearealer.

Kirkenes Maritime Park AS planlegger trinnvis utbygging på Pulkneset, hvor trinn 1 er opparbeiding av 200 dekar nærings- og havnearealer. Full utbygging på Pulkneset omfatter totalt 800 dekar med nærings- og havnearealer. Tiltakskostnadene for trinn 1 er beregnet til 750 mill. kr i infrastruktur og omfatter veg, vann, kaier og strøm (delvis), men ikke bygninger for produksjonsbedrifter. Tiltakskostnadene for nødvendig infrastruktur ved full utbygging av Pulkneset antas å ligge mellom 2 og 3 milliarder kroner.

Kirkenes Maritime Park AS beregner at i fase 1 vil startbemanningen være på 4-5 ansatte de første årene, og så raskt øke til 30 ansatte. Utviklinga i Kirkenes kan sammenlignes med etableringer i Sandnessjøen, Polarbase Hammerfest og Vestbase Kristiansund, som i dag har fra 50 til 250 ansatte, og opptil 50 bedrifter på baseanlegget. Kirkenes Maritime Park AS mener at Pulkneset på sikt vil ha ei tilsvarende utvikling, og med full utbygging 200 til 300 medarbeidere.

Investeringer i infrastruktur vil skje gjennom privat kapital, OPS-tiltak og offentlig utbygging.

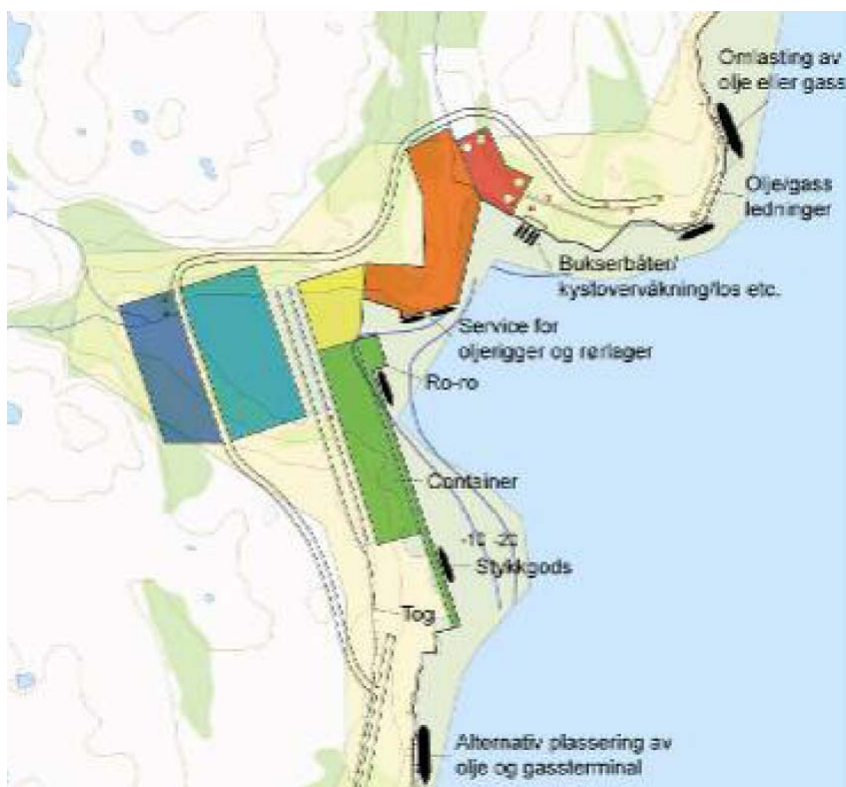
Kirkenes Maritime Park sier at de har vurdert andre lokasjoner og at Pulkneset er eneste sted som oppfyller de kriteriene de har satt for å drive sin virksomhet.

Leirpollen

Leirpollen er egnet som omlastingsterminal for oljeprodukter eller store godsmengder. Kommunen planlegger i kommunedelplan Tømmerneset en stamnetterminal i Leirpollen. Kommunens skisse til hvordan Leirpollen stamnetterminal kan se ut er vist nedenfor. Det skal være tilgang til gode kaier, tilgjengelige arealer på land. Det planlegges i tillegg transportinfrastruktur til og fra havna.

Kommunen ønsker at Kirkenes med ny stamnetterminal skal kunne framstå som en attraktiv og pålitelig tjenesteleverandør for petroleumsindustrien og internasjonale transportører.

Kirkenesbase AS / CCB har i brev av 20. 4. 2015 uttalt at østsiden av Tømmerneset / Leirpollen ikke egner seg til base aktivitet med bakgrunn i forholdet til sikkerhetskrav, is og støy.

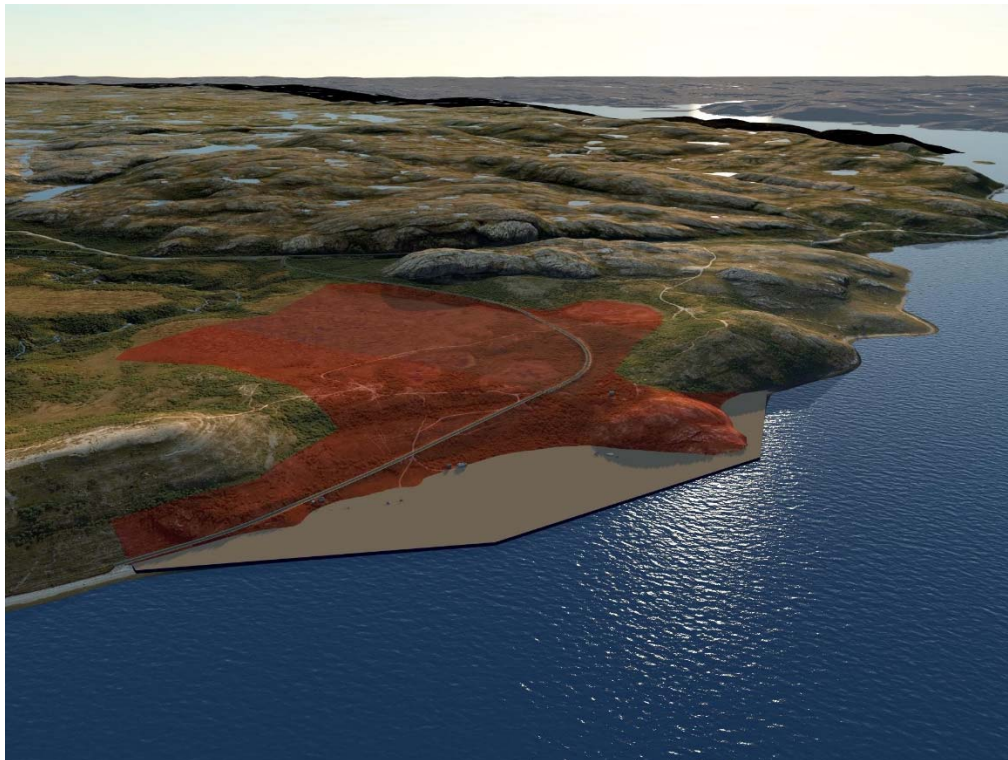


Figur 28 Løsning for havneterminal. Kilde Sør-Varanger kommune.

Høybukta vest

Har ikke tidligere vært utredet. Det er laget en illustrasjon på hvordan en fremtidig stamnetterminal i Høybukta vest kan se ut. Areal med grått felt er ca. 100 dekar. Feltet markert med rødt illustrerer mulig industriareal (bakareal), ca. 900 dekar. Det blir til sammen 1000 dekar. For sammenligning kan sies at arealet på Mongstad er 800 dekar.

Det presiseres at dette er en illustrasjon og det er ikke vurdert detaljer i havna og bakarealet.



Figur 29 Høybukta vest. Illustrasjon Statens vegvesen.

5.2 Delanalyse overordna vegnett

Det er gjennomført firetrinnsmetodikk etter Statens vegvesen sin metode for å vurdere hvilke mindre tiltak som kan gjøres for å påvirke transporten før det bygges nytt. Denne metodikken er lagt til grunn i delanalysen overordna vegnett og sentrum. I dette kapitlet presenteres resultatene for overordna vegtiltak. Resultatene for sentrum presenteres i kap. 5.3.

Firetrinnsmetodikken:

Trinn 1: Tiltak som påvirker transportetterspørsel og valg av transportmiddel:

- Plassering av havn, sykehus, boligområder, industri/ næringsområder og kjøpesenter.
- Bompenger
- Trafikk fra/til Russland
- Turisters valg av transportmiddel.
 - o *Oppfølges:* Trafikk på vegene og valg av transportmiddel er trafikantenes valg. Plassering av havn/stamnetterminal behandles i denne KVVU.

Trinn 2: Tiltak som gir mere effektiv utnyttelse av eksisterende infrastruktur:

- Bompenger
- Skilting (stedsnavn og fartsgrenser)
 - o *Oppfølges med:* Det vurderes bompengepotensiale i kap 9.5. Skilting er mer detaljerte tiltak som ivaretas av kommunen, fylkeskommunen og Statens vegvesen på deres vegger i den årlige drift og vedlikehold av vegene.

Trinn 3: Forbedring av eksisterende infrastruktur:

- Utbedring av kryss og flaskehalsar
 - o *Oppfølges med:* Utbedring av kryss ved Førstevann er tatt med i 0+-konseptet. Utbedring av flaskehalsar er ivaretatt gjennom at utbedring av E6 som er lagt inn i alle konseptene.

Trinn 4: Nyinvesteringer og større ombygginger av infrastruktur:

- o *Oppfølges med:* Det foreslås ny stamnetterminal og ny veg til i alle konseptene, unntatt 0+-konseptet. Nedenfor er det gitt en oversikt over adkomstveg til ny stamnetterminal og vurderinger om dette.

Havne- konsept	Mulige vegadkomster	Dimensjoneringsklasse	Vurdering	Videreføres/ forkastes
Leirpollen	A: En adkomst til Slambanken med tunnel fra sentrum og en adkomst fra E6 ved Stormyra. Videre er det nødvendig med ei bru over Langfjorden på konsept A, B og C. Det er veldig grunt i området, så vegen er lagt på fylling med en kort bru over fjorden. Krysningspunktet for brua er lagt i sørenden av regulert område for KILA for ikke å dele arealet i to.	H2, T10,5	Dyr løsning. Kommunen ønsker denne løsningen	Tas med videre for å vurdere opp mot de andre konseptene
	B: Adkomstvegen fra Førstevann gjøres med en tilknytning og utfylling i Førstevann og tunnel ned til Slambanken. Adkomstene legges under jernbanen.	H2, T10,5	Dyrt alternativ	Videreføres
	C: Adkomstene legges under jernbanen.	H2, T10,5	Dyrt alternativ	Videreføres
	D: Adkomstvegen på vestsiden av Langfjorden til Leirpollen følger terrenget og har skjæringer og fyllinger.	H2	Billigste løsning for å komme til Leirpollen fra E6	Videreføres
Pulkneset	Adkomstvegen fra E6 til Pulkneset er lagt vest for flyplassen. Vegen kan legges på flere måter.	H2	Korteste veg til Pulkneset er på vestsiden.	Videreføres
	Tunnel fra Slambanken til Gamneset (ca. 4,5 km).		Forutsetter veg til Slambanken	Forkastet pga. høyere kostnad enn det dyreste konsept som presenteres 1A.
	Veg til Pulkneset fra Leirpollen via Gamneset,		Forutsetter veg til Leirpollen og Gamneset	Forkastet pga. for høy kostnad
Pulkneset og Leirpollen	Det er sett på veg midt på Tømmerneset til Leirpollen. Vegen skulle ta av øst for flyplassen.		Dette vil dele opp forsvarets areal i to.	Forkastet
Høybukta vest	Adkomstvegen til Høybukta vest er lagt nær fjellet mot vest.	H2	Vegen kan legges på flere måter.	Videreføres

Tabell 5 Analyse av adkomstveg til stamnetterminal.

Forkastet vegløsning

Aktører har vært utfordret til samlokalisering på Tømmerneset. Et forslag til løsningsalternativ med ca. 4,5 km tunnel fra Slambanken til Gamneset er vurdert og forkastet på grunn av for høye kostnader.

Valg av vegstandard

Adkomstveg

Adkomstvegene til havnene er lagt med dimensjoneringsklasse H2, det vil si fartsgrense 80 km/t og 8,5 meter vegbredde. For tunnelene på konsept Leirpollen fra sentrum, Førstevann og Andrevann er det forutsatt dimensjoneringsklasse T 10,5, det vil si tunnelbredde på 10,5 meter. Det vil bli plass til ordinær trafikk, tungtrafikk og eget felt for gående og syklende i tunnelene.

Utbedring av E6

Kurvaturen og stigning forbi Strømmen bru og vest for flyplassen er for smal, svingete og har for stor stigning og tilfredsstillende ikke dagens standard. E6 vestover til Varangerbotn har også behov for utbedringer, men dette omfattes ikke av denne utredningen. Det er derfor behov for å bedre fremkommelighet og trafikksikkerhet på hele strekningen innenfor KVVU-området som er fra Hesseng til Høybukta vest.

Tiltak	Beskrivelse	Standard	Vurdering	Videreføres/ forkastes
Mindre utbedringer			Vil ikke løse utfordringene	Forkastes
Utbedring med delvis omlegging 90 km/t	Vegforslaget følger dagens trasé fra Hesseng og vestover fram til Stormyra. Der legges vegen i egen trasé og krysser Langfjorden med ny Strømmen bru for så å følge dagens E6 igjen. Etter avkjøringen til flyplassen legges vegen i egen trasé på nordsiden av E6 forbi Noselva for å utbedre kurvaturen og stigningen. Dette gir bedre forhold for avkjøring til veg på vestsiden av Pulkneset. E6 vil få en innkorting på 1 kilometer.	H3	Rutevis utbedringer har mål om H3-standard. Endelig standard- og linjevalg gjøres i den videre planleggingen.	Videreføres
Ny trasé			Ikke behov. For store kostnader og konsekvenser i forhold til nytte.	Forkastet

Tabell 6 Analyse av utbedring av E6

Det legges til grunn at utbedring av E6 fra Hesseng til Høybukta vest gjøres i tråd med Riksvegutredning for rute 8b fra mars 2015, som viser riksvegutredningen dimensjoneringsklasse H3 for E6 Tana bru – Kirkenes, det vil si vegbredde 8,5 meter og fartsgrense 90 km/t. Ved planlegging av E6 skal det gjøres overordna vurderinger for valg av H2 kontra H3. Dette er ikke gjort i denne KVVU, men bør gjøres på neste plannivå. H3-standard ligger til grunn for kostnadsanslagene.

5.3 Delanalyse for sentrum

Firetrinnsmetodikken er lagt til grunn i analysen av sentrumstiltak. Dette er beskrevet i tabellen nedenfor. Alle tiltakene som er beskrevet nedenfor videreføres i byutviklingstiltakene som inngår i alle konseptene, unntatt 0-konseptet og 0+-konseptet.

Tema	Beskrivelse av tiltak	Trinn i firetrinns-metodikken	Vurdering
Parkering	Parkeringsrestriksjoner	1 og 2	Tiltakene vurderes til å gi bedre framkommelighet for gående og syklende.
	Rydde i parkering	1 og 2	
Gange og sykkel	Kampanjer		Tiltakene vurderes til å gi bedre framkommelighet for gående og syklende.
	Arealutvikling: Plassering av havn, sykehus, boligområder, industri/ næringsområder og kjøpesenter.	1	
	Opprusting av fortau i sentrum	1	
	Etablere hovednett for gående og syklende	1	
	Etablere havnepromenade i sentrum	1	
	Bedre drift og vedlikehold av gang/sykkel-veger	2	
	Skilting (stedsnavn og fartsgrenser)	2	Mer effektiv utnyttelse av trafikksystemet
Kollektiv	Kampanjer		Tiltakene vurderes til å få flere til å reise kollektivt.
	Økt frekvens i rush/tilgjengelighet	2	
	Traséendring	2	
	Bygge felles kollektivterminal i sentrum	2	
	Oppgradere holdeplasser til Universell utforming		Overordna mål i NTP
Universell utforming	Universell utforming av gangarealer i sentrum		Overordna mål i NTP
Trafikksikkerhet	Senke fartsgrense i sentrum	2	Vil gi bedre trafikksikkerhet.
	Etablere opphevede gangfelt	1	
	Separate løsninger for syklist		Vil gi bedre sikkerhet og øking av gående. Statens vegvesen sine normaler.
	Skilting	2	Vil gi bedre trafikksikkerhet

Tabell 7 Delanalyse sentrum

Parkering

Parkering mellom vegg og fortau bør forbys i hele sentrum. Parkering bør samles i et par større parkeringsplasser nært sentrum. Redusering av gateparkering langs fortauet vil gi en bedre by for gående og syklende og mer åpne byrom.

Gange og sykkel

Det bør tilrettelegges for å tryggere forhold for gående og syklende gjennom hele sentrumsområdet. Det bør etableres et hovedvegnett for gående og syklende. Nært sentrum der det kan forventes mange gående og syklende bør det bygges separate løsninger, det vil si sykkelveg med fortau. Det er god plass til å anlegge dette i en av bolig gatene inn til sentrum, og slik kan store inngrep i tomtene langs dagens E6 unngås. Utenfor sentrum kan det bygges felles gang- og sykkelveg. Det er mange som bruker spark om vinteren. Sparkende regnes som gående og disse vil ha nytte av et godt utbygd nett for gående og syklende.

Det foreslås å anlegge kyststi/havnepromenade fra hurtigrutekaia til Thonhotellet. Det vil bli en attraktiv gangadkomst inn til sentrum for passasjerer fra hurtigruten.

Kollektiv

Det bør bygges en felles bussterminal for turbusser og rutebusser ved hurtigrutekaia. Det vil kunne samle alle bussene og hindre parkering av busser i sentrum. Lokale og regionale ruter vil da også få forlenget ruten gjennom hele sentrum ut til Prestøya i stedet for å stoppe i sentrum, som i dag. Ved hurtigrutekaia er det god plass til en større oppstillingsplass med flere busser, samt venterom og ekspedisjonslokale.

Sør-Varanger kommune har i samarbeid med Statens vegvesen og Finnmark fylkeskommune laget en rapport om universell utforming av busstopp benyttet av lokalruter. En slik oppgradering vil gjøre bussene tilgjengelig for alle, og være en stor forbedring for tilgang til bussene.

Rutetilbudet må også være så godt at bussen blir attraktiv. Det tilsier hyppige avganger i rushtidsperioden. Rutene må legges slik at det ikke blir for stor avstand fra boligområdene til rutetraseene. Ved etablering av nye havner må bussrutene også dekke disse områdene.

Universell utforming

Selve sentrum og gjenreisningsbyen bør ha en større oppgradering med universell utforming av gangarealer. Kantsteiner bør heves for å hindre trafikk av biler inn på gangarealene. Ledelinjer og brede fortauer vil gjøre det mer attraktivt å gå gjennom sentrum. Ved kryssing av E6 i sentrumsområdet bør opphevede overganger benyttes. Dette bidrar til lavere fart på biltrafikken og tryggere kryssing for fotgjengere.

Trafikksikkerhet

For å øke trafikksikkerheten i sentrum, bør fartsgrensen senkes til 30 km/t i alle bygater og boligater. Opphevet fotgjengerkryssing bør brukes der fotgjengertrafikken og biltrafikken er stor, som for E6 gjennom sentrum. Separate løsninger for syklistene bør gjennomføres langs hovedvegnett. I andre gater vil sykling i blandet trafikk være akseptabelt når fartsgrensen er 30 km/t. Fortau i sentrumsområdet og langs hovedvegnettet bør rustes opp og det bør legges ny kantstein som hindrer biltrafikk i å kjøre opp på fortauet.

5.4 Delanalyse 0+ og forkastede forslag

I konsept 0+ beholdes stamnetterminalen i dagens havn i Kirkenes sentrum. Det er sett på muligheter for å tilfredsstille de absolutte maritime kravene til ny stamnetterminal i eksisterende havn. Det er også sett på muligheter for å legge E6 utenom sentrum som kunne avlastet sentrum. Følgende alternativer er vurdert:

- Utvidelse av eksisterende havn mot Sabelskjæret og omlegging av E6 fra Førstevann ved avkjøring til Grenselandmuseet i tunnel ned til Soldatbukta og veg i dagen videre til havna.
- Utvidelse av eksisterende havn mot Sabelskjæret og omlegging av E6 fra rundkjøring til nytt sykehus og veg i dagen syd og øst for Skytterhusfeltet med en liten tunnel til Soldatbukta. Vegen føres videre til havna.

Muligheten for å fylle ut eksisterende havn tilfredsstiller ikke de absolutte maritime krav, selv om vegen kunne vært løsbart. Aktiviteten i eksisterende havn vil også ha begrensninger pga. nærhet til bebyggelse. Alternativer med utfylling av eksisterende havn er derfor forkastet. Når det ikke er mulig å få til en fullgod havneløsning vil kostnaden for omlegging av E6 gjennom Kirkenes sentrum bli uforholdsmessig stor. Disse vegtiltakene er derfor forkastet.

5.5 Delanalyse grunnforhold

Det er ikke foretatt grunnundersøkelser til denne KVU. Nasjonal løsmassedatabase fra Norges geologiske undersøkelse¹⁴ gir en grov oversikt over løsmasseforhold som grunnlag for vurderinger, og er benyttet til kostnadsanslagene på veg. Løsmassedatabasen viser at det er antatt marine avsetninger på vegen til og i Leirpollen, på Pulkneset og Høybukta vest. Det kan ha potensial for leire/silt og kan medføre behov for geotekniske tiltak og tilpasninger. Generelt er likevel terrenget og grunnforhold slik at de skisserte vegtraséer er gjennomførbare. Mer felt- og geoteknisk undersøkelser og vurderinger er nødvendig i videre detaljert planlegging.

Kystverket har i sine analyser vurdert grunnforholdene på de undersøkte lokalitetene på Tømmerneset som tilnærmet like og har i kostnadsvurderingene benyttet samme beregningsgrunnlag. Av tilgjengelig geotekniske data og utarbeidede løsmasseregistreringer ser en at alle alternativer vil berøre byggegrunn med fjell, løsmasser og marine leireområder.

¹⁴ <http://geo.ngu.no/kart/losmasse>

Det er gjort vurderinger basert på nasjonalt aktsomhetskart for skred¹⁵. Det gir en grov oversikt over fareområder for stein- og snøskred. Det viser at det er noen mindre lokale skredområder fra lave åssider, som kan kreve mindre tiltak og tilpasninger.

5.6 Delanalyse for flytrafikk

Med bakgrunn i innspill fra Avinors Nordområdestrategi legges det i denne KVUen til grunn at det ikke er behov for større investeringer utover det som er planlagt i Avinors Nordområdestrategi, se pkt. 2.7.

Avinor er selvfinansierende og har ikke bevilgninger over statsbudsjettet. Lufthavnene drives slik at generert overskudd finansierer driften. Samferdselsdepartementet fastsetter krav til bedriftens avkastning og utbytte, mens investeringsbeslutninger fattes av selskapets styre. Ifølge Avinor kan ikke bygging av nye flyplasser i Nord-Norge eller en utvidelse av flyplassen i Kirkenes til 2500 meter, finansieres over dagens drift.

I Finnmark fylkeskommunes Regional transportplan for Finnmark står det at ambisjonen er å videreføre dagens lufthavnstruktur, deretter gjennomføre Avinors planlagte prosjekter (herunder rullebaneutvidelsen til 1905 meter). Derneft prioriteres ny lufthavn i Hammerfest, rullebaneutvidelse til 2500 meter i Kirkenes og helikopterbase i Øst-Finnmark.

Sør-Varanger kommunes prioritet er ny havn og veg til havna. Derneft kommer økt rullebanekapasitet til 2500 meter. Kommunen har lavere prioritet på rullebane når planlagt kapasitet på 1905 meter kan tas i bruk.

Statens vegvesens vurdering er at Avinors strategiske plan legges til grunn. Det vil si at å ta i bruk hele rullebanen etter 2020 og større fokus på frekvens og antall flyankomster/-avganger med nåværende flytyper og jevnere fordeling i åpningstiden. Dette vil kunne ta trafikkøkningen fram til 2040 og sannsynligvis 2062 med høyt scenario. Gjennom Barentsregionens transportsamarbeid (BEATA) vil transportetatene i nord følge opp arbeidet med å legge til rette for nye flyruter på tvers av landene i Barentsregionen.

Det er et potensial for vekst i reiselivsnæringen til Kirkenes. Hvis det blir behov for økt flykapasitet kan økning av lufthavnkapasiteten tas opp seinere.

5.7 Delanalyse om jernbane

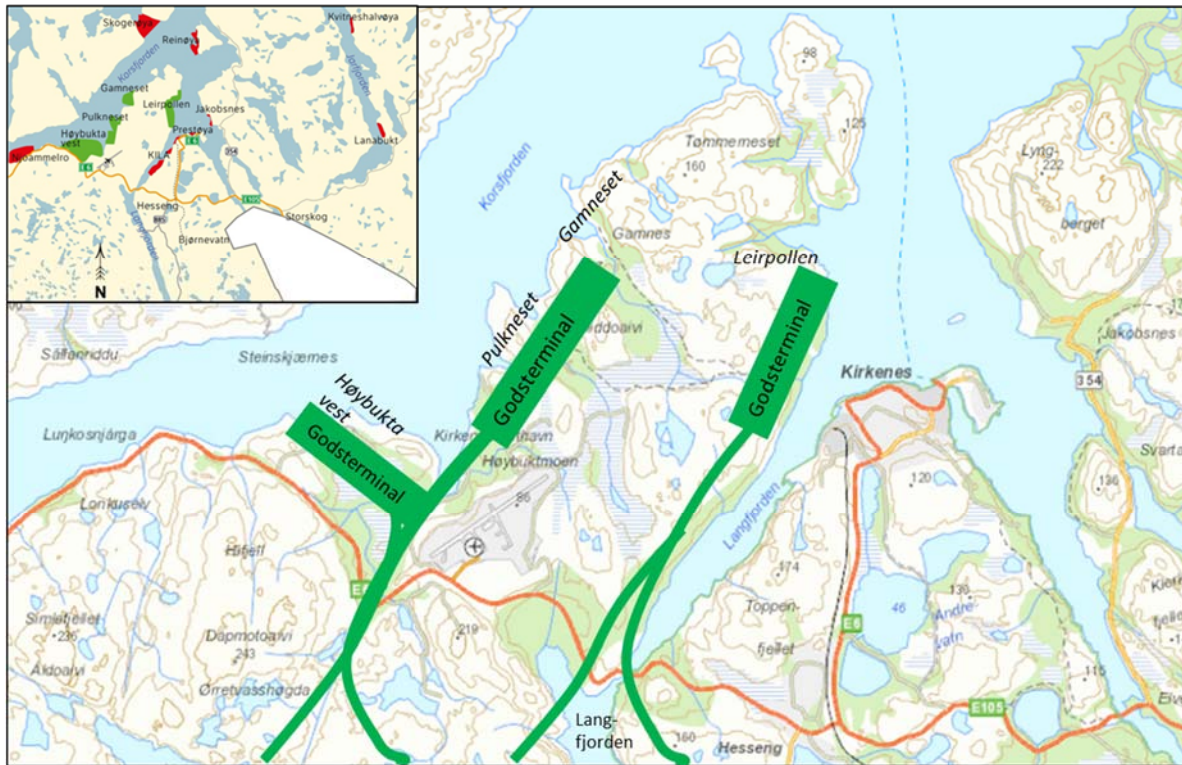
Det foreligger ikke behov for jernbanetilknytning mellom Kirkenes og øvrig jernbane i Norge. Jernbane legges derfor ikke inn som tiltak i konseptene i denne KVUen. I fremtiden kan det bli aktuelt med finsk eller russisk jernbanetilknytning til havn i Kirkenes. Det er derfor gjort en vurdering av om det er mulig å få til jernbanetilknytning og jernbaneterminal i de ulike konseptene.

Alle de 4 lokaliseringer av havn er mulig å integrere med jernbaneterminal¹⁶. En terminal for jernbane har betydelige større lengdekrav enn en enkeltstående stamnetterminal. Kartet viser 3 alternativer for lokalisering av jernbaneterminal. For Pulkneset og Gamneset vil terminalen være på samme sted. På

¹⁵ <http://www.skrednett.no>.

¹⁶ Jernbaneverkets vurdering av mulige lokaliteter for etablering av godsterminal i tilknytning med stamnetthavn i Sør-Varanger kommune 13. 03.2015.

Høybukta vest vil det være mulig å oppnå nok lengde, men det blir noe knappere kurvatur for jernbanen.



Figur 30 Kart med jernbaneterminaler.

Jernbanen har krav til kurvatur som kan gi forskjeller i konsekvenser mellom alternativene, herunder kostnads- og inngrepskonsekvenser. For ytterligere vurderinger om type terminaler, dimensjoneringskrav og belysning av jernbaneterminal vises til utredningen om mulige lokaliteter av Jernbaneverket.

Samferdselsdepartementet redegjorde i brev til Ministry of Transport and Communications – Finland ¹⁷ at det for tiden ikke er aktuelt med jernbaneforbindelser til naboland fra Kirkenes. Dersom det skulle komme initiativ til utredninger om dette fra transportmyndigheter eller større industriaktører i naboland, vil Norge kunne bidra i en slik studie.

¹⁷ Brev fra Samferdselsdepartementet til Ministry of Transport and Communications – Finland, datert 15.05.2014. ref. 11/1680

6 KONSEPTER

Det presenteres tre konsepter for plassering av ny havn med adkomstveg – Leirpollen, Pulkneset og Høybukta vest. Utbedring av E6 mellom Hesseng og Høybukta og byutviklingstiltak inngår i alle konseptene. I tillegg presenteres et 0+-konsept.

6.1 Innledning

Hovedmålsettingen er et effektivt transportsystem som skal betjene trafikk av passasjerer og gods på veg og sjø. Det løses ved å se på ny stamnetterminal og veg til denne. Alle konseptene inneholder byutvikling med tiltak for gående og syklende, trafikksikker og utbedring til UU (universell utforming) på holdeplasser og i sentrumsgater. Byutvikling inneholder også noen tiltak for å heve kvaliteten på gater og plasser. Kapitlet beskriver de fire konseptene: Leirpollen, Pulkneset, Høybukta vest og 0+.

Alle konseptene, også 0+-konseptet, inneholder en utbedring av E6 på strekningen Hesseng til Høybukta vest. E6 utbedres til H3-standard på en strekning på 8,8 km. Forskjellen mellom konseptene ligger i hovedsak på plassering av havn og forskjellige adkomster til denne. Alle konseptene gir kort avstand mellom overordna vegsystem fra E6, stamnetterminal og lufthavn.

Kostnadene er utarbeidet etter Statens vegvesens ANSLAG-metode på overordna nivå med en usikkerhet på +/- 40 prosent.

Utbedring av E6

Uavhengig av plassering av havn og stamnetterminal vil det være behov for å forbedre fremkommeligheten og trafikksikkerheten på E6. Alle konsepter inneholder derfor en utbedring av E6 fra krysset med fv. 885 på Hesseng og fram til Høybukta vest. Utbedringen inkluderer ny Strømmen bru. Total lengde på utbedring og bru er 8,8 km. E6 går videre 600 meter før den deles mot Kirknes og E105 går østover til den russiske grense. Denne strekningen er 10 km og er under utbedring og omlegging. Totalt vil dette ble en strekning på 19 km med meget god standard. Vegen er allerede utbedret på russisk side.

Prinsipper for alle konseptene

Alle konseptene er bygd opp etter disse prinsippene:

Prinsipp alle konsept	
Tiltak	
Havn	Ny stamnetthavn
Veg	Ny adkomstveg til stamnetthavn
	Utbedring av E6 Høybukta vest - Hesseng
Byutviklingspakken	Gjennomgående g/s-veg i sentrum, tiltak for UU, kollektiv, trafikkisikring og estetikk plasser.

Tabell 8 Oppbygging av konseptene

Konsept 0, dagens situasjon

Konseptet består av dagens situasjon. Det legges ikke opp til noen opprusting av veg eller havn i dette konseptet.

Konsept 0+

Konsept 0+ består av dagens system, noe utbedring av gang- og sykkelveger i sentrum, tilrettelegging for UU, en rundkjøring ved Førstevann og en utbedring av E6 Hesseng – Høybukta vest. Rundkjøringen på E6 ved Førstevann er avkjøring til Grenselandmuseet og ny avkjøring til nærings- og boligutbyggingsprosjektet Sydvaranger park som ligger nord for Førstevann. 14.500 kvadratmeter forretnings-/kontorbygg og 130 boliger er under oppføring i området. Det er forutsatt at rundkjøringen skal finansieres av tiltakshaver, kommunen og Statens vegvesen.

E6 møter E105 fra Russland i Bjørkheimkrysset. E105 til Storskog grense er under opprusting, og prosjektet inkluderer ny rundkjøring i Bjørkheimkrysset. Det skal også bygges ny grensestasjon på Storskog for å håndtere den økende grensetrafikken. Det legges ikke opp til noen opprusting av havn i dette konseptet.

Konsept 0+		
Tiltak		Kostnadsoverslag (mill. kr)
Havn	Eksisterende havn	0
Veg	Rundkjøring ved Førstevann	8
	Utbedring av E6 Høybukta vest - Hesseng	590
Byutviklings-tiltak	UU på holdeplasser og vedlikehold kantstein	12
Sum veg og sentrumstiltak		610

Tabell 9 0+-konseptet

6.2 Byutviklingstiltak

Byutviklingstiltak inneholder tiltak i sentrum. Målet med byutviklingstiltakene er å svare på det prosjektutløsende behovet om *at trafikforholdene og miljøet i sentrum bedres for at byen skal være attraktiv som bosted og som møteplass for internasjonalt samarbeid og næringsutvikling.*

Sentrumstiltakene bygger på forutsetningene i NTP 2014–2023 om at mer trafikk skal gå med miljøvennlig transportformer som kollektiv, sykkel og gang. I tillegg er Kirkenes med i Statens vegvesen og Riksantikvarens prosjekt «Våre gater og plasser» som skal bidra til en kvalitetsbevisst og miljøvennlig videreutvikling av sentrum. Det er et mål for kommunen å ha et levende sentrum. Økt gange og sykkelbruk er en viktig del av dette.

Byutviklingstiltakene er de samme i alle konsept, unntatt 0+konseptet. Byutviklingstiltakene er oppbygd slik:

Byutviklingstiltak		
Tiltak	Kostnadsoverslag (mill. kr)	
Gang/-sykkelveg/ fortau og utbedring av kjøreveg	E6 fra 30-sonen til hurtigrutekaia	63
	Fv. 367	27
	Storgata, kommunal veg	8
	Havnepromenade	12
Kollektiv	UU på alle holdeplasser	10
	Oppstillingsplass ved Hurtigruta	10
	Frekvensøkning buss	
Parkering	Parkeringsrestriksjoner/ parkeringsavgift	
Miljøtiltak	Tilrettelegging UU, estetikk gater/plasser og opphøyde gangfelt	30
Totalt byutviklingstiltak		160

Tabell 10 Innhold i byutviklingstiltak

Gang/sykkel

Det er sammenhengende gå- og sykkelvegnett fra Bjørnevatn og fram til nordenden av Førstevann. Ved å legge til rette for trygg ferdsel på eget gang- og sykkelvegnett i sentrum vil målet om økt gange og sykling kunne nås.

Gang- og sykkelveg fra Hesseng mot sentrum forlenges fra Førstevann og ned langs fv. 367 til barne-/ungdomsskolen. Videre langs fv. 367 bygges sykkelveg med fortau fram til kryss med E6. Langs E6 fra Thonhotellet til hurtigrutekaia bygges sykkelveg med fortau. Den forlenges langs fv. 366 og kommunal veg til boligbebyggelsen på Prestøya. Fra fv. 367 ned til sentrum bygges også sykkelveg med fortau langs Storgata, Carl Lundhs gate og Kongens gate. Dette blir hovedveg for syklende fra Hesseng inn til sentrum. Langs E6 fra Førstevann til Kimek opprustes dagens fortau på den ene siden av vegen. Fra Kimek til Thonhotellet bygges tosidig fortau. Alle fotgjengeroverganger bygges opphøyet.



Figur 31 Kart over løsninger i sentrum

Kollektiv/Bussterminal

Alle bussholdeplasser innenfor aksene Bjørnevatn – Hesseng – Kirkenes og Elvenes – Høybuktkmoen opprustes og utbedres i forhold til universell utforming (jfr. Rapport Sør-Varanger kommune).

Det bygges ny bussterminal med venterom ved dagens hurtigrutekai med oppstillingsplass for turbusser, lokalbusser og langruter.

Nye ruter settes inn fra 2016 i henhold til Finnmark fylkeskommunes nye rutetabeller.

1. Bybuss som dekker sentrum opp til nytt sykehus.
2. Ringrute – Bjørnevatn, Hesseng, sentrum
3. Ringrute – Elvenes, Høybuktkmoen, sentrum

Når ny havn er bygget, må man se på ruteplanen på nytt og inkludere buss til ny stamnetterminal og private terminaler. Det forutsettes også en økning av frekvensen i rushtiden slik at buss blir et attraktivt alternativ for jobb- og skolereiser.

Det må sikres enkel overgang mellom rutene på utvalgte knutepunkter.

Sentrum/Universell utforming

Hele handelssentrum tilrettelegges med universell utforming. Det medfører opprustning av gangarealer, tydeligere markering av fortau med kantstein, reduksjon av gateparkering og fjerning av all parkering på innsiden av fortau. Alle fotgjengeroverganger får nedsenket kantstein.

Ved å fjerne parkering mellom fortau og husvegger åpnes nye gaterom som kan tilrettelegges til bruk for gående og syklende med benker og utsmykking. Det gir hvile- og møteplasser for byens beboere.

Parkering

Det lages større parkeringsplasser utenfor handelssentrum for å samle parkeringen.

Restriksjoner

Det innføres parkeringsrestriksjoner i hele handelssentrum for å redusere antall parkerte biler. Fartsgrensen for hele området fra Førstevann settes til 30 km/t for å prioritere trafiksikkerhet for gående og syklende i sentrumsområdet.

Hurtigruten

Hurtigrutekaia beholdes på nåværende sted. Det foreslås å anlegge en havnepromenade fra hurtigrutekaia til sentrum. Dette for å vende» byen mot havet. Promenaden vil være en attraktiv for hurtigrutepassasjerer, turister, voksne med barn og for rekreasjon.

Trafiksikkerhet

Hastigheten senkes til 30 km/t i hele sentrumsområdet (fra Førstevann) for å øke sikkerheten for gående og syklende. Antall parkeringsplasser i gater innenfor handelsområdet i sentrum reduseres og all parkering på fortau fjernes.

Det bygges opphøyde gangfelt for kryssing av E6 i handelsområdet.

6.3 Konsepter

Eablering av stamnetterminal

Kostnader for etablering av havn på de ulike stedene er anslått til å være de samme. Kostnadene fordeles seg som vist i tabellen nedenfor. Det vises til Kystverkets rapport for mer detaljert oppstilling. Fordi kostnaden for å etablere havn og terminal ikke er statlig, men fordelt på kommunen og private, inngår ikke denne kostnaden i konseptenes kostnader.

Kostnader for tilknytning til vann/avløp og elektrisitet kan variere mellom alternativene og må utredes nærmere. Men det vurderes at disse ikke vil bli av en størrelsesorden som vil påvirke konseptvalget.

Ny stamnetterminal			
Tiltakshaver		Kostnadsoverslag (mill. kr)	
Staten	Farled	0	0
Kommunal del	Kaier	90	220
	Landarealer	100	
	Bygninger	30	
Private	Kaier, dybde 12 m	90	190
	Kaier, dybde 22 m	100	
Private	Byggeklart industriareal	1000	1000
	Bygninger	525	525
Sum stamnetterminal			2000

Tabell 11 Kostnader for etablering av stamnetterminal.

Konsept Leirpollen

Kommunen har utpekt Leirpollen i kommuneplanen som ny stamnetterminal i Leirpollen. Leirpollen-konseptet består av fire alternativer. Alternativ A, B og C inneholder tunnel fra henholdsvis sentrum, Førstevann og Andrevann. Det er lagt opp til tunneltverrsnitt hvor det er mulig å sykle eller gå i adskilt felt. Vegen går videre over Langfjorden på fylling og bru. Øvrig vegtrasé går i dagen.



Figur 32 Konsept Leirpollen

Nedenfor vises alternativene for Leirpollen-konseptene med kostnader.

Konsept Leirpollen		Kostnadsoverslag mill. kr			
Tiltak	Kostnads-overslag (mill. kr)	Leirpollen med to adkomster fra øst (A)	Leirpollen - Førstevann fra øst (B)	Leirpollen - Andrevann fra øst (C)	Leirpollen - vest (D)
Havn	Ny stamnetterminal på Leirpollen	*	*	*	*
Veg	Ny adkomstveg fra E6 til Leirpollen	1070	720	930	460
	Utbedring av E6 Høybukta vest - Hesseng	590	590	590	590
Byutviklings-tiltak	Gang/-sykkelveg/fortau, UU, estetikk gater og plasser og kollektiv	160	160	160	160
Sum veg og byutviklingstiltak		1820	1470	1680	1210

Tabell 12 Konsept Leirpollen

Konsept Pulkneset

Konseptet omfatter stamnett-terminal på Pulkneset på østsiden av Tømmerneset. Konseptet inneholder også byutviklingspakken, utbedring av E6 og adkomstveg fra E6 vest for innkjøring til Kirkenes lufthavn, se kart med overordna vegsystem.



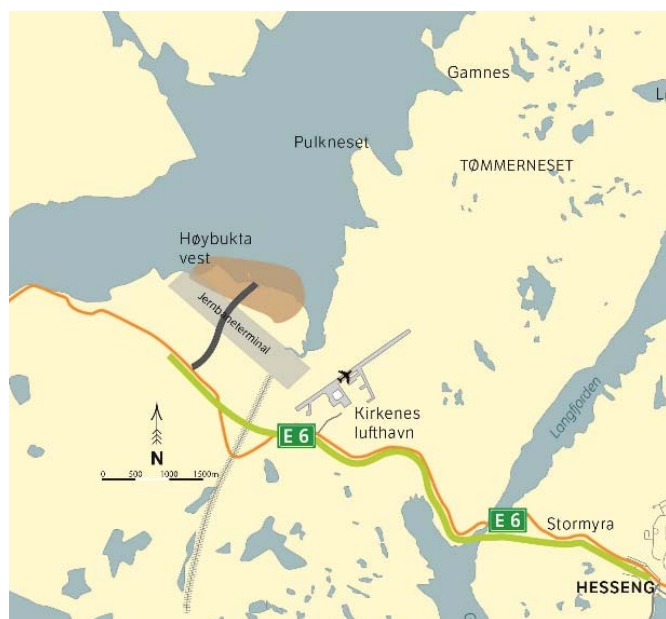
Figur 33 Konsept Pulkneset

Konsept Pulkneset		
Tiltak		Kostnadsoverslag (mill kr)
Havn	Ny stamnetterminal på Pulkneset	*
Veg	Ny adkomstveg fra E6 til Pulkneset	280
	Utbedring av E6 Høybukta vest - Hesseng	590
Byutviklings-tiltak	Gang/-sykkelveg/fortau, UU, estetikk gater og plasser og kollektiv	160
Sum veg og byutviklingstiltak		1030

Tabell 13 Konsept Pulkneset

Konsept Høybukta vest

Det er mulig å bygge stamnetterminal på Høybukta vest for Tømmerneset. Konseptet har fått navnet Høybukta vest fordi det er tenkt at havna skal ligge vest for selve bukta. Konseptet inneholder byutviklingspakken, utbedring av E6 og adkomstveg fra E6 vest for innkjøring til Kirkenes lufthavn, se kart med overordna vegsystem.



Figur 34 Konsept Høybukta vest

Konsept Høybukta vest		
Tiltak		Kostnadsoverslag (mill. kr)
Havn	Ny stamnetterminal på Høybukta vest	*
Veg	Ny adkomstveg fra E6 til Høybukta vest	100
	Utbedring av E6 Høybukta vest - Hesseng	590
Byutviklings-tiltak	Gang/-sykkelveg/fortau, UU, estetikk gater og plasser og kollektiv	160
Sum veg og byutviklingstiltak		850

Tabell 14 Konsept Høybukta vest

Alle konseptene

Kartet viser konseptet Leirpollen, Pulkneset og Høybukta vest. En eventuell jernbane er også vist. Kartet er et temakart og temaene er ikke i målestokk.



Figur 35 Konsept Leirpollen, Pulkneset og Høybukta vest

7 TRANSPORTANALYSE

Stamterminalen vil generere forholdsvis lite vegtrafikk og har liten innvirkning på trafikksituasjonen i Kirkenes. Ved å flytte tungtrafikken ut av sentrum vil miljøet i sentrum forbedres.

7.1 Transportanalyse sjø

Kystverkets transportanalyse for framtidig sjøtrafikk i Sør-Varanger kommune vil bygge på de framtidsbilder og konkrete tiltak som er presentert i KVVU-arbeidet.

Kystverket har sett på sjøtrafikken som et resultat av følgende tiltak:

- **Flytting av stamnetterminal fra Kirkenes sentrum til Tømmerneset (flere lokaliteter)**

Dersom stamnetterminalen blir flyttet til en ny lokalitet vil dette alene ikke medføre ny trafikk, men trafikkøkningen antas å følge den generelle trafikkutvikling for nasjonal og internasjonal trafikk. SSB registrerte fra 2013 til 2014 en økning av anløp med norskregistrerte skip 2 % og på norskkontrollerte skip en nedgang på 2 - 3 %. I perioden fra 2009 - 2014 er økningene hhv. 43 % og 38 %. Kirkenes havn hadde i perioden 2012 - 2014 en økning i anløpene på 29 %.

- **Etablering av Norterminals oljeomlastingsterminal på Gamneset**

Norterminal planlegger et landanlegg for omlastning av oljeprodukter og har i sine analyser dimensjonert anlegget for omlastning av opptil 20 millioner tonn pr år. Ved en lik produksjon vil antall anløp være 1000 pr år.

- **Etablering av servicebase for olje og gass i Barentshavet**

Kirkenes Maritime Park planlegger etablering av oljeservicebase på Pulkneset på Tømmerneset. For å vurdere sjøtrafikkutviklingen til Pulkneset har Kystverket valgt å sammenligne denne etableringa med hva som skjer på Polarbase i Hammerfest. Vi har sett på sjøtrafikken til Polarbase sitt anlegg i Rypefjorden for årene 2012, 2013 og 2014. Antall anløp i 2012 var på 987 fartøy, og i 2013 var det 1347 anløp, en økning på 36 %. I 2014 var det 1867 anløp og økningen fra 2012 var på 89 %. Før 2015 var det produksjon på Snøhvit og i løpet av 2015 vil produksjon på Goliat starte opp. Det forventes ytterligere økning av trafikken når Goliat er startet opp.

- **Etablering av KILA som transportknutepunkt og servicebase**

KILA, eller Kirkenes Industrial and Logistics Area, har utarbeidet en forstudie for et basealternativ på Slambanken i Kirkenes. Forretningsplanen ser for seg et multifunksjonelt industriområde. Det meste av aktiviteten vil være sjørettet, og skape stor aktivitet på sjø. Det er ikke urimelig å anta at antall anløp vil være omkring 1000 pr. år.

7.2 Transportanalyse

Generelt

Basert på den regionale transportmodellen for Statens vegvesen Region nord (RTM-nord), er det etablert en delområdemodell (DOM), som innbefatter alle veger som er åpen for alminnelig ferdsel i Sør-Varanger kommune. DOM-Kirkenes er en overordnet modell med grov soneinndelingen, som gjør modellen uegnet til å beregne nøyaktige trafikk tall for sentrum.

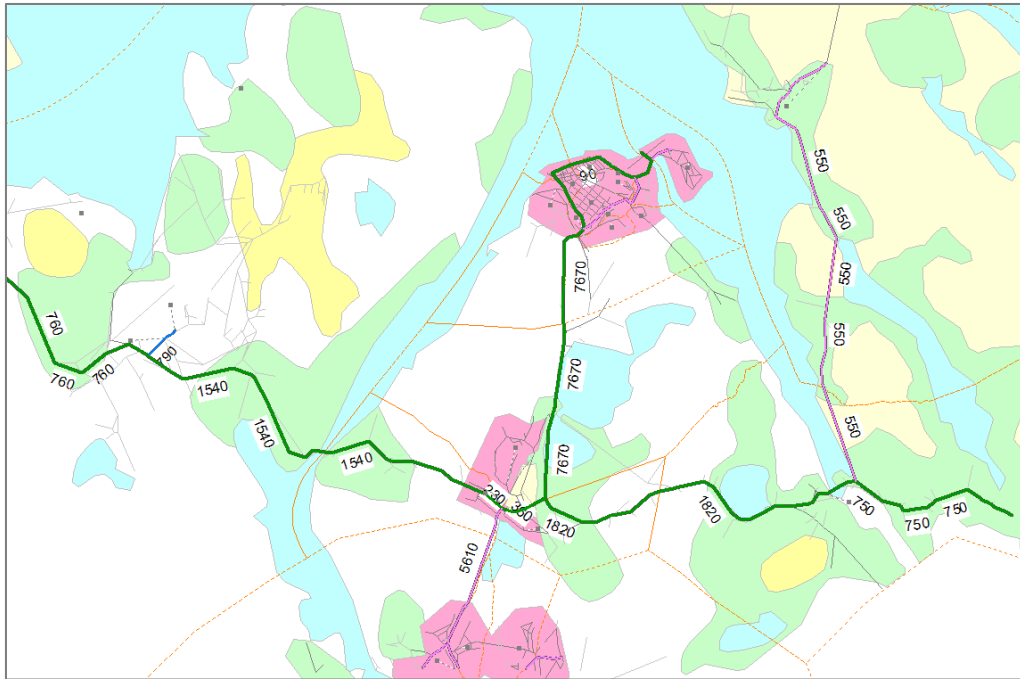
Som en sammenligning kan det nevnes at ÅDT inn til Polarbase i Hammerfest er 500. Polarbase er servicebase/havn for oljeaktiviteten utenfor Hammerfest. Trafikken til Polarbase omfatter også trafikken inn til noen bolighus.

Grunnlag for modellberegningen:

- Det er forutsatt 500 arbeidsplasser ved stamnetterminalen i alle konseptene.
 - Antall arbeidsplasser er vurdert med utgangspunkt i rapporten «Kystverkets vurdering av mulige lokaliteter for etablering av stamnetterminal i Sør-Varanger»:
 - Gamnes: 50–100 arbeidsplasser
 - Kirkenes Maritime Park: Totalt 200–300 arbeidsplasser
 - Ingen arbeidsplasser er konkret oppgitt for Leirpollen. Vi antar 100 arbeidsplasser.
 - Totalsum antatt 500 arbeidsplasser for felles stamnetterminal
- De nye arbeidsplassene er ikke lagt inn i modellen i 0-alternativet for 2014, 2022 og 2062.
- Det er benyttet SSB sine MMMM-prognoser for befolkningsutviklingen

0-alternativet 2014

Figuren nedenfor viser beregningsresultater for Kirkenes med gjennomsnittlig årsdøgnetrafikk (ÅDT) i Kirkenes og omegn i 2014 for dagens vegnett (0-alternativet).



Figur 36 Årsdøgntrafikk (ÅDT) i Kirkenes i 2014 for dagens vegnett (0-alternativet).

Trafikk for 2062

Åpningsåret er år 2022 for alle prosjekt som omtales i NTP 2018 – 2027. Analyseperioden er 40 år.



Figur 37 ÅDT for konseptene i 2062

Figuren ovenfor viser ÅDT for konseptene i 2062. Stamnetterminalen i de ulike konseptene generer forholdsvis lite biltrafikk, slik at trafikk tallene på hovedvegnettet blir forholdsvis lite endret i forhold til 0-alternativet. Unntaket er konsept Leirpollen med veg A (stamnetterminal ved Leirpollen), der den nye vegen til havna vil kunne fungere som avlastningsveg for E6. I beregningene er E6, fra kryss med E105 til sentrum, avlastet med cirka 1600 kjøretøy per døgn (år 2062).

På siste del av innfartsvegen på E6 til Kirkenes, er ÅDT for de ulike konseptene beregnet til mellom 8.000 og 9.850 kjøretøy per døgn (2062). Dette tilsvarer standardklasse H1, 2-felts veg med vegbredde 8,5 meter (60 km/t). Først ved ÅDT > 12.000 kjøretøy per døgn, vil det være krav om standardklasse H6, 4-felt veg med vegbredde 16,0 meter (60 km/t).

Mellom 2014 og 2062 er vegtrafikken i modellen økt med 21 %.

Modellberegningene viser at cirka halvparten av trafikken tilknyttet ny veg til Leirpollen er trafikk til/fra sentrum. Dette gjelder i grove trekk for konseptene Leirpollen, veg-alternativene A, B og C. Tilsvarende for konsept Leirpollen med veg D (vest for Langfjorden), er cirka 26 % av trafikken tilknyttet ny veg til Leirpollen, trafikk til/fra sentrum. Dette gjelder i stor grad også konseptene Pulkneset og Høybukta vest.

Cirka 37 % av trafikken på avlastningsvegen A (sør for forbindelsen over fjorden) i konsept Leirpollen, er tilknyttet trafikken til/fra Leirpollen. Resten av trafikken er avlastning av E6.

Stamnetterminalen vil generere forholdsvis lite trafikk og har lite innvirkning på trafikksituasjonen i Krikenes. Analysen viser at trafikkforholdene vil ha lite til ingen betydning for valg av konsept.

7.3 Usikkerhet i transportberegningene på veg

Det er SSB sine befolknings- og arbeidsplassdata som er grunnlaget for beregningene. I tillegg kommer forutsetninger om folks reisemønster. Det er lagt til grunn 500 arbeidsplasser ved stamnetterminalen og det samme antall for alle konseptene, se forrige kapittel. Utover dette er det vanskelig å si noe om aktiviteten i de nye havnene. Så her er det brukt skjønn for å kunne simulere trafikken til og fra havnene. Dette vil i utgangspunktet gi en del usikkerhet i modellkjøringene. Framskrivningen baserer seg også på SSB-data.

Soneinndelingen (grunnkretsene) er grov utenom de etablerte sentraene i kommunen. Ny bebyggelse og sykehusflytting har vært vanskelig å beregne siden disse havner i en svær grunnkrets som også inneholder størsteparten av Hesseng.

Avlastningen av dagens E6 fra Hesseng og inn til Kirkenes sentrum er noe usikker. Her vil det være liten forskjell mellom de to rutene. Modellen beregner billigste reiserute. I praksis er det også andre forhold som bestemmer bilisters vegvalg slik som vegstandard, sikkerhet, opplevelser langs vegen etc. Det er også en kjensgjerning at de kjørende ikke alltid klarer å vurdere hva som er den billigste ruten.

8 SAMFUNNSØKONOMISK ANALYSE

Høybukta vest er det konseptet som gir minst negativ netto nytte og der investeringskostnadene for veg er lavest. Omlegging/utbedring av E6 er ikke samfunnsøkonomisk lønnsom. Alle konseptene vil ha negative konsekvenser for reindrifta.

8.1 Prissatte virkninger

Det er for de prissatte samfunnsøkonomiske beregningene delt inn i følgende beregninger:

1. Samfunnsøkonomisk nytte/kostnad av utbedring/omlegging E6 Høybukt –Hesseng
2. Samfunnsøkonomisk nytte/kostnad for trafikanter for de ulike havnekonseptene
3. Samfunnsøkonomisk nytte/kostnad for skip og deres havneanløp for de ulike havnekonseptene

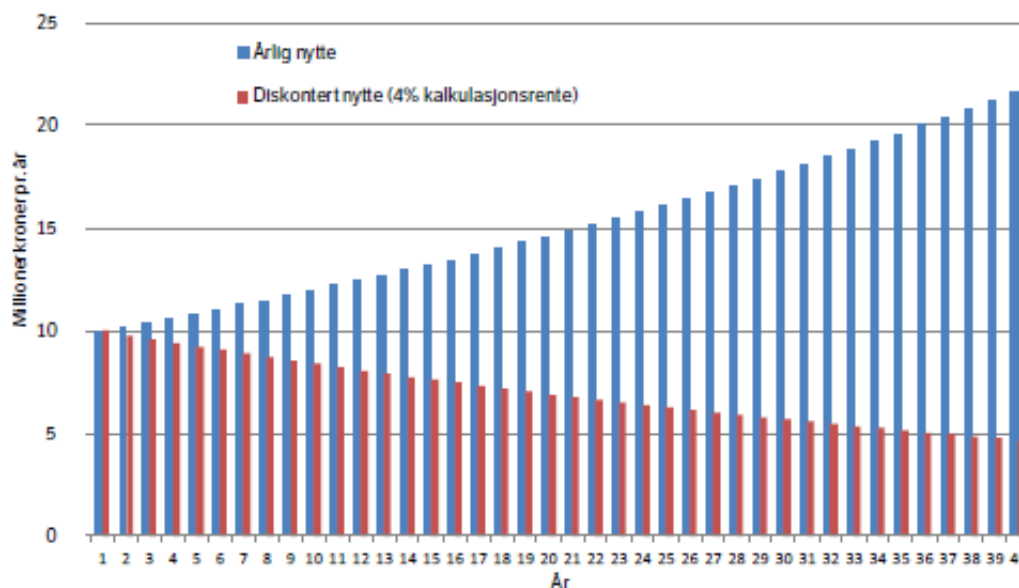
For 1 og 2 er det benyttet EFFEKT 6.6 til beregningene. For 2 er det brukt inndata fra DOM–Kirkenes med trafikantryttemodul. For beregningen av E6 er det brukt en egen EFFEKT–database uten inndata fra transportmodellen. Dette er valgt med bakgrunn i at utbedring av E6 er det viktigste tiltaket i dette konseptet, og at transportmodellen og trafikantryttemodulen ikke beregner nytte av endring av vegstandard like godt som i EFFEKT når EFFEKT beregner dette selv.

EFFEKT gir ikke nytte for de tiltak som ligger i sentrum, og verken nytte eller kostnader av disse er tatt med i beregningene av de prissatte samfunnsøkonomiske beregningene.

Forutsetninger for samfunnsøkonomisk prissatte beregninger

I de samfunnsøkonomiske beregningene av de ulike alternativene er det lagt til grunn at prosjektet skal åpnes for trafikk i 2022, som dermed blir prosjektets sammenligningsår. Alle virkningene av prosjektet beregnes over en 40 års tidshorisont fra 2022. Endringen/forskjellen for de ulike nytte- og kostnadskomponentene fra dagens situasjon uten tiltak beregnes for hvert år og neddiskonteres til sammenligningsåret. For sammenligningsalternativet (dagens/0-situasjonen) blir trafikken, vedlikeholdskostnader mm fremskrevet tilsvarende som for de ulike beregningsalternativene. Alle kostnader og økonomiske størrelser oppgis i 2018–prisnivå.

De prissatte tema diskonteres og summeres til nåverdi over analyseperioden.



Figur 38 Årlig nytte veg

Utvikling av årlig nytte forutsatt 2 % årlig vekst og med faste priser og diskontert verdi med 4,0 % rente. Figuren viser at selv om årlig nytte øker jo lengre fram i tid man kommer, så avtar betydningen fordi det er satt et krav til 4 % årlig forrentning. (Figur fra håndbok V712 Konsekvensanalyser.)

Et veganlegg medfører både fordeler og ulemper for utbygger, trafikanter og omgivelser. Prissatte konsekvenser er beregnet og viser hvor god samfunnsøkonomi det er i de ulike alternativene. Konsekvenser som prissettes og beregnes av Effekt versjon 6.6 er:

- TRAFIKANTNYTTE
 - Trafikanterers tidskostnader
 - Kjøretøyers driftskostnader
 - Næringstransportnytte (kjøretøy)
- DET OFFENTLIGE
 - Anleggskostnader
 - Drifts- og vedlikeholdskostnader
 - Rentekostnad
 - Skatte- og avgiftsinntekter
- NYTTE FOR SAMFUNNET FOR ØVRIG
 - Ulykkeskostnader
 - Støy og luftforurensning
 - Skattekostnader (kostnaden for det offentlige med å bevilge investeringen)

Samfunnsøkonomiske beregninger for veg

Beregningsresultater i millioner neddiskonterte kroner for vegtiltak:

	0+	Leirpollen				Pulkneset	Høybukta vest
		A	B	C	D		
Trafikanter og transportbrukere	133	-131	-128	-138	-140	-142	-152
Kjøretøykostnader *	32						
Tidskostnader *	101						
Det offentlige	-546	-1107	-793	-980	-550	-378	-207
Investeringer	-539	-1105	-791	-980	-557	-407	-240
Drift og vedlikehold	-	-38	-36	-36	-43	-17	-21
Skatte- og avgiftsinntekter	-7	36	34	36	50	46	54
Samfunnet forøvrig	-86	-321	-239	-280	-219	-162	-131
Ulykker	24	-86	-70	-73	-93	-70	-70
Støy og luftforurensning	-1	-13	-11	-11	-16	-16	-19
Skattekostnad	-109	-222	-158	-196	-110	-76	-42
Netto nytte (NN)	-499	-1559	-1160	-1398	-909	-682	-490
Netto nytte pr budsjettkrone (NN/B)	-0,9	-1,4	-1,5	-1,4	-1,7	-1,8	-2,4

Tabell 15 Samfunnsøkonomisk beregninger for veg

* for havnealternativene er dette beregnet i trafikantnyttemodulen i delområdemodellen

Omlegging/utbedring av E6 i 0+konseptet er ikke samfunnsøkonomisk lønnsom. Den gir relativt liten tidsbesparelse (1,5 min.) og nytte for trafikantene i forhold til investeringen. Utbedringen gir en reduksjon i ulykker.

For kostnadene for det offentlige er investeringsbehovet for sentrumstiltak tatt med. Det er ikke tatt med noen nytte for trafikantene for disse investeringene, da det ikke er metodikk for å beregne samfunnsøkonomisk prissatt nytte for gang- og sykkeltiltak.

For havnekonseptene er den beregnede nytten og kostnaden for **vegtrafikanter** til og fra de ulike havneplasseringene. Alle nye havneforslag gir lengere kjøreveg og økte kostnader for trafikantene østfra, og det skiller lite mellom konseptene. Det som kommer best ut er Høybukta vest som er det billigste alternativet. Her vil trafikantene fra Kirkenes/Hesseng også få nytte av tiltakene på E6.

Ut ifra de prissatte virkningene for veginvesteringer kommer en utbygging på Høybukta vest best ut.

Samfunnsøkonomisk nytte/kostnad for skip

Det er i dag 1324 skipsanløp til Kirkenes havn, i dette tallet er det passasjerskip og fiskefartøy som forutsettes ikke vil bruke den nye stamnetterminalen. Skipstyper som forventes til ny terminal er vist uthevet.

Fartøykategori	Antall anløp årlig	Gjennomsnittlig tidskostnad (kr/t)	Gjennomsnittlig km-kostnad (kr/km)
<i>Bulkskip</i>	365	1929	110,6
<i>Stykkogodsskip</i>	28	1741	135,4
<i>Passasjerskip</i>	356	2677	477,3
<i>Cruiseskip</i>	6	11396	481,6
<i>Offshore supplyskip</i>	63	4708	76,7
<i>Andre servicefartøy</i>	118	10838	174,7
<i>Fiskefartøy</i>	388	2582	540,2
Sum alle skip dagens havn	1324	3287	341
Skip til ny stamnetterminal	574	4 056	121

Tabell 16 Antall skipsanløp og gjennomsnittlig tidskostnad

Kystverket har beregnet endring av seilingslengder og gjennomsnittlig tidsbruk til de ulike havneløsningene. Med utgangspunkt i det er det beregnet de årlige endringene av kostnader og samlet neddiskontert nytte forutsatt 40 års analyseperiode og en antatt årlig økning av skipsanløp på 2,5 % for eksisterende aktivitet. Mens økningen vil bli større hvis vekstpotensialet i kap. 2.4 og kap. 7.1 blir realisert.

Positive tall er reduksjon av kostnader for skipstransport, negative tall er økning.

		Havn			
		Dagens	Leirpollen	Pulkneset	Høybukta vest
Innseilingslengde km		16	15	18	20
Endring	Km	-	-1,09	2,24	3,75
	Timer	-	-0,06	0,12	0,20
Endrede kostnader kr/år	Distanssekostnader	-	+ 151 743	-311 839	-522 052
	Tidskostnader	-	+ 279 399	-558 797	-931 328
	Sum kostnader	-	+ 431 142	-870 636	-1 453 380
Millioner neddiskontert nytte		-	13	- 26	- 43

Tabell 17 Millioner neddiskontert nytte for skip

I forhold til total seilingslengde og -tid for skipstrafikken er forskjellene relativt små mellom de ulike alternativene.

For skipstrafikken er Leirpollen det samfunnsøkonomisk beste alternativet. Dette alternativet gir reduksjon av seilingslengde og tid, de øvrige gir en økning.

Samlet samfunnsøkonomisk nytte prissatte virkninger for veginvesteringer og skipstrafikk:

	0+	Leirpollen				Pulkneset	Høybukta vest
		1a	1b	1c	1d		
Trafikanter og transportbrukere veg	133	-131	-128	-138	-140	-142	-152
Skipstrafikk	-	13	13	13	13	-26	-43
Samfunnet for øvrig for veginvesteringer	-86	-321	-239	-280	-219	-162	-131
Det offentlige kostnader for veginvesteringer	-546	-1107	-793	-980	-550	-378	-207
Netto nytte (NN)	-499	-1546	-1147	-1385	-896	-708	-533

Tabell 18 Samlet samfunnsøkonomisk nytte prissatte virkninger

Alle alternativer gir økte kostnader for trafikantene i forhold til dagens lokasjon og negativ nettonytte.

Forskjellen mellom konseptene når det gjelder nytte for skipstrafikken er av en beskjeden størrelsesorden sammenliknet med forskjellene mellom konseptene i netto nytte for vegtrafikk. Med bakgrunn i dette er det fortsatt Høybukta vest som kommer best ut når man ser de prissatte virkningene samlet.

Høybukta vest gir størst økte kostnader for bil- og skipstrafikk, men de lave investeringskostnadene gjør at konseptet gir det beste resultatet for netto nytte.

8.2 Ikke prissatte virkninger

Ikke prissatte virkninger er utredet for to nivåer:

1. Vegtilknytning til havnene
2. Havnekonseptene

Virkningene er utredet for temaene landskap, kulturmiljø, nærmiljø og friluftsliv, naturmangfold og naturressurser(reindrift). De ikke prissatte konsekvensene er synliggjort ved å benytte Statens vegvesens håndbok V712 Konsekvensanalyser, med tilpasning til det strategiske nivået i en konseptvalgutredning. Det er benyttet en femdelt skala for konsekvens i stedet for en nidelt skala. Dette kan i noen tilfeller gi et «avrundingsproblem».

Opplysningene baserer seg på konklusjonene som framkommer i KU-rapportene som er framlagt for kommunedelplan for Tømmernes og de forskjellige områdereguleringene, samt planbeskrivelsen for KDP Tømmernes. For konseptet Høybukta vest er det foretatt en egen vurdering basert på ovennevnte kilder, samt tilgjengelig informasjon fra Riksantikvaren, Artsdatabanken, NordAtlas og Fylkesmannen i Finnmark.

Vurderingene er gjort uten forslag til avbøtende tiltak. Det er laget en egen rapport¹⁸ hvor vurderingen av ikke-prissatte konsekvenser er belyst. Her presenteres hovedpoengene.

Landskap

Temaet landskapsbilde tar for seg de visuelle og estetiske kvalitetene i omgivelsene, og hvordan disse endres som følge av et vegtiltak. Temaet tar for seg hvordan tiltaket påvirker landskapet sett fra omgivelsene.

Kulturmiljø

Temaet kulturmiljø tar utgangspunkt i den kulturhistoriske verdien av berørte områder.

Nærmiljø og friluftsliv

Temaet nærmiljø og friluftsliv handler om tiltakets virkninger for beboere og brukere av berørte områder.

Naturmangfold

Temaet omhandler naturtyper og artsforekomster som har betydning for dyrs og planters levede grunnlag. Temaet avgrenses til å omfatte naturens egenverdi, ikke dens verdi og funksjon for mennesker.

Naturressurser (reindrift)

Temaet omhandler tamreindrift i de berørte områder.

Det er utarbeidet delrapporter som gir en nærmere beskrivelse av grunnlaget for vurderingen.

Sammenstilling av ikke prissatte konsekvenser:

De ikke prissatte konsekvenser er hentet fra konsekvensutredninger til kommunens kommunedelplan for Tømmerneset for Leirpollen og Pulkneset. Når det gjelder Høybukta vest baserer dette seg på vurderinger på overordna nivå.

Reindrifta kommer ut negativt ved alle havnekonseptene. Analysen av ikke prissatte konsekvenser viser stor negativ konsekvens for Leirpollen og Pulkneset og negativ for Høybukta vest.

Det landskapsmessige kommer ut negativt ved alle konsepter. Store havner vil utgjøre en varig endring i landskapet, men det kan gjøres mye ved å planlegge ut fra det stedlige landskapet. I landskapet vil havna synes mer enn vegene. Når det gjelder friluft, kulturmiljø og natur vil dette ivaretas av den videre planlegging med avbøtende tiltak.

Nedenfor er det presentert tabeller med de ikke prissatte konsekvensene for veg og havn.

¹⁸ Konsekvensutredning E6 Kirkenes. Statens vegvesen mai 2015.

De ikke prissatte konsekvensene er angitt i en femdelst skala fra stor negativ konsekvens til meget positiv konsekvens.

	Ikke prissatte konsekvens veg				
	Leirpollen alt. A	Leirpollen alt. B/C	Leirpollen alt. D	Pulkneset	Høybukta vest
Landskap	Negativ	Liten/ingen	Negativ	Negativ	Negativ
Kulturmiljø	Liten/ingen	Liten/ingen	Liten/ingen	Negativ	Liten/ingen
Friluftsliv	Negativ	Liten/ingen	Liten/ingen	Liten/ingen	Negativ
Naturmangfold	Negativ	Negativ	Negativ	Negativ	Liten/ingen
Reindrift	Negativ	Negativ	Negativ	Stor negativ	Negativ

Tabell 19 Ikke-prissatte konsekvenser veg

Tegnforklaring	Stor negativ	Negativ	Liten/ingen	Positiv	Meget positiv
----------------	--------------	---------	-------------	---------	---------------

	Ikke prissatte konsekvenser veg		
	Sentrum	Utbedring E6 Hesseng – Høybukta	Utbedring E6 vest for Høybukta
Bybilde/landskap	Liten/ingen	Liten/ingen	Negativt
Kulturmiljø	Liten/ingen	Liten/ingen	Liten/Ingen
Friluftsliv	Positiv	Liten/ingen	Liten/Ingen
Naturmangfold	Ikke vurdert	Liten/ingen	Negativ
Reindrift	Ikke vurdert	Negativ	Stor negativt

Tabell 20 Ikke-prissatte konsekvenser veg

	Ikke prissatte konsekvenser havn		
	Leirpollen	Pulkneset	Høybukta vest
Landskap	Stor negativ	Negativ	Negativ
Kulturmiljø	Liten/ingen	Negativ	Negativ
Friluftsliv	Liten/ingen	Liten/ingen	Negativ
Naturmangfold	Liten/ingen	Negativ	Negativ
Reindrift	Stor negativ*	Stor negativ	Negativ

Tabell 21 Ikke prissatte konsekvenser havn

* Noe mindre negativ konsekvens enn for Pulkneset.

8.3 Samlet samfunnsøkonomisk vurdering

	0+- konsept	Leirpollen med to adkomster fra øst (A)	Leirpollen - Førstevann fra øst (B)	Leirpollen - Andrevann fra øst (C.)	Leirpollen - vest (D)	Pulkneset	Høybukta
SAMFUNNSØKONOMISK ANALYSE HAVN OG VEG							
Investeringskostnad veg	610	1070	720	930	460	280	100
Netto nytte /(mill 2015 kr)	-499	-1419	-1008	-1254	-751	-504	-312
IKKE PRISSATTE KONSEKVENSER HAVN							
Landskap		Negativ				Negativ	Stor negativ
Kulturmiljø		Liten/ingen				Negativ	Negativ
Frluftsliv		Liten/ingen				Liten/ingen	Negativ
Natur		Liten/ingen				Negativ	Negativ
Reindrift		Stor negativ				Stor negativ	Negativ
IKKE PRISSATTE KONSEKVENSER VEG *							
Landskap	Liten/ingen	Negativ	Liten/ingen	Liten/ingen	Negativ	Negativ	Negativ
Kulturmiljø	Liten/ingen	Liten/ingen	Liten/ingen	Liten/ingen	Liten/ingen	Negativ	Negativ
Frluftsliv	Liten/ingen	Negativ	Liten/ingen	Liten/ingen	Liten/ingen	Liten/ingen	Negativ
Natur	Liten/ingen	Negativ	Negativ	Negativ	Negativ	Negativ	Liten/ingen
Reindrift	Negativ	Negativ	Negativ	Negativ	Stor negativ	Stor negativ	Negativ

Tabell 22 Sammenstilling av samfunnsøkonomiske beregninger og ikke-prissatte beregninger

* Tabellen viser konsekvenser for 0+-konseptet med utbedring av E6 Hesseng – Høybuktknoen. For strekningen vest for Høybuktknoen og sentrum, se kap. 8.2.

Samlet

Samlet sett kommer Høybukta vest best ut av den samfunnsøkonomiske analysen av de fire vurderte konseptene. Dette konseptet gir minst negativ netto nytte, og har lavest investeringskostnad. Den videre planlegging vil kunne redusere negative ikke-prissatte konsekvenser ved hjelp av tilpassing og avbøtende tiltak.

9 ANDRE VIRKNINGER

Ringvirkningene ved etablering av stamnetterminal kan bli betydelige for Kirkenes og resten av Barentsregionen i form av økt næringsaktivitet og verdiskaping. En effektiv stamnetterminal kan bidra til å overføre gods fra veg til sjø. Byutviklingstiltak legger til rette for økt miljøvennlig transport og vil øke Kirkenes sin attraktivitet som by.

Bompengepotensialet anslås til 400 millioner kroner ved en stasjon på E6 mellom Hesseng og Kirkenes og en takst på 15 kroner.

9.1 Netto ringvirkninger

Etablering av ny stamnetterminal i Kirkenes er av nasjonal betydning. Det vil gi Kirkenes en styrket posisjon i Barentsregionen. Det vil ha effekt på hele samfunnet, ikke bare i Finnmark, men også i de andre landene i Barentsregionen. Det vil være et uttrykk for Nordområdesatsing og styrke samarbeid med nabolandene.

Det vurderes at 0-konseptet og 0+ ikke vil gi ringvirkninger. For konseptene Leirpollen, Pulkneset og Høybukta vest vurderes det at ringvirkningene for Kirkenes og Øst-Finnmark kan bli betydelige og legge til rette for en økt verdiskaping. Til bygging og drift av havneanlegg og industrivirksomhet vil det bli behov for betydelige ressurser i form av kjøp av varer og tjenester og arbeidskraft i alle kategorier. Sør-Varanger kommune vil oppleve en vekst i innbyggertall og det kan forventes innpendling fra andre deler av Norge og fra utlandet. En sammenligning kan være Hammerfest, hvor samfunnet har opplevd oppgang etter utbygging av Snøhvit.

9.2 Fordelingsvirkninger

0-konseptet og 0+ inneholder ikke virkemidler som vil påvirke reisemiddelformidlingen. Byutviklingstiltakene som ligger inne i det tre øvrige konseptene. Byutvikling legger premisser for en utvikling mot mer miljøvennlig transport, blant annet med økt tilrettelegging for gående og syklende og et bedre kollektivtilbud. Dette sammen med et redusert parkeringstilbud vil kunne påvirke reisemiddelfordelingen slik at flere velger å reise kollektivt og å gå og sykle.

9.3 Lokale og regionale virkninger

Ringvirkning av konseptene vil ha stor påvirkning lokalt og regionalt.

Regionale virkninger

Kirkenes har en strategisk beliggenhet i Barentsområdet. Kirkenes kan tilby gode havneforhold med isfri havn og kort veg til Barentshavet. Kirkenes vil derfor være et viktig knutepunkt for aktiviteten i dette området.

Prosjektet tilrettelegger for etablering av ny stamnetterminal i Kirkenes. Dagens havn nær Kirkenes sentrum har begrenset plass og spesielt stor mangel på bakarealer. En ny stamnetterminal vil gi større arealer og tilrettelegge for etablering av mere sjørelatert næringsaktivitet. Dette vil gi økt verdiskaping for det lokale næringslivet og øke muligheter for nye arbeidsplasser.

Økt leteaktivitet og oljeutvinning i Barentshavet vil skape behov for serviceanlegg på land. Kirkenes ligger strategisk til for å romme flere av disse landbasene, og ny stamnetthavn vil være viktig for å åpne for etablering av ny oljerelatert aktivitet.

Kirkenes har en relativt stor grensehandel med russere fra Murmanskområdet. Når sentrumsområdet får mindre trafikk, og spesielt tungbiltrafikk går ned, vil det kunne gi et mer attraktivt sentrum å oppholde seg i. Det vil igjen kunne øke interessen for etablering av ny handel og næring.

Det planlegges flere private havner, se kap. 5.2 og underkapittel mulig løsninger havner. Disse havnene må ha påkoblingsmuligheter for veg kap. 11.1.

Lokal virkning

Gjeldende kommuneplan for Sør-Varanger kommune har som mål at sentrum skal være en levende by. Det er mange faktorer som kan påvirke dette. Gater og veger i byen er sentrale og vil gi godt grunnlag for å forbedre miljøet i byen. Temaer som er en del av dette er:

- Økt gåing og sykling til/fra sentrum og i sentrum.
- Økt bruk av kollektive transportmidler i området Bjørnevatn – sentrum – Tømmerneset/Høybukta.

Ved en økt tilrettelegging for gang og sykkel vil aktuelle gater i sentrum bli endret med ny kantstein, asfaltering og belysning. Erfaringsmessig så vil dette ha positiv innvirkning ved at gårdeiere vil pusse opp sine bygninger og arealer i forskjellig grad. Dette tilsammen vil bedre miljøet og sentrum vil bli en triveligere by og oppholde seg i og handle i.

9.4 Flexibilitet

Konseptene innebærer ikke vesentlige endringer i hovedstrukturen i vegsystemet. Framtidige muligheter for utvikling av øvrig infrastruktur og bebyggelse vil ikke endres strukturelt.

9.5 Finansiering

Finansiering av havn

Staten ved Kystverket har i dag ansvar for å opprette og etablere hoved- og biled med tilhørende navigasjonsinstallasjoner. Det foreligger ingen form for statlig finansieringsordninger til verken kaianlegg eller bakareal/industriareal tilknyttet en havn. Nærskipsfartsstrategien av 2013 og nasjonal havnestrategi av 2015 drøfter muligheter for større satsning på utvikling av havner. Havnestrategien drøfter intensivordninger for godsoverføring fra veg til sjø og tilskuddsordninger til investeringer i havn. Regjeringen har i den sammenheng sagt at disse ordningene må ses i sammenheng med godsanalysen som er under gjennomføring og havnenes finansielle utvikling samt eventuelle endringer

i rammebetingelser for havnekapitalen. Det vil bli lagt vekt på havnenes totale kapasitet i denne vurderingen. Som et resultat av nasjonal havnestrategi er det så langt etablert en tilskuddsordning for utvikling av havnesamarbeid.

Finansiering av øvrige tiltak

Kommunestyret i Sør-Varanger fattet i møte 25. januar 2012 følgende prinsippvedtak:

På nåværende tidspunkt er infrastrukturløsninger i Sør-Varangerpakken ikke framlagt kommunestyret. Kommunestyret ønsker imidlertid at arbeidet med Sør-Varangerpakken videreføres med differensierte finansieringsløsninger, herunder også bompengefinansiering. Kommunestyret ber om at sentrale distriktsveier, kollektivtransport samt gang- og sykkelstier inngår i utredningen.

Da vedtaket ble fattet var det fremdeles uavklart om det skulle settes i gang en konseptvalgutredning. Begrepet «Sør-Varangerpakken», tidligere «Kirkenespakken» omhandler imidlertid mange av de samme elementene som inngår i KVUen, blant annet helhetlige vegløsninger for Kirkenes-området. Vedtaket forutsettes derfor å ha gyldighet også i forhold til KVU-arbeidet.

Finmark fylkeskommune har gjort prinsippvedtak 21. mars 2012: *Utredninger av Sør-Varangerpakken med differensierte finansieringsløsninger, herunder også bompengefinansiering.*

Beregning av bompengepotensial

Det eneste punktet som er vurdert til å ha så mye trafikk at det vil gi bompengebidrag av noe størrelse, er E6 mellom Hesseng og Kirkenes sentrum. Beregningene er gjort uavhengig av konsept, og må anses som grove anslag av finansieringspotensialet. Det er ut fra dette et potensiaal for bompengefinansiering på 400 – 500 mill. kr.

10 MÅLOPPNÅELSE

Alle konseptene har god måloppnåelse, unntatt 0-konseptet og 0+-konseptet som ikke oppfyller effektmålet om å betjene ulike fartøystyper og heller ikke effektmålene om å reduksjon av tungtrafikk og økning av sykkelandelen i sentrum.

10.1 Måloppnåelse

Effektmål for havn: Multifunksjonell havneterminal som kan betjene ulike fartøystyper.

Det er god måloppnåelsen for alle konseptene, unntatt 0+konseptet, for en multifunksjonell havneterminal som kan ulike fartøystyper. 0+konseptet har ikke nok areal og tilfredsstillende ikke absolutte krav. 0+-konseptet vil i tillegg være begrensende pga. støy for nærliggende boliger i sentrum.

	Effektmål	0- konsept	0+- konsept	Leirpollen med to adkomster fra øst (A)	Leirpollen - Førstevann fra øst (B)	Leirpollen - Andrevann fra øst (C)	Leirpollen - vest (D)	Pulkneset	Høybukta
Havn	Multifunksjonell havneterminal som kan betjene ulike fartøystyper	Dårlig	Dårlig	God	God	God	God	God	God
	Rangering	3	2	1	1	1	1	1	1

Tabell 23 Effektmål for havn

Effektmål for veg og sentrum: Reduksjon av tungtrafikk til 5 % og økning av sykkelandelen til 8 %.

Alle konseptene, unntatt konsept 0 og 0+ flytter havnerelatert tungtrafikk ut av sentrum, og tungtrafikken vil reduseres kraftig. Etablering av nærings- og industriareal nær sentrum for bedrifter som ikke naturlig vil etablere seg i en stamnetterminal, vil det ligge til rette for ytterligere reduksjon av tungtrafikken.

Når tungtrafikken er flyttet ut og tiltak for gående og syklende er gjennomført, ligger det meget godt til rette for økt gåing og sykling. Konseptene inneholder også økt tilrettelegging for kollektivreisende. Alle disse tiltakene vil danne grobunn for at effektmålene kan oppnås og transporten i Kirkenesområdet vil bli mer miljøvennlig.

Undersøkelser de siste årene viser at økt tilrettelegging for trygg og sikker sykling fører til mer sykling. Siste lokale RVUer for Trondheim og Kristiansand, som er to byer som har gjort mye for tilrettelegging, viser en sykkelandel på rundt 9 %. I Finnmark har Alta i dag en sykkelandel på 7 % etter flere års satsing på sykkel som spesielt utvalgt sykkelby. Størst potensial for økt sykling ligger på reiser opptil 5 km. Det innebærer at det er et potensial for økt sykling mellom Hesseng og Kirkenes sentrum, samt mellom Hesseng og Bjørnevatn.

	Effektmål	0- konsept	0+- konsept	Leirpollen med to adkomster fra øst (A)	Leirpollen - Førstevann fra øst (B)	Leirpollen - Andrevann fra øst (C)	Leirpollen - vest (D)	Pulkneset	Høybukta
Veg/ sentrum	Reduksjon av tungtrafikk til 5 %	Dårlig	Dårlig	God	God	God	God	God	God
	Økning av sykkelandel til 8 %	Dårlig	Dårlig	God	God	God	God	God	God
	Rangering	3	2	1	1	1	1	1	1

Tabell 24 Effektmål for veg og sentrum

Oppsummering av måloppnåelse

	Effektmål	0- konsept	0+- konsept	Leirpollen med to adkomster fra øst (A)	Leirpollen - Førstevann fra øst (B)	Leirpollen - Andrevann fra øst (C)	Leirpollen - vest (D)	Pulkneset	Høybukta
Havn	Multifunksjonell havneterminal som kan betjene ulike fartøytyper	Dårlig	Dårlig	God	God	God	God	God	God
Veg/ sentrum	Reduksjon av tungtrafikk til 5 %	Dårlig	Dårlig	God	God	God	God	God	God
	Økning av sykkelandel til 8 %	Dårlig	Dårlig	God	God	God	God	God	God
	Rangering	3	2	1	1	1	1	1	1

Tabell 25 Oppsummering av effektmål

Tabellen ovenfor viser antatt måloppnåelse for konseptene. Med unntak av 0-konseptet og 0+-konseptet, oppfyller alle konseptene effektmålene.

10.2 Oppnåelse av generelle samfunns mål/ønskede sideeffekter

Sideeffektene er beskrevet i kap. 4.2. Alle konseptene bortsett fra konsept 0 og 0+ oppfyller de ønskede sideeffektene.

Beregninger av klimagassutslipp viser at klimagassutslippene vil øke i anleggsperioden, men reduseres etter at vegen er bygget og satt under trafikk.

Sikkerheten i farleden og stamnetterminalen vil økes ved at det vil bli nye anlegg som bygges etter nautiske krav. Utbygging av E6 til vegnormal standard vil gi bedre trafikksikkerhet. Sikkerheten blir også ivaretatt gjennom videre planlegging med egne risiko- og sårbarhetsanalyser og trafikksikkerhetsanalyser på de detaljerte planene.

10.3 Vurdering av betingelser/krav konseptene skal oppfylle

Alle konseptene unntatt konsept 0 og 0+ oppfylder betingelser/krav som er satt i kap. 4.3 om nautiske farledskrav og krav til ulike kaier. Andre krav som god forbindelse veg – havn vurderes å være gode for alle konsept unntatt konsept 0 og 0+. Det samme gjelder mulighet for etablering av jernbane. Alle konseptene vurderes, bortsett konsept 0 og 0+, til å ha utviklingspotensial for næringsarealer i tilknytning til havna.

11 DRØFTING OG ANBEFALING

Kystverket og Statens vegvesen anbefaler samlokalisering av maritime virksomheter i en felles stamnetterminal. Både Leirpollen, Pulkneset og Høybukta vest vil gi god måloppnåelse. De to alternativene på vestsiden av Tømmerneset vurderes å ha størst utviklingspotensial på havnesida på grunn av muligheten for samlokalisering av ulike funksjoner, størrelsen på arealet og isforhold. Det anbefales derfor å gå videre med konseptene Høybukta vest og Pulkneset.

11.1 Drøfting og anbefaling av konsept

Drøftingen er delt i to. Først drøftes hele ideen om ny havn og øvrig utvikling i området. Deretter drøftes de ulike konseptene.

For å belyse hovedinnholdet i KVUen er det benyttet en metode som gjør bruk av logisk rammeverk¹⁹ i tabellen nedenfor. Logisk rammeverk gir et raskt bilde av logikken i et forslag, årsaksfaktorer, sentrale usikkerheter og oversikt over helhetsperspektivet.

Drøfting av ny stamnetterminal

Det er flere usikkerheter knyttet til stamnetterminal. Disse kan deles i tre kategorier: Finansiering, avtaler med eksisterende virksomheter (Forsvaret og reindriftsnæringa) og vekstpotensialet. Denne KVU har som mål å legge til rette slik at resultatet kan tas inn i neste NTP 2018 – 2027. Den skal danne grunnlag for finansiering av offentlig veg til havna. Finansiering av selve havna med kaier, nødvendige bygg, vann, avløp og strøm er ikke en del av denne KVUen.

Forsvaret og reindriftsnæringa har tunge interesser i området som det må tas hensyn til gjennom avtaler. Dette er en usikkerhet for oppnåelse av målsettingene. Usikkerhet om vekstpotensialet og mulighetene i Barentsregionen er omtalt i situasjonsbeskrivelsen og nasjonale behov. Dette bygger på informasjon om forholdene og flere utredninger om Barentsregionen utgitt av regjeringene de siste 20 år, som beskrevet i kap.3.2. En anbefaling om ny havn og veg til denne bygger på en tro på et vekstpotensial som skal gi verdiskapning ut fra ressursene som er i nord. Statens vegvesen og Kystverket mener dette er tilstrekkelig utredet og synliggjør og anbefaler derfor en utbygging av ny veg til ny stamnetterminal.

¹⁹ Logisk rammeverk er anbefalt brukt av FN, OECD, EU i sine vurderinger. Logisk rammeverk er mye benyttet og anbefales brukt av forskningsprogrammet CONCEPT. CONCEPT er et forskningsprogram som driver følgeforskning knyttet til store statlige investeringsprosjekter. Programmet er finansiert av Finansdepartementet.

	Ressurser:		Resultatmål: Ny stamnett- terminalhavn Ny veg	Effekt mål: Multifunksjonell havneterminal som kan betjene ulike fartøystyper	Samfunns mål: Kirkenes skal i 2062 ha et effektiv transportsystem som betjener internasjonal maritim virksomhet, passasjer- og godstrafikk i Barentsregionen
Forutsetning	Konseptene er vurdert i et samfunnsøkonomisk perspektiv.	Kontekstuell usikkerhet	Det inngås avtale med reindrifts- næringa.	Økt godsmengde og maritim virksomhet over Kirkenes havn.	Økt lokal aktivitet pga. olje- og gassressurser i Barentsregionen.
	Stortinget vedtar å finansiere vegen.		Løsning for strøm, vann og avløp til havn.	Trafikk langs Nordlige sjørute vil bruke havna.	Økt lokal aktivitet pga. trafikk langs Den nordlige sjørute og Nordøstpassasjen.
	Havnen finansieres gjennom offentlig og private aktører.		Det inngås avtale med Forsvaret. ²⁰	Havna og vegen har kapasitet til å ta trafikken.	Dagens handel med varer og tjenester med Russland fortsetter å øke.
				Nok utviklingsarealer for havn og industri	Handel med varer og tjenester med Finland.

Tabell 26 Logisk rammeverk med mål og usikkerheter

Drøfting av øvrig næringsutvikling i Kirkenes

Det er flere aktører som vil etablere seg med maritim virksomhet i området, for tegning se kap. 5.3. Det er:

- Kirkenes Maritime Park AS har planer om å etablere seg på Pulkneset.
- Norterminal AS på Gamneset.
- Tschudi Kirkenes AS på Slambanken ved Kirkenes.

Kartet nedenfor viser avstanden fra de alternative stamnetterminalene til de ønskede etableringene.

²⁰ Alle konsepter, unntatt Leirpollen A, B og C.



Figur 39 Kart med avstander til private havner

Kystverket og Statens vegvesen anbefaler aktørene å samlokalisere seg i en havn. Det antas også at det vil være en fordel for reindrifta at havneaktiviteten samles til ett sted i stedet for å være spredt mange steder på Tømmerneset.

Kommunen har behov for flere nærings- og industriareal i Kirkenes. En størst mulig grad av samlokalisering av næring og industri på stamnetterminalen er ønskelig, men det er likevel behov for slike areal nær Kirkenes sentrum. Dette kan legge til rette for at transportgenererende næringsliv kan etablere seg utenfor sentrum, og dermed bidra til et mer attraktivt sentrum. Slambanken er et område som ikke er aktuelt som stamnetterminal eller del av denne, men svært aktuelt som sentrumsnært nærings- og industriareal som vil avlaste tungtrafikk i sentrum.

Drøfting av konseptene

Samfunns målet er: Kirkenes skal i 2062 ha et effektivt transportsystem som betjener internasjonal maritim virksomhet, passasjerer og godstrafikk i Barentsregionen. Det er to effektmål:

1. Multifunksjonell stamnetterminal som kan betjene ulike fartøytyper
2. Reduksjon fra 11 % tungtrafikk i sentrum til 5 %. Økning av sykkelandel fra 4 % til 8 %.

Nasjonalt transportplan 2014 – 2023 sier at dersom det blir aktuelt å bygge ut en ny stamnetterminal ved Slambanken i Kirkenes, vil ny adkomst fra E6 bli prioritert. Utredningen viser at Slambanken ikke er egnet som stamnetterminal, men at et nærings- og industriareal her vil redusere tungtrafikken i sentrum og bedre miljøet. Når Slambanken ikke blir stamnetterminal vil vegtilknytning til området normalt få en annen status enn riksveg.

Konseptvalgutredningen har utredet tre aktuelle konsept for stamnetterminal. Alle konseptene omfatter ny stamnetterminal utenom sentrum med riksvegtilknytning, tiltak i Kirkenes sentrum og utbedring av E6.

Det er ikke tilstrekkelige arealer i Kirkenes sentrum til å utvikle dagens havn i samsvar med framtidige behov. Hverken dagens situasjon (konsept 0) eller mindre tiltak vil oppfylle samfunn- og effektmålene, absolutte nautiske absolutte krav, viktige krav eller andre krav, se kap. 4.3.

De tre konseptene som er vurdert som aktuelle er Leirpollen, Pulkneset og Høybukta vest. En oppsummering av fordeler og ulemper ved de tre konseptene er gitt i tabellen nedenfor:

Konsept	Fordel	Ulempe	Ikke rangert
Leirpollen	Kommunen ønsker Leirpollen som stamnetterminal.	Dyreste vegadkomst Leirpollen A–C (1070–720 mill. kr.) Leirpollen D (460 mill. kr). Ved Leirpollen D må det bygges adkomst til Slambanken over Langfjorden. Kirkenesbase AS (på Pulkneset) kan ikke kunne bruke Leirpollen til baseaktivitet med bakgrunn i forholdet til sikkerhetskrav, is og støy.	Norterminal AS kan bygge veg fra Leirpollen til Gamneset ca. 3,3 km.
	Alternativ A – C gir adkomst til Slambanken.	Pr. i dag er det ikke mottatt dokumentasjon av interessenter som vil drive tung virksomhet i Leirpollen. Mer støy og visuelle inntrykk fra stamnetterminalen sett fra Kirkenes sentrum.	
Pulkneset	Nest lavest investeringskostnad på vegadkomst (280 mill.kr).		Norterminal AS kan bygge veg fra Pulkneset til Gamneset ca. 4,1 km.
	Skjermet for visuelle inntrykk fra Kirkenes sentrum og ingen støy fra terminalen til sentrum.		
	Plassering ivaretar sikkerhetskrav for basevirksomhet.	Adkomstveg til Pulkneset berører trekkveg for reindrift.	
Høybukta vest	Mulighet for samlokalisering		Det må bygges egen adkomst til Slambanken.
	Lavest investeringskostnad på veg (100 mill. kr.) Beslaglegger minst areal til stamnetterminal og veg.		
	Skjermet for visuelle inntrykk fra Kirkenes sentrum og ingen støy fra terminalen til sentrum.	Alle aktører må bygge egen infrastruktur til sine havner på Tømmerneset.	
	En samlokalisering vil redusere kostnadene for infrastruktur og tar i bruk minst areal.		

Tabell 27 Konsepter og momenter for oppsummering.

Konseptene Leirpollen, Pulkneset og Høybukta vest tilfredsstiller maritime krav og oppfyller effektmålene. Ved alle konsept kan det etableres jernbaneterminal. Konsept Pulkneset og Høybukta vest vil være noe mindre utsatt for is enn konsept Leirpollen, men forskjellen vurderes ikke så stor at det skiller vesentlig mellom konseptene.

Det er ikke lagt fram dokumentasjon på interessenter som vil drive tung virksomhet i Leirpollen. Kirkenesbase AS (på Pulkneset) opplyser at de ikke kan bruke Leirpollen til baseaktivitet på grunn av sikkerhetskrav, is og støy. Konsept Høybukta vest og Pulkneset i Korsfjorden antas ut fra dette å ligge bedre til rette for samlokalisering.

Alle konseptene er negative for reindriften, konsept Pulkneset er det mest negative. Alle konseptene inklusiv dagens havn ligger i tilknytning til nasjonale laksefjorder.²¹

Kostnadene for etablering av stamnetterminal, sentrumstiltak og utbedring av E6 er lik for alle konseptene, mens kostnadene for adkomst til stamnetterminalen varierer. Adkomst til konsept Høybukta vest har lavest kostnad på 100 mill. kr. De fire alternative adkomstene til Leirpollen har høyest kostnad med 460 – 1070 mill. kr.

Kommunen ønsker at Leirpollen skal være stamnetterminal. Konsept Leirpollen vil også gi adkomst til Slambanken, et sentrumsnært industri- og næringsareal som vil avlaste sentrum for tungtrafikk. Utvikling av dette området kan bidra til at effektmålet om å redusere andelen tungtransport i sentrum oppnås bedre. I de øvrige konseptene må en eventuell adkomst til Slambanken etableres som et eget prosjekt. Kostnadene for tilknytning til Slambanken fra E6 er beregnet til 230 mill. kr.

Ingen av konseptene har positiv netto nytte. Det vekstpotensialet som ligger i ny stamnetterminal og nye næringsområder fanges ikke opp i de samfunnsøkonomiske beregningene. Tiltakene vil derfor ha større nytte enn dagens beregningsmodeller viser.

Anbefaling

For å styrke Kirkenes som knutepunkt i Barentsregionen anbefales det å etablere en ny stamnetterminal i Kirkenes.

Både Leirpollen, Pulkneset og Høybukta vest er egnet for å etablere stamnetterminal. De to konseptene med stamnetterminal på vestsiden av Tømmerneset vurderes å ha størst utviklingspotensial på havnesida på grunn av muligheten for samlokalisering av ulike funksjoner, størrelsen på arealet og isforhold. Det anbefales at konseptene på vestsiden av Tømmerneset legges til grunn for videre planlegging.

Konsept Høybukta vest rangeres som nummer en og konsept Pulkneset som nummer 2. Videre utredningsarbeid vil gi svar på hvor stor forskjell det er mellom disse konseptene når det gjelder konsekvenser for samlokalisering, reindrift, grunnforhold og havnetekniske forhold.

En ny stamnetterminal utenom sentrum vil bedre sentrumsmiljøet i Kirkenes. For ytterligere bedring av miljø og utviklingsmulighet i Kirkenes sentrum anbefales at det etableres en forbindelse til Slambanken fra E6. Hvilken status denne vegen skal ha, må avklares i den videre planlegging.

²¹ Hele fjordsystemet fra Varangerfjorden med Korsfjorden til Neiden og Bøkfjorden til Elvenes er nasjonale laksefjorder.

I det videre arbeidet bør man drøfte om et samlet finansieringsopplegg som inkluderer bompenger kan omfatte både riksvegtilkobling til stamnetterminal, utbedring av E6, tiltak i sentrum og vegtilkobling til Slambanken og andre industri- og næringsområder.

I en bompengepakke vil konseptet Høybukta vest, som har lavest kostnad for riksvegtiltakene, gi størst mulighet til å frigjøre midler til andre tiltak.

11.2 Kontraktstrategi

Investeringene i KVVU-området kan deles i tre:

- Bygging av ny veg til stamnetterminal
- Standardheving E6 fra Høybukta vest til Hesseng
- Sentrumstiltak (som igjen kan deles)

Det er fra Statens vegvesens side ønskelig at lokalt næringsliv gis mulighet til å delta i konkurranser om våre prosjekter. Entreprenørmiljøet i Finnmark og særlig i Øst-Finnmark er imidlertid lite, og ikke godt dimensjonert for å ta på seg store utbyggingsoppdrag. Spesielt gjelder dette tunneldriving og brubygging. På E105 i samme kommune ser vi at det er store entreprenørselskap som er i posisjon til å få oppdrag. Mulighetene for lokalt næringsliv er derfor større når prosjektene deles opp. Her vil sentrumstiltakene egne seg for å dele opp for lokale entreprenører.

Utbedring av E6 fra Høybukta vest til Hesseng vil ikke nødvendigvis falle sammen i tid med veg til stamnetterminal. Det kan derfor være gunstig å bruke to kontrakter på disse tiltakene. I Kirkenes sentrum er tiltakene og omfanget i en annen størrelsesorden. Det kan også være aktuelt å dele sentrumstiltakene opp i flere kontrakter. Det er fullt mulig for entreprenører i Finnmark å konkurrere om disse kontraktene. Vi anbefaler derfor følgende kontraktstrategi:

- En kontrakt for veg til stamnetterminal
- En kontrakt for E6 Høybukta vest – Hesseng
- En eller flere kontrakter for sentrumstiltakene, vurdert ut fra type tiltak og når de enkelte tiltak skal gjennomføres

Byggetid

Det er gjort en overordnet vurdering for planleggings- og byggetid for konseptene. Byggetid for de tre alternative konseptene rangeres på dette nivået lik for Leirpollen, Pulkneset og Høybukta vest. Det gjøres med bakgrunn i følgende vurderinger:

- Leirpollen vil ha lenger byggetid og mindre planlegging fordi det er gjort kommunedelplan for den. Reguleringsplanen vil ta tid fordi den er et mer omfattende med bru og lengre veg enn de andre konseptene.
- Pulkneset vil ha noe mer planleggingstid fordi det må planlegges mer enn Leirpollen, men det blir kortere byggetid pga. kortere adkomstveg.
- Høybukta vest vil ha noe mer planleggingstid fordi det må planlegges mer og kortere byggetid pga. kortere adkomstveg.

Vurdering av planleggings- og byggetid må vurderes nærmere i den videre planleggingen.

12 MEDVIRKNING OG INFORMASJON

Det statlige utredningsarbeidet startet med et ideverksted på Svanhøvd i april 2010. Selv om det da ikke var vurdert å gjøre en KVVU, ble grunnlaget for medvirkningen i prosjektet lagt. Arbeidet ble fulgt opp av et dialogmøte i september 2014, hvor mange av de samme aktørene var til stede. Det er laget rapport både fra ideverkstedet og dialogmøtet.

Det er avholdt fire politiske samordningsmøter med Sør-Varanger kommune og Finnmark fylkeskommune.

I prosjektperioden er det avholdt møter i prosjektgruppa med Finnmark fylkeskommune, Sør-Varanger kommune, Jernbaneverket, Avinor og Kystverket. Det er holdt egne møter med Sametinget, reindriftsagronomen, forsvaret, kommunen og representanter fra næringslivet. Det er avholdt egne møter med aktører i næringslivet som planlegger maritim virksomhet i Kirkenes, kommunen, Kystverket og Statens vegvesen. Det er også avholdt åpent møte i regi av Kirkenes næringshage.

KVVU-utredningen har egen nettside på www.vegvesen.no/Europaveg/kirkenes

13 VEDLEGG OG REFERANSER

13.1 Vedlegg

Akvaplan Niva. Vekstpotensiale for Kirkenes havn 2015–2030.

Avinor. Notat fra Avinor AS vs KVV Kirkenes. 2014 og epost 2015.

Finnmark fylkeskommune/Kolarctic. KVV–Kirkenes: Vurderinger av aktuelle jernbaner til havn i Kirkenes. 12. des. 2014.

Kystverket. Kystverkets vurdering av mulige lokaliteter for etablering av stamnetthavn i Sør–Varanger kommune. Juni 2015

Jernbaneverkets vurderinger av mulige lokaliteter for etablering av godsterminal i tilknytning med stamnetthavn i Sør–Varanger kommune. 16. mars 2015.

Samferdselsdepartementet. Mandat for KVV E6 Høybukthoen – Kirkenes. 2. sept. 2014.

Samferdselsdepartementet til Ministry of Transport and Communications – Finland. Joint Barents Transport Plan – Norwegian position. 15.05.2014. ref. 11/1680

Statens vegvesen. Veg-/infrastrukturløsninger i Kirkenes–området. Referat fra verksted 26. og 27. april 2014.

Statens vegvesen. Konseptvalgutredning for Kirkenes. Rapport fra dialogmøte 16. sept. 2014

Statens vegvesen. Utfordringer for KVV E6 Høybukthoen – Kirkenes. Mai 2014.

Statens vegvesen. Trafikknotat. April 2015.

Statens vegvesen. KVV E6 Kirkenes. Ikke–prissatte konsekvenser. Mai 2015.

13.2 Referanser

A Barents Freeway – project report: Nikel – Kirkenes. Railway Study 2.okt. 2014

A Barents Freeway – project report: Rovaniemi – Kemijärvi – Kirkenes. Railway Study 2. Okt.2014

Avinor, Jernbaneverket, Kystverket og Statens vegvesen. Ny infrastruktur i nord. Del 1 Utviklingstrekk i viktige næringer og transportbehov fram mot 2010. Nov. 2010.

Avinor, Jernbaneverket, Kystverket og Statens vegvesen. Ny infrastruktur i nord. Del 2 Forslag til tiltak for transportinfrastrukturen. Juni 2014.

Avinor I Nordområdene. Muligheter og strategier. Mars 2014.

Confederation of Finnish Industries EK. A Strategic Vision for the North –economic growth in the Arctic region. Mai 2015

Barents Euro–Arktisk Transportområde (BEATA). Felles transportplan for Barentsregionen. Sept. 2014.

Finnmark fylkeskommune. Regional transportplan for Finnmark 2014 – 23. 2014

Rambøll. Mulighetsstudie for Kirkenes havn. 2008

Sparebanken Nord-Norge 1. Konjunkturbarometer for Nord-Norge. Høsten 2014.

Statens vegvesen KVV i Statens vegvesen. Skrivemal med veiledning. Des.–2014.

Sør-Varanger kommune. Kommuneplan

Utenriksdepartementet. Regjeringens nordområdestrategi. 2006.

Utenriksdepartementet. Nye byggesteiner i nord. 2009

Utenriksdepartementet. Nordområdemeldingen. Visjon og virkemidler. 2011.

Utenriksdepartementet. Nordkloden. Verdiskapning og ressurser. Klimaendringer og kunnskap. Utvikling nord på kloden angår oss alle. Nordområdene 2014.



Statens vegvesen
Region nord
Postboks 1403
8002 BODØ

Besøksadresse:
Dreyfushammarn 31/33,
8002 BODØ



SØR-VARANGER KOMMUNE

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

SAKSFRAMLEGG Sak til politisk behandling

Saksbehandler: Hansen, Anja Enhetsleder: Hansen, Anja, tlf. 78 97 74 85	Dato: 19.11.2015
Arkivsak: <arkivsaksnr>	
Saksordfører: Slagtern, Britt Helen N.	

Utvalg	Saksnummer	Dato
Utvalg for plan og samferdsel	008/16	16.02.2016

KLAGEBEHANDLING - KLAGE PÅ VEDTAK TILLATELSE TIL OPPFØRING AV FRITIDSBOLIG PÅ GBNR 34/16 GRENSE JAKOBSELV

Vedlagte dokumenter:

VS: Vedr: Kommentar til brev datert 3/11-15
KLAGE PÅ KOMMUNENS VEDTAK I SAK 059/15 - TILLATELSE TIL Å OPPFØRE
FRITIDSBOLIG PÅ GBN 34/16 I GRENSE JAKOBSELV

Dokumenter i saken:

- 2015025747 KLAGE PÅ KOMMUNENS VEDTAK I SAK 059/15 - TILLATELSE TIL Å
OPPFØRE FRITIDSBOLIG PÅ 2030/34/16 I GRENSE JAKOBSELV
- 2015025410 KOMMENTAR TIL BREV DATERT 3/11-15
- 2015024861 VEDR. VEDTAK PÅ SØKNAD OM DISPENSASJON- GBNR. 34/16 GRENSE
JAKOBSELV
- 2015024684 KLAGE PÅ KOMMUNENS VEDTAK I SAK 059/15 - TILLATELSE TIL Å
OPPFØRE FRITIDSBOLIG PÅ GBN 34/16 I GRENSE JAKOBSELV
- 2015023074 MELDING OM VEDTAK-SØKNAD OM DISPENSASJON FRA
KOMMUNEPLANENS AREALDEL - GBNR. 34/16 GRENSE JAKOBSELV
- 2015023024 VEDTAK I UTVALG FOR PLAN OG SAMFERDSEL 12.10.15 - SØKNAD OM
DISPENSASJON FRA KOMMUNEPLANENS AREALDEL - GBNR 34/16
GRENSE JAKOBSELV
- 2015021813 OVERSENDELSE AV BILDER - DALØREN
- 2015020033 KOMMENTAR TIL SØKNAD OM DISPENSASJON OM HYTTEBYGGING
- 2015019769 HØRINGSUTTALELSE OM DISPENSASJON FOR OPPFØRING AV
FRITIDSHYTTE I GRENSE JAKOBSELV
- 2015019628 UTTALELSE - DISPENSASJON FRA KOMMUNEPLANENS AREALDEL

FOR OPPFØRING AV FRITIDSHYTTE
2015019342 VEDRØRENDE BEHANDLING AV SAK
2015019077 UTTAELSE - DISPENSASJONSSØKNAD FRADELING GBN 34/16
2015018584 ANMODNING OM UTSATT HØRINGSFRIST TIL 28. AUGUST
2015018212 UTTAELSE - OPPFØRING AV FRITIDSBOLIG 34/16
2015018179 ANMODNING OM Å FÅ UTSATT HØRINGSFRIST TIL 14.08.2015
2015017604 HØRINGSUTTAELSE - OPPFØRING AV FRITIDSBOLIG 34/16
2015016914 SØKNAD TIL HØRING : OPPFØRING AV FRITIDSBOLIG PÅ GBNR. 34/16
2015016282 SØKNAD OM DISPENSASJON FOR BYGG AV FRITIDSBOLIG 34/16
DALØREN

Kort sammendrag:

Anja Pedersen søkte om dispensasjon for oppføring av fritidsbolig på gbnr. 34/16 Grense Jakobselv den 18.06.2015. Saken ble sendt til høringsinstanser og videre behandlet i Utvalg for plan- og samferdsel den 12.10.2015, sak 059/15, hvor det ble gitt tillatelse for oppføring av fritidsboligen.

Kommunen har etter dette mottatt klage på vedtaket fra Fylkesmannen i Finnmark datert 03.11.2015. Saken må dermed gjennomgå klagebehandling av Utvalg for plan- og samferdsel før endelig klagebehandling hos Fylkesmannen.

Faktiske opplysninger:

Anja Pedersen søkte om dispensasjon for oppføring av fritidsbolig på gbnr. 34/16 Grense Jakobselv den 18.06.2015. Saken ble sendt til høringsinstanser og videre behandlet i Utvalg for plan- og samferdsel den 12.10.2015, sak 059/15, hvor det ble gitt tillatelse for oppføring av fritidsboligen.

Det ble fattet følgende vedtak:

«I medhold av plan- og bygningslovens § 19-2, gir utvalg for plan- og samferdsel dispensasjon for oppføring av fritidsbolig på gnr. 34 bnr. 16 Daløren, Grense Jakobselv.

Begrunnelse:

Utvalg for plan og samferdsel kan ikke se at det vil stride imot allmenn interesse og Utvalg har gitt disp til bygging av hytte på privat grunn i Grense Jakobselv tidligere. Vi ser at fordelene er større enn ulempene».

Kommunen har etter dette mottatt klage på vedtaket fra Fylkesmannen i Finnmark datert 03.11.2015. Fylkesmannen mottok vedtaket den 16.10.2015, klagen er rettidig levert.

Fylkesmannen gikk imot omsøkt tiltak i brev datert 27.08.2015. Begrunnelsen var at omsøkt hyttetomt ligger innenfor den verdifulle naturtypen slåttemark. Lokaliteten Grense Jakobselv, Storsanden, er vurdert å være svært viktig (A-verdi). Naturtypen slåttemark er i tillegg en

utvalgt naturtype.

Fylkesmannens begrunnelse for klagen:

Utvalgte naturtyper er naturtyper som Kongen i statsråd ved forskrift har gitt status som utvalgte i medhold av naturmangfoldloven § 52. Slåttemark er en av seks utvalgte naturtyper i forskriften. Utvalgte naturtyper er naturtyper som enten er truet i Norge, er viktig for en eller flere prioriterte arter, er truet internasjonalt eller har en vesentlig andel av sin naturlige utbredelse i Norge.

Lokaliteten Grense Jakobselv, Storsanden, er vurdert å være av verdi A. I Miljødirektoratet sin Naturbase er vegetasjonstypen klassifisert som middels baserik eng i nordøst med silkenellikutforming. Dette er en akutt truet vegetasjonstype. Lenger øst i enga går vegetasjonstypen gradvis over i en friskere variant, som er en noe truet vegetasjonstype. Området ble kartlagt i august 2011.

I naturmangfoldloven § 53 andre ledd skal kommunen, som offentlig myndighet, særskilt ta hensyn til forekomster av en utvalgt naturtype slik at forringelse av naturtypens utbredelse og forekomstenes økologiske tilstand unngås. Videre må det, før det treffes en beslutning om å gjøre inngrep, klarlegges hvilke konsekvenser inngrepet vil få for den utvalgte naturtypen.

Dette innebærer at kommunens bruk av skjønn under utøvelse av offentlig myndighet, herunder i kommunens arealplanlegging, i større grad styres ved at kommunen er rettslig forpliktet til å ta særskilt hensyn til de utvalgte naturtypene.

Etter Fylkesmannens vurdering er kommunen sitt vedtak i strid med både kommuneplanens arealdel og nasjonale interesser. Fylkesmannen ber om at kommunen omgjør sitt vedtak fattet den 12. oktober, sak 059/15.

Fylkesmannen konkluderer også med at kommunen ikke har klarlagt hvilke konsekvenser ett inngrep i den utvalgte naturtypen vil få, jfr. Naturmangfoldloven § 53 andre ledd. Det fremgår ikke av kommunens vedtak hvordan hensynet til naturtypen er vektlagt og ivaretatt.

Ihht. forvaltningsloven § 33, tredje ledd ble søker informert om innkommet klage den 05.11.2015. Den 11.11.2015 mottar kommunen kommentar fra søker Anja Pedersen:

Omsøkt hyttetomt består for det meste av lyngteppe med noe strandsiv. Her vokser ikke dvergbjørk og røsslyng som defineres som kystlynghei. Vegetasjonen skiller seg ikke noe spesielt ut, enn fra lyngvegetasjon andre steder i kommunen. Til orientering vil samme adkomstvei bli benyttet som har eksistert så lenge området har vært i familiens eie, og at det i minst mulig grad blir påført forringelser i naturtypen. Naturtypen på Storsand er skapt gjennom familiegenerasjoner, og som grunneier ser jeg viktigheten av å ivareta og vedlikeholde naturen generelt her ute. Ved tilstedeværelse unngår man ødeleggelse i form av ytre påvirkning, forringelser og at vegetasjonen bevares. I tillegg vil en fritidsbolig for min familie bety at vi fortsatt kan ha tilhørighet i bygda, som vår families tidligere generasjon har hatt. En fraflyttingstruet bygd trenger folk for å føre videre et samfunn som har vært betydningsfull for mange, og vil være det i framtida. Ei eventuell hytteforening ville vært kjærkommen her ute, og bidratt til å holde tradisjoner og levesett i hevd. At naturtypen slåttemark ble fredet i 2011 som en utvalgt naturtype er bra for bevaring og beskyttelse. Men som grunneiere forventes visse rettigheter i forhold til friluftstiltak i mindre målestokk – med formål kvalitet og trivsel, når skadeomfanget i naturen ikke blir vesentlig tilsidesatt. Søker foreslår at beslutningstakere som skal ta endelig avgjørelse, foretar en befarings

eiendommen og omsøkte lokasjon for fritidsbolig.

Vurderinger

Oppføring av fritidsbolig på omsøkte plassering, vil føre til endret bruk av eiendommen og større slitasje på vernet mark. Det er ikke tidligere gitt tillatelse til oppføring av tiltak i områder som er vurdert å være svært viktig og utvalgt naturtype.

En tillatelse til tiltak fritidsbolig vil føre til ytterligere behov i forbindelse med bygninger som normalt oppføres i forbindelse med fritidsboliger, f.eks. vedsjå, utebod, naust, badstue, wc. Dette vil bla. føre til at det opprettes ett naturlig veisystem/stier mellom bygninger og ytterligere forringelse og bruk av verdifull slåttemark. Det vil være vanskelig å avslå søknad om tilhørende tiltak hvis omsøkte fritidsbolig tillates.

Fylkesmannen konkluderer i sin klage at kommunen ikke har klarlagt hvilke konsekvenser ett inngrep i den utvalgte naturtypen vil få, jfr. Naturmangfoldloven § 53 andre ledd.

Administrasjonens vurderinger etter naturmangfoldloven.

I henhold til naturmangfoldlovens § 7 skal prinsippene i lovens §§ 8-12 legges til grunn ved utøving av offentlig myndighet. Lovens § 8 stiller krav om kunnskap til naturmangfoldet, søk i naturbase og artsdatabanken viser at området er merket som naturlandskap. Fylkesmannen gikk imot omsøkt tiltak i brev datert 27.08.2015. Begrunnelsen var at omsøkt hyttetomt ligger innenfor den verdifulle naturtypen slåttemark. Lokaliteten Grense Jakobselv, Storsand, er vurdert å være svært viktig (A-verdi) og slåttemark er en utvalgt naturtype.

I naturmangfoldloven § 53 andre ledd skal kommunen ta særskilt hensyn til forekomster av en utvalgt naturtype slik at forringelse av naturtypens utbredelse og forekomstenes økologiske tilstand unngås.

I teknisk forskrift § 9-4 står følgende om Utvalgte naturtyper:

«Følgende bestemmelser gjelder når det er fastsatt forskrift i medhold av naturmangfoldloven § 52 og § 53 femte ledd om bestemte naturtyper, der forekomster finnes i kommunen og forholdet til naturtypen ikke er avklart gjennom rettslig bindende plan:

- a. *Ved oppføring, plassering og utforming av tiltak skal det tas særskilt hensyn til forekomster av en utvalgt naturtype for å unngå forringelse av naturtypens utbredelse og forekomstens økologiske tilstand».*

I Sør-Varanger finnes disse lokalitetene for slåttemark:

- Gbnr. 34/16 Grense Jakobselv, Storsand nordvest, privat eiendom.
 - Verdi A = svært viktig. 57.600m2 slåttemark ble registrert 26.08.2011.
 - Ingen tillatelse gitt tidligere.
- Gbnr. 34/18 Grense Jakobselv, Lillesanden, privat eiendom.
 - Verdi B = viktig. 3.000m2 slåttemark ble registrert 26.08.2011.

- Ingen tillatelser gitt.
- Gbnr. 30/31 Martinneset sør, privat eiendom.
 - Verdi B = viktig. 705m2 slåttemark ble registrert 27.08.2011.
 - Ingen tillatelser gitt.
- Gbnr. 3/1 Mikkelsbukta, FeFo.
 - Verdi B = viktig. 10.700 m2 slåttemark ble registrert 11.09.2011.
 - Ingen tillatelser gitt.
- Gbnr. 3/6 Storsand nordvest, privat eiendom.
 - Verdi A = svært viktig. 12.180 m2 ble registrert 11.09.2011.
 - Ingen tillatelser gitt.

Selv om det finnes flere forekomster av en naturtype, så kan skade eller ødeleggelse på en av de kvalitativt beste forekomstene representere forringelse av naturtypens utbredelse, særlig hvis det finnes få forekomster som har god kvalitet. To områder er registrert som svært viktig i Sør-Varanger. Registrering på gbnr. 34/16 er en av dem. Det er tidligere ikke gitt tillatelser til tiltak i noen av de registrerte områdene.

Det skal tas særskilt hensyn til forekomsten og det må derfor også vurderes alternative lokaliseringer og bruk av ulike teknikker. Denne eiendommen består av 4 teiger hvor hovedteig har en størrelse på 88 dekar. Ca. 40 dekar er innenfor 100-metersbeltet, ca 33 dekar er registrert som slåttemark. Resterende areal og teig på andre siden av veien som er 13,7 dekar, er i kommuneplanens arealdel avsatt til LNFR- formålet. I forbindelse med oppføring og bruk av fritidsbolig, vil ikke bruk av alternative teknikker hindre sår og slitasje av slåttemark. Videre vil oppføring av fritidsbolig på eiendom 34/16 skape presedens for framtidige søknader i Grense Jakobselv og andre områder registrert som slåttemark.

Administrasjonen kan ut i fra innhentet kunnskap se at tiltaket vil påvirke den verdifulle naturtypens utbredelse og forekomstens økologiske tilstand. Oppføring av ny fritidsbolig vil føre til endret bruk av eiendommen og større slitasje på vernet mark.

Alternative løsninger:

Utvalg for plan og samferdsel tar ikke klagen til følge og opprettholder vedtak av 12.10.2015, sak059/15. Vedtaket sendes Fylkesmannen for endelig klagebehandling.

Begrunnelse:

.....

Forslag til innstilling:

Utvalg for plan og samferdsel tar klagen til følge og omgjør vedtak av 12.10.2015 sak 059/15.

I medhold av plan- og bygningslovens § 19-2, avslår utvalg for plan og samferdsel søknad

om dispensasjon for oppføring av fritidsbolig på gnr. 34, bnr. 16, Daløren, Grense Jakobselv.

Begrunnelse:

Tiltaket er i strid med både kommuneplanens arealdel og nasjonale interesser. Lovens § 8 stiller krav om kunnskap til naturmangfoldet, søk i naturbase og artsdatabanken viser at området er merket som naturlandskap. Lokaliteten Grense Jakobselv, Storsand, er vurdert å være svært viktig (A-verdi) og slåttemark er en utvalgt naturtype. Oppføring av fritidsbolig vil føre til endret bruk av eiendommen og større slitasje på akutt truet vegetasjonstype. Tiltaket vil føre til forringelse av verdifull naturtypes utbredelse og økologiske tilstand, jfr. naturmangfoldloven § 53 andre ledd.

Det er ikke tidligere gitt tillatelse til oppføring av tiltak i områder som er vurdert å være svært viktig og hvor det er utvalgt naturtype. Det vil være vanskelig å avslå framtidige søknader hvis omsøkte fritidsbolig tillates.

Nina Bordi Øvergaard
rådmann

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

Fra: Anja Hansen
Sendt: 11. november 2015 14:31
Til: Postmottak
Emne: VS: Vedr: Kommentar til brev datert 3/11-15

Denne skal journalføres på sak 15/2694

Med vennlig hilsen
Anja Hansen
Byggesaksbehandler
Tlf. 78 97 74 85

Plan- og utvikling
SØR-VARANGER KOMMUNE

Fra: Anja pedersen [<mailto:anjahpedersen@yahoo.no>]
Sendt: 11. november 2015 13:53
Til: Anja Hansen
Emne: Vedr: Kommentar til brev datert 3/11-15

[Sendt fra Yahoo Mail på Android <https://overview.mail.yahoo.com/mobile/?src=Android>](https://overview.mail.yahoo.com/mobile/?src=Android)

Fra: "Anja pedersen" <anjahpedersen@yahoo.no <<mailto:anjahpedersen@yahoo.no>>>

Omsøkt hyttetomt består for det meste av lyngteppe med noe strandsiv . Her vokser ikke dvergbjørk og røsslyng som defineres som kystlynghei. Vegetasjon her skiller seg ikke noe spesielt ut, enn fra lyngvegetasjon andre steder i kommunen. Til orientering vil samme adkomstvei bli benyttet som har eksistert så lenge området har vært i familiens eie, og at det i minst mulig grad blir påført forringelser i naturtypen. Naturtypen på Storsand er skapt gjennom familiegenerasjoner, og som grunneier ser jeg viktigheten av å ivareta og vedlikeholde naturen generelt her ute. Ved tilstedeværelse unngår man ødeleggelser i form av ytre påvirkning, forringelser og at vegetasjon bevares. I tillegg vil en fritidsbolig for min familie bety at vi fortsatt kan ha tilhørighet i bygda, som vår families tidligere generasjon har hatt. En fraflyttingstruet bygd trenger folk for å føre videre et samfunn som har vært betydningsfull for mange, og vil være det i framtida. Ei eventuell hytteforening ville vært kjærkommen her ute, og bidratt til å holde tradisjoner og levesett i hevd. At naturtypen slåttemark ble fredet i 2011 som en utvalgt naturtype er bra for bevaring og beskyttelse. Men som grunneiere forventes visse rettigheter i forhold til friluftstiltak i mindre målestokk - med formål kvalitet og trivsel, når skadeomfanget i naturen ikke blir vesentlig tilsidesatt. Mvh Anja Helene Pedersen



Sør-Varanger kommune
Postboks 406
9915 Kirkenes

Deres ref
15/2694/15

Deres dato
13.10.2015

Vår ref
Sak 2015/3247
Ark 421.3

Vår dato
03.11.2015

Saksbehandler/direkte telefon: Harriet Reiestad - 78 95 03 68

Klage på kommunens vedtak i sak 059/15 - tillatelse til å oppføre fritidsbolig på gnr. 34 bnr. 16 i Grense Jakobselv

Vi viser til kommunens vedtak i sak 059/15 i utvalg for plan og samferdsel den 12. oktober 2015. Følgende vedtak ble fattet:

"I medhold av plan- og bygningsloven § 19-2, gir utvalg for plan og samferdsel dispensasjon for oppføring av fritidsbolig på gnr. 34 bnr. 16 Daløren, Grense Jakobselv".

Kommunens vedtak er begrunnet med følgende:

"Utvalg for plan og samferdsel kan ikke se at det vil stride imot allmenne interesser og Utvalg har gitt disp til bygging av hytte på privat grunn i Grense Jakobselv tidligere. Vi ser at fordelene er større enn ulempene."

Fylkesmannen mottok vedtaket den 16. oktober 2015.

Oppsummering av saken

Anja Helene Pedersen søkte den 18. juni 2015 om dispensasjon fra kommuneplanens arealdel for oppføring av fritidshytte på gnr. 34 bnr. 16 i Grense Jakobselv. I kommuneplanens arealdel er omsøkt areal avsatt til landbruks-, natur- og friluftsmål samt reindrift (LNFR), hvor tiltak ikke er tillatt.

Fylkesmannen gikk imot omsøkt tiltak i brev datert 27. august 2015. Vi begrunnet dette med at omsøkt hyttetomt ligger innenfor den verdifulle naturtypen slåttemark. Lokaliteten Grense Jakobselv, Storsanden, er vurdert til å være svært viktig (A-verdi). Naturtypen slåttemark er i tillegg en utvalgt naturtype.

Kommunen gav i sak 059/15 den 12. oktober 2015 tillatelse til å oppføre fritidsbolig som omsøkt.

Bakgrunn for klagen

Utvalgte naturtyper er naturtyper som Kongen i statsråd ved forskrift har gitt status som utvalgte i medhold av naturmangfoldloven § 52. Slåttemark er en av seks utvalgte naturtyper i forskriften.

Utvalgte naturtyper er naturtyper som enten er truet i Norge, er viktig for en eller flere prioriterte arter, er truet internasjonalt eller har en vesentlig andel av sin naturlige utbredelse i Norge.

Lokaliteten Grense Jakobselv, Storsanden, er vurdert å være av verdi A. I Miljødirektoratet sin Naturbase er vegetasjonstypen klassifisert som middels baserik eng i nordøst med silkenellikutforming. Dette er en akutt truet vegetasjonstype. Lenger øst i enga går vegetasjonstypen gradvis over i en friskere variant, som er en noe truet vegetasjonstype. Området ble kartlagt i august 2011. Miljødirektoratet har utarbeidet en veileder til forskrift om utvalgte naturtyper (Håndbok 31-2011).

I naturmangfoldloven § 53 andre ledd skal kommunen, som offentlig myndighet, særskilt ta hensyn til forekomster av en utvalgt naturtype slik at forringelse av naturtypens utbredelse og forekomstenes økologiske tilstand unngås. Videre må det, før det treffes en beslutning om å gjøre inngrep, klarlegges hvilke konsekvenser inngrepet vil få for den utvalgte naturtypen.

Dette innebærer at kommunens bruk av skjønn under utøvelse av offentlig myndighet, herunder i kommunens arealplanlegging, i større grad styres ved at kommunen er rettslig forpliktet til å ta særskilt hensyn til de utvalgte naturtypene. Det følger av omtalen av § 53 andre ledd i forarbeidene til naturmangfoldloven at det må framgå av beslutningen hvordan hensynet til naturtypen er vektlagt og ivaretatt, eller hvilke andre hensyn som eventuelt har veid tyngre, jmfør Ot. prp. nr. 52 (2008-2009) side 435.

Konklusjon

Etter Fylkesmannen sin vurdering er kommunen sitt vedtak i strid med både kommuneplanens arealdel og nasjonale interesser.

Kommunen har i sin behandling av saken ikke klarlagt hvilke konsekvenser ett inngrep i den utvalgte naturtypen vil få, jmfør naturmangfoldloven § 53 andre ledd. Det fremgår ikke av kommunens vedtak hvordan hensynet til naturtypen er vektlagt og ivaretatt, eller hvilke andre hensyn som har veid tyngre. Kommunen har heller ikke vurdert de miljørettslige prinsippene i naturmangfoldloven §§ 8 til 12, herunder blant annet føre-var-prinsippet, presedensvirkning og samlet belastning.

Fylkesmannen påklager med dette kommunens vedtak. Vi ber om at kommunen omgjør sitt vedtak fattet den 12. oktober i sak 059/15.

Vi ber samtidig om at vedtaket ikke iverksettes før klagen er avgjort, jmfør forvaltningsloven § 42 om utsatt iverksetting av vedtak.

Med hilsen

Gunnar Kjønnøy

Bente Christiansen
fylkesmiljøvernssjef

Dette dokumentet er godkjent elektronisk og derfor uten underskrift.



SØR-VARANGER KOMMUNE

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

SAKSFRAMLEGG Sak til politisk behandling

Saksbehandler: Eivind Iversen Enhetsleder: Eivind Iversen, tlf. 789 77416	Dato: 11.01.2016
Arkivsak: <arkivsaknr>	
Saksordfører: Johannesen, Eilif	

Utvalg	Saksnummer	Dato
Utvalg for plan og samferdsel	009/16	16.02.2016

OPPRETTELSE AV PUNKTFESTER VED PASVIK HAMN GBN 33/1

Vedlagte dokumenter:

SØKNAD OM OPPRETTELSE AV PUNKTFESTER VED PASVIK HAMN GBN 33/1
KART PASVIK HAMN
KARTUTSNITT
TILTAK 33/1
VEDRØRENDE SØKNAD OM OPPRETTELSE AV PUNKTFESTER VED PASVIK HAMN -
GBNR 33/1
SØKNAD PÅ HØRING: OPPRETTELSE AV PUNKTFESTER FOR EKSISTERENDE
HYTTER - 33/1
Fylkesmannen ber om å få utsatt høringsfrist for kommunens sak 15/1875/3
UTTALELSE - OPPRETTELSE AV PUNKTFESTER FOR EKSISTERENDE HYTTER OG
NAUST I PASVIK HAMN - GBN 33/1
UTTALELSE - PUNKTFESTER FOR EKSISTERENDE HYTTER SAMT FELLES NAUST
GBN 33/1
UTTALELSE - SØKNAD OM DISPONERING AV LAKSEHYTTER TIL FRITIDSHYTTER
PASVIK HAMN

Dokumenter i saken:

2015026492 UTTALELSE - SØKNAD OM DISPONERING AV LAKSEHYTTER TIL
FRITIDSHYTTER PASVIK HAMN
2015026491 UTTALELSE - PUNKTFESTER FOR EKSISTERENDE HYTTER SAMT
FELLES NAUST GBN 33/1
2015026242 UTTALELSE - OPPRETTELSE AV PUNKTFESTER FOR EKSISTERENDE
HYTTER OG NAUST I PASVIK HAMN - GBN 33/1
2015025984 FYLKESMANNEN BER OM Å FÅ UTSATT HØRINGSFRIST FOR
KOMMUNENS SAK 15/1875/3

- 2015023996 SØKNAD PÅ HØRING: OPPRETTELSE AV PUNKTFESTER FOR
EKSISTERENDE HYTTER - 33/1
- 2015023993 VEDRØRENDE SØKNAD OM OPPRETTELSE AV PUNKTFESTER VED
PASVIK HAMN - GBNR 33/1
- 2015009220 SØKNAD OM OPPRETTELSE AV PUNKTFESTER VED PASVIK HAMN
GBN 33/1

Kort sammendrag:

Finnmarkseiendommen søker på vegne av Walter Magnus Nilsen og May Griff og Bernt Bye om opprettelse av tre punktfester til eksisterende hytter og et punktfeste til eksisterende felles båtnaust, på gbnr 33/1, Pasvik hamn, øst for Jarfjorden. Hyttene er opprinnelig oppført som laksehytter, men det søkes om opprettelse av punktfester for fritidsbolig. Søknaden innebærer dermed endring av bruk fra næringshytte til fritidshytte.

Omsøkte tiltak ligger i et område som i kommuneplanens arealdel er avsatt til LNFR-område (Landbruks-, natur- og friluftsområder, samt reindrift) uten bestemmelser om spredt utbygging, samt i 100-metersbeltet langs sjø. Søknaden må dermed behandles i henhold plan- og bygningslovens kap. 19, dispensasjon.

Faktiske opplysninger:

Det søkes om oppretting av totalt fire punktfester på FeFo eiendom. Et punktfeste for hytte med uthus tilhørende May Griff og Bernt Bye, to punktfester for to hytter tilhørende Walter M. Nilsen, og et punktfeste for et felles båtnaust mellom Bye og Nilsen. Det er også to private eiendommer i Pasvik hamn, 33/5 og 33/7. Grenser mellom disse og 33/1 er fastsatt i jordskiftesak 2000-2012-0018 Pasvik. Det fremkommer av flybilder at det også kan være bebyggelse på 33/5, men det foreligger ikke noe nærmere dokumentasjon på hvilken type bygg dette er.

Om bruksendring som omsøkt står det i bestemmelsene til kommuneplanens arealdel kap. 2.5:

«Det tillates ikke at eksisterende eldre lakse-/næringshytter blir endret til fritidshytter».

I bestemmelsene i kap. 5.2 heter det:

«Etablering av spredt bebyggelse som ikke er tilknyttet stedbunden næring er ikke tillatt nærmere sjø enn 100 meter».

Plan og bygningsloven § 1-8 lyder som følger:

«I 100-metersbeltet langs sjøen og langs vassdrag skal det tas særlig hensyn til natur- og kulturmiljø, friluftsliv, landskap og andre allmenne interesser».

Tiltaket må derfor også behandles etter pbl § 1-8, forbud mot tiltak langs sjø og vassdrag.

Det er i forbindelse med behandlingen innhentet følgende høringsuttalelser:

Sametinget:

Sametinget kjenner til at Pasvik hamn skal ha vært et handelssted i eldre tid. Det fremgår imidlertid av søknaden at det søkes om opprettelse av punktfester for eksisterende bebyggelse, og at det ikke søkes om nye tiltak som medfører markinngrep. Sametinget har derfor ingen merknader til søknaden.

Finnmark fylkeskommune:

Finnmark fylkeskommune vil i dette tilfellet ikke gå imot en dispensasjon, men ønsker å minne om de nasjonale miljømålene for arealforvaltning, friluftsliv mm, gitt i St.meld. nr. 26, hvor det bl.a. heter:

«Strandsonen skal bevares som et natur- og friluftsområde tilgjengelig for alle».

De viser også til lovkommentaren til plan- og bygningsloven vedrørende dispensasjon, og påpeker bl.a. at det kommer klart frem at adgangen til å gi dispensasjon er avgrenset. Det må foretas en interesseavveining der fordelene må veies opp mot ulempene, og det må foreligge en klar overvekt av hensyn som taler for dispensasjon. Det skal ikke være kurant å fravike gjeldende plan. Finnmark fylkeskommune minner også om faren for presedens og at kommunen vil kunne måtte innvilge eventuelle lignende søknader i fremtida dersom det gis tillatelse til bruksendring som omsøkt.

Fylkesmannen i Finnmark:

Fylkesmannen viser til tidligere nevnte kap. 2.5 i bestemmelsene til kommuneplanens arealdel, hvor bruksendring som omsøkt ikke tillates. Det vises også til plan- og bygningslovens § 1-8 om generell forbud mot bygging og deling i 100-metersbeltet langs sjøen, samt lovkommentaren til plan- og bygningsloven vedrørende dispensasjon.

Fylkesmannen påpeker at det er bygd en rekke laksehytter langs Finnmarkskysten og at de er bygd for å dekke et faktisk behov for overnatting i forbindelse med laksefiske. Dersom omsøkte hytter blir omdisponert til fritidshytte, kan det bli behov for nye laksehytter for å dekke nye fiskeres behov for overnatting. Omdisponering av laksehytter til fritidshytter vil kunne føre til at Finnmarkskysten, i langt større grad enn det vi ser i dag, blir «privatisert» til fortrengsel for allmennhetens interesser. Konsekvensene av dette kan bli en ikke-planlagt og for en stor del spredt utbygging av fritidshytter langs kysten.

Det vises til slutt til St.meld. Nr. 21 og veileder T-1450 til pbl og understrekes at viktigheten av at etablering av fritidsbebyggelse avklares gjennom kommunens planarbeid og at utbygging ikke skjer i store sammenhengende områder uten større tekniske inngrep.

Fylkesmannen går på bakgrunn av dette imot at søknaden innvilges.

Østre Sør-Varanger Reinbeitedistrikt 1-2-3:

Distriktet har ikke svart i denne saken. Distriktet har imidlertid uttalt i tidligere saker vedrørende omdisponering av næringshytter til fritidshytter, at de generelt er skeptisk til omdisponering langs Jarfjorden, da det er få næringstomter igjen i området, jfr. sak 14/2207

og 14/2339.

Vurdering:

Da tiltaket er i strid med kommuneplanens arealdel og plan- og bygningslovens § 1-8 tiltak langs sjø, må søknaden behandles etter plan- og bygningslovens kapittel 19, hvor § 19-2 gir kommunen anledning til å gi dispensasjon.

I Plan- og bygningslovens § 19-2 andre ledd står følgende:

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

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

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

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

Rådmannens vurderinger etter første strekpunkt:

Næringshyttene ligger i ett område som er avsatt til LNFR-område og i 100-meterbeltet langs sjø. Det er fastslått i bestemmelsene til kommuneplanen at det ikke er tillatt å sette opp ny bebyggelse, samt at det heller ikke tillates bruksendring av næringshytter til fritidshytter. Det er i dette tilfellet ikke snakk om ny bebyggelse eller nye inngrep i terrenget, men bruksendring i et område som kun består av næringshytter. Rådmannen viser igjen til plan og bygningsloven § 1-8, som lyder som følger:

«I 100-metersbeltet langs sjøen og langs vassdrag skal det tas særlig hensyn til natur- og kulturmiljø, friluftsliv, landskap og andre allmenne interesser».

Rådmannen støtter seg også til Finnmark fylkeskommunes bemerkning om at strandsonen skal bevares som et natur- og friluftsområde tilgjengelig for alle. Dette i tillegg til Fylkesmannens uttalelse om at omdisponering av laksehytter til fritidshytter vil kunne føre til at Finnmarkskysten, i langt større grad enn det vi ser i dag, blir «privatisert» til fortrenghet for allmennhetens interesser. Konsekvensene av dette kan bli en ikke-planlagt og for en stor del spredt utbygging av fritidshytter langs kysten.

Etter rådmannens vurdering er det tungtveiende at en eventuell tillatelse til omdisponering vil endre bruken av hele området, da det ikke er øvrig fritidsbebyggelse i Pasvik hamn. Isolert sett utgjør ikke slike enkeltsaker stor fortrenghet for allmenne friluftsinnteresser. Sett i et større perspektiv er rådmannen likevel enig med Fylkesmannen at en større grad av omdisponeringer på sikt vil kunne føre til betydelig privatisering av Finnmarkskysten. Dermed blir hensynet bak bestemmelsene til pbl §1-8, samt de nasjonale miljømålene for arealforvaltning, friluftsliv mm, gitt i St.meld. nr. 26, vesentlig tilsidesatt med tanke på allmenne interesser for natur- og friluftsområder.

Rådmannens vurderinger etter andre strekpunkt:

Saken er av prinsipiell betydning og det er stor fare for presedens. Dersom det her gis tillatelse til bruksendring som omsøkt, vil kommunen kunne måtte innvilge eventuelle lignende søknader i fremtida.

Det er de siste par åra gitt dispensasjoner for tilsvarende søknader i områder der det allerede er etablert fritidsbebyggelse, da det i vesentlig grad ikke vil endre bruken av området, som i Lille Jarfjord og Skipshamna. Samtidig er det gitt avslag i saker, der områdets bebyggelse kun består av næringshytter, som f.eks. i Småstrauman. Dersom man nå åpner for omdisponering av næringshytter som ikke ligger blant etablerte fritidsboliger, åpner man etter rådmannens syn for omdisponering av alle næringshytter langs kysten.

Etter en samlet vurdering av første og andre strekpunkt, anser rådmannen at fordelene ved å gi dispensasjon er klart mindre enn ulempene. Vilåårene for dispensasjon er ut i fra dette dermed ikke oppfylt.

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

Tiltaket skal vurderes etter naturmangfoldlovens §§ 8-12. I dette tilfellet vurderes kunnskapsgrunnlaget om naturmangfoldet som tilstrekkelig, og det er ikke registrert

forekomst av truede arter eller naturtyper, som vurderes til å ta særlig skade av et eventuelt tiltak i området.

Kommuneplanens hovedmål:

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

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

Næringsutvikling:

Infrastruktur:

Barn og ungdom:

Folkehelse:

Kompetansebygging:

Økonomi:

Universell utforming, jfr bestemmelser i plan og bygningslov:

Alternative løsninger:

Med hjemmel i Plan- og bygningslovens § 19-2, gir plan- og samferdsel dispensasjon for oppretting av punktfester for fritidshytter og felles båtnaust på gnr. 33 bnr. 1, Pasvik hamn, som omsøkt.

Begrunnelse:

Utvalget begrunner selv sitt vedtak.

Forslag til innstilling:

I medhold av plan- og bygningslovens § 19-2 avslår utvalg for plan- og samferdsel søknaden

og gir ikke dispensasjon for oppretting av punktfester for fritidshytter og felles båtnaust på gnr. 33 bnr. 1, Pasvik hamn, som omsøkt.

Begrunnelse:

Utvalg for plan og samferdsel støtter seg til rådmannens vurderinger etter lovkommentar til plan- og bygningslovens § 19-2 over. Etter en samlet vurdering støtter utvalget seg til rådmannen og anser at fordelene ved å gi dispensasjon ikke er klart større enn ulempene.

Det tillates likevel oppretting av punktfester for næringshytter, dersom søkere kan dokumentere aktivt næringsfiske i Pasvik hamn. Tiltaket vil da være å anse som fradeling til uendret bruk, jfr. Planjuss 1/2005.

Nina Bordi Øvergaard
rådmann

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



Finnmarkseiendommen
Finnmarkkuopmodat

Sør-Varanger kommune

Postboks 406
9915 Kirkenes

Vår dato/Min beaivi Vår ref./Min čuj.
13.04.2015 14/16799 -7
Deres dato/Din beaivi Deres ref./Din čuj.
04.03.2015

SØR-VARANGER KOMMUNE Boks 406, 9915 Kirkenes		
16 APR. 2015		
Saksnr: 15/1875-	Dok.nr:	Off vurdering: Kopi til:

SØKNAD OM OPPRETTELSE AV PUNKTFESTER VED PASVIK HAVN - SØR-VARANGER KOMMUNE

Finnmark jordskifterett har under behandling tvist om eiendomsrett til grunn under hytter i Pasvik hamn i jordskiftesak 2000-2012-0018 Pasvik.

Det er pr. i dag ikke opprettet matrikkelenhet og festekontrakt for byggverkene i Pasvik hamn. I rettsmøte avholdt 12. august 2014 ble berørte parter gitt tid til å forhandle om en mulig minnelig løsning i saken. FeFo har etter en konkret vurdering funnet å kunne akseptere at hyttene kan få bli stående, men på visse vilkår som framkommer nedenfor. FeFo har i avtale med berørte parter forpliktet seg til å søke om matrikkelenhet for eksisterende byggverk i Pasvik hamn.

I jordskiftesaken er også grenser for gnr 33/5 og gnr 33/7 avklart. Hyttene ligger ikke på noen av disse eiendommene. Det vises i den sammenheng til kartutsnitt fra jordskiftesak 18/2012.

- ./.. FeFo søker etter dette om tillatelse etter plan og bygningsloven, samt rekvisisjon av oppmålingsforretning i medhold av matrikkelloven.

Søkere til Finnmarkseiendommen/Finnmarkkuopmodat (FeFo) er:

Walter Magnus Nilsen, Bugøyfjord, 9930 Neiden
May Griff Bye og Bernt Bye, Lanabukt, 9900 Kirkenes

Søknaden gjelder:

Søknad om punktfester til utmarksbygg ved Pasvik hamn under gnr 33/1, jf. plan- og bygningsloven §§20-1 & 19-1.

Bygningene er markert i vedlagte kartutsnitt og bilder, og tilhører som følger:

May Griff Bye og Bernt Bye:

- 1) Hytte 24 m²
- 2) Uthus 6 m²

Walter Magnus Nilsen:

- 3) Hytte ca 20 m²
- 4) Hytte ca 22 m²

May Griff Bye, Bernt Bye og Walter Magnus Nilsen:

- 5) Felles naust ca 7 m²

For 1) og 2) søkes det om opprettelse av én matrikkelenhet. For 3) 4) og 5) søkes det om egen matrikkelenhet for hver av bygningene.

Byggverkene har vært benyttet som laksehytter, og ligger i et område som i kommuneplanens arealdel er definert som LNF-område uten bestemmelser om spredt

utbygging. Med bakgrunn i dette, vil FeFo søke om dispensasjon fra kommuneplanens arealdel, jf. plan- og bygningsloven §19-1 for opprettelse av punktfeste for byggverk i utmark.

FeFo har vurdert saken etter Finnmarksloven og sametingets retningslinjer for endret bruk av utmark. Tiltaket vurderes til å ikke være endret bruk, da det over lang tid har stått byggverk på arealet. Opprettelse av punktfeste for tomt til byggverk vil ikke endre de faktiske forhold, men sikre de privatrettslige avtaleforhold gjennom en festekontrakt.

FeFo har utarbeidet eget kontraktsformular for byggverk i utmark, med strengere vilkår enn ordinær fritidshyttekontrakt. Ved ev. kommunal godkjenning vil FeFo benytte dette kontraktsformularet for tomtene.

FeFo vil stille følgende vilkår i festekontrakten:

- Kontrakten gjelder kun eksisterende bygning.
- Enhver utvidelse/bygningsmessig tiltak krever FeFos samtykke, samt behandling etter pbl.
- Festeretten kan ikke pantsettes.
- Salg av bygget kan godkjennes etter søknad.
- Byggverkene er ikke overførbare hver for seg, men må ev. avhendes samlet.
- Festekontrakten skal tinglyses.

FeFo ønsker å ha ryddige avtalerettslige forhold for permanente bygg i utmark. Dette innebærer at tomte tildeles et eget matrikkelnummer samt at matrikkelbrevet og festekontrakten tinglyses. Søker vil da få den nødvendige forutsigbarhet for sine investeringer og for bruken av bygget i framtiden gjennom det rettsvern som en tinglyst festekontrakt gir.

FeFo som grunneier ber med bakgrunn i de ovenfor nevnte anførsler om at kommunen behandler søknaden om etablering av punktfeste for byggverk i Pasvik hamn iht. plan og bygningsloven og matrikkelloven slik som omsøkt. Dersom kommunen gir tillatelse, vil FeFo inngå festekontrakt for punktfeste til utmarksbygg til søkerne, men med strenge vilkår jf. strekpunkter ovenfor.

Ved spørsmål, kontakt saksbehandler Jim-Einar Roska på telefon 09975.

Med hilsen/Dearvvuodaiguin

Sverre Pavel
leder grunn og rettigheter

Jim Einar Roska
grunnforvalter

Dette dokumentet er elektronisk signert

Vedlegg:

Kartutsnitt Pasvik hamn
Kartutsnitt Pasvik hamn gnr 33 bnr 5
Rekvisisjon Pasvik hamn

Kopi til:

Finnmark jordskifterett	Statens hus	9815	VADSØ
May Griff Bye	Lanabukt	9900	KIRKENES
Walter Magnus Nilsen	Bugøyfjord	9930	NEIDEN

1) Hytte – May Griff Bye og Bernt Bye



2) Uthus – May Griff Bye og Bernt Bye



3) Hytte – Walter Magnus Nilsen



4) Hytte – Walter Magnus Nilsen



5) Felles naust



Oversikt fra sjøen



Oversiktsbilde



- 1) Hytte - May Griff Bye og Bernt Bye
- 2) Uthus - May Griff Bye og Bernt Bye
- 3) Hytte - Walter Nilsen
- 4) Hytte - Walter Nilsen
- 5) Felles naust

7748900

7748800

7748700

Y 63770

Y 63780



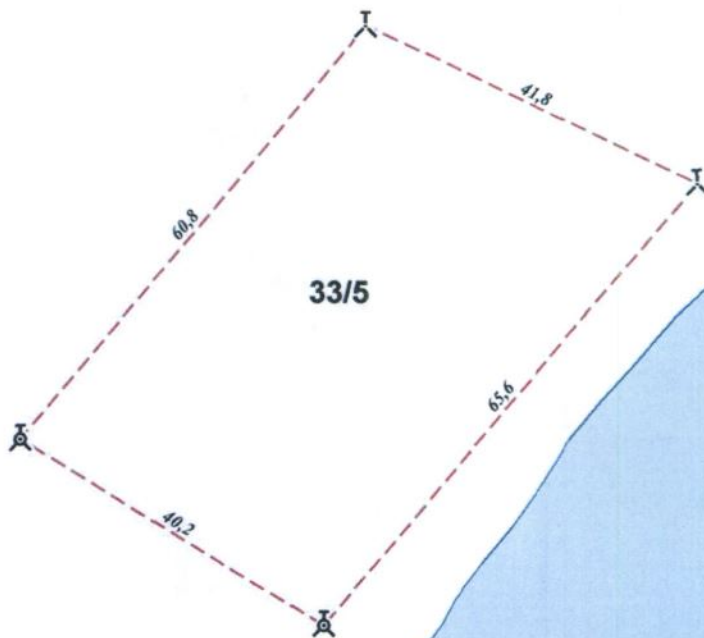
Pasvik hamn
Sak 14/16799
13.04.2015
Målestokk 1:1000
Finmarkseiendommen

N



33/1

33/5



TEGNFORKLARING



Bolt i fjell



Bolt i stein



Eiendomsgrense

FINNMARK JORDSKIFTERETT

Utkast til rettsfastsettende vedtak

PASVIK

i Sør-Varanger kommune

SAK NR. 2000-2012-0018

Datert 25.08.2014

Kartarkivnr. 201014

Blad 1 av 1

Berørte gnr.: 33

Teknisk saksbehandler -

Overingeniør Jan-Edvin Pettersen



Målestokk 1:750

Koordinatsystem: Euref 89 (WGS84) Sone 35

Bakgrunnskart: FKB Kartdata

Kartgrunnlag Statens Kartverk, Geovekst

<input checked="" type="checkbox"/> I) Søknad om tiltak; oppretting eller endring av matrikkelenhet (deling). PBL § 20-1 m <input type="checkbox"/> II) Krav om matrikulering av enhet(er) som ikke krever behandling etter PBL § 20-1 m ML § 5, siste ledd og MF §§ 43-48 <input type="checkbox"/> III) Rekvisisjon av oppmålingsforretning ML § 33		Journalføring/stempel:
	Sør-Varanger kommune Oppmåling Postboks 406 9915 KIRKENES	

Søknaden/rekvisisjonen gjelder:

Eiendom	Kommune Sør-Varanger	Gnr 33	Bnr 1	Fnr	Seksjonsnummer
Bruksnavn/adresse:					

I) Søknad om tiltak (deling) etter, PBL § 20-1 m og matrikulering etter ML § 5. (Felt III må fylles ut)	Sakstype, PBL § 20-1 m: <input type="checkbox"/> Ny grunneiendom <input type="checkbox"/> Ny anleggseiendom <input type="checkbox"/> Nytt jordsameie <input checked="" type="checkbox"/> Ny festegrund over 10 år <input type="checkbox"/> Arealoverføring	Deling i hht. <input type="checkbox"/> Reguleringsplan <input type="checkbox"/> Bebyggelsesplan (eldre lovverk) <input type="checkbox"/> Privat forslag <input type="checkbox"/> Annet:	Søknad om dispensasjon jf. PBL § 19-1: <input type="checkbox"/> Plan- og bygningslov <input checked="" type="checkbox"/> Kommuneplan <input type="checkbox"/> Reguleringsplan <input type="checkbox"/> Bebyggelsesplan (eldre lovverk)
--	--	--	---

II) Krav om matrikulering av enheter som ikke krever behandling etter PBL § 20-1 m.	<input type="checkbox"/> Sammenslåing (MF § 43 Se eget skjema) <input type="checkbox"/> Føring av referanse til eksisterende grense. (MF § 44) <input type="checkbox"/> Føring av samlet fast eiendom (MF § 45 (2)) <input type="checkbox"/> Registrering av (eksisterende) uregistrert jordsameie (MF § 32, ML §§14, 34) (se også felt III) <input type="checkbox"/> Matrikulering av eksisterende umatrikulert grunn (MF § 31, ML §§13, 34) (se også felt III) <input type="checkbox"/> Annet (angi hjemmel):
--	--

III) Rekvisisjon av oppmålingsforretning, ML § 33.	Oppmålingsforretning for matrikkelenhet(er) i henhold til tillatelse (delingsvedtak) etter PBL 20-1 m: <input type="checkbox"/> Grunneiendom <input type="checkbox"/> Anleggseiendom <input type="checkbox"/> Jordsameie <input checked="" type="checkbox"/> Festegrund <input type="checkbox"/> Arealoverføring
	Må besvares: A) <input checked="" type="checkbox"/> Ønskes gjennomført uten ugrunnet opphold. (Kommunens frist er 16 uker etter PBL-vedtak, § 20-1 m + eventuelt vinterforskrift, MF § 18.3) Foretrukket mnd. el. dato for forretningen: For alt C); angivelse av særlige grunner (eventuelt i eget vedlegg): Oppmålingsforretning for matrikkelenheter som ikke krever tillatelse (delingsvedtak) etter Pbl 20-1 m: <input type="checkbox"/> Klarlegging av eksisterende grenser (eventuelt grensepåvisning) (MF. § 36) <input type="checkbox"/> Grensejustering (MF. § 34) <input type="checkbox"/> Uteareal til eierseksjon (jf. eierseksjonsloven § 7, MF. § 35) <input type="checkbox"/> Registrering av (ekisterende) uregistrert jordsameie (MF. § 32) <input type="checkbox"/> Matrikulering av eksisterende umatrikulert grunn (MF. § 31) <input type="checkbox"/> Annet (angi hjemmel):

Spesifikasjon av parsell(er) som søkes opprettet:

Parsell nr.	Areal ca. m ²	Arealtype for deling	Eventuelt journal nr.	Eventuelt navn og adresse på kjøper/fester
1	punktfeste			May Griff Bye og Bernt Bye, Lanabukt, 9900 Kirkenes
2	Punktfeste			Walter Nilsen, Bugøyfjord, 9930 Neiden
3	Punktfeste			Walter Nilsen, Bugøyfjord, 9930 Neiden
4	Punktfeste			Bye og Nilsen i sameie

Opplysninger om omsøkt tiltak; bruk, adkomst, vannforsyning og avløp:

Parsellen(e) skal benyttes til	<input type="checkbox"/> Selvstendig bruksenhet <input type="checkbox"/> Tilleggsareal til		Gnr./Bnr./Fnr./Snr.
	<input type="checkbox"/> Bolighus <input checked="" type="checkbox"/> Fritidshus <input type="checkbox"/> Industri/Bergverk <input type="checkbox"/> Varehandel/bank/forsikring/hotell/restaurant	<input type="checkbox"/> Offentlig virksomhet <input type="checkbox"/> Landbruk/Fiske <input type="checkbox"/> Naturvern	<input type="checkbox"/> Offentlig friluftsområde <input type="checkbox"/> Offentlig veg <input type="checkbox"/> Kommunikasjonsareal/tekn. anlegg
Adkomst PBL § 27-4 Vegloven §§ 40-43	<input type="checkbox"/> Riks-/fylkesveg <input type="checkbox"/> Kommunal veg <input type="checkbox"/> Privat veg		
	<input type="checkbox"/> Ny avkjørsel fra offentlig veg <input type="checkbox"/> Utvidet bruk av eksisterende avkjørsel		
	<input type="checkbox"/> Avkjørselstillatelse gitt (vedlegges) <input type="checkbox"/> Søknad om avkjørselstillatelse vedlegges <input type="checkbox"/> Adkomst sikret ifølge vedlagte dokument		
Vannforsyning PBL § 27-1	<input type="checkbox"/> Offentlig vannverk <input type="checkbox"/> Privat fellesvannverk. Tilknytningstillatelse vedlegges		
	<input type="checkbox"/> Annet:		
Avløp PBL § 27-2	<input type="checkbox"/> Offentlig avløpsanlegg <input type="checkbox"/> Privat enkeltanlegg <input type="checkbox"/> Privat fellesanlegg	Beskriv:	
	<input type="checkbox"/> Utslippstillatelse gitt (vedlegges) <input type="checkbox"/> Søkn. om utslippstillatelse vedlegges <input type="checkbox"/> Avløp sikret ifølge vedlagte dokument		

Vedlegg:

	Nr. fra – til	Ikke relevant
Naboliste (gjenpart av nabovarsell)		<input checked="" type="checkbox"/>
Kart og situasjonsplaner		<input type="checkbox"/>
Avtale om veg/adkomst, inkl. kart		<input checked="" type="checkbox"/>
Private servitutter		<input checked="" type="checkbox"/>
Uttalelser/samtykke fra andre offentlige myndigheter		<input checked="" type="checkbox"/>
Skjema for krav om sammenslåing		<input checked="" type="checkbox"/>
Andre avtaler, dokumentasjon		<input type="checkbox"/>
Andre vedlegg		<input type="checkbox"/>
Bekreftelse på/erklæring om at det er ordnet opp i / ikke foreligger heftelser, urådigheter eller andre restriksjoner som er til hinder for matrikulering		<input type="checkbox"/>

PBL = Plan- og bygningsloven, ML = Matrikkeloven, MF = Matrikkelforskriften

Andre opplysninger og underskrift(er):

Andre opplysninger (for eksempel rettighetshavere av betydning)			
Hjemmelshaver(e)	Navn: Finnmarkseiendommen Finnmarkkuopmodat		Tlf: 09975
	Adresse: Pb 133	Postnr: 9811	Sted: VADSØ
	E-post: post@fefo.no	Vår ref.: 14/16799	JER
	Sted: Vadsø	Dato: 14.04.2015	Sverre Pavel – leder – grunn og rettigheter - FeFo

Fakturaadresse:

FeFo, Pb 133, 9811 Vadsø

Eventuelt utfyllende merknader:

Søknad om punktfester og rekvisisjon av oppmålingsforretning for utmarksbygg ved Pasvik hamn under gnr 33/1, jf. plan- og bygningsloven §§20-1 & 19-1.

Bygningene er markert i vedlagte kartutsnitt og bilder, og tilhører som følger:

May Griff Bye og Bernt Bye:

- 1) Hytte 24 m²
- 2) Uthus 6 m²

Walter Magnus Nilsen:

- 3) Hytte ca 20 m²
- 4) Hytte ca 22 m²

May Griff Bye, Bernt Bye og Walter Magnus Nilsen:

- 5) Felles naust ca 7 m²

For 1) og 2) søkes det om opprettelse av én matrikkelenhet. For 3) 4) og 5) søkes det om egen matrikkelenhet for hver av bygningene.



SØR-VARANGER KOMMUNE
PLAN- OG UTVIKLING

May Griff Bye og Bernt Bye
Lanabukt

9900 KIRKENES

Vår ref.: Saksnr.: 15/1875/2	Deres ref.:	Dato: 26.10.2015
Saksbehandler: Eivind Iversen	Telefonnr.: 789 77416	Epostadresse: postmottak@svk.no

**VEDRØRENDE SØKNAD OM OPPRETTELSE AV PUNKTFESTER VED PASVIK HAMN -
GBNR 33/1**

Vi viser til deres søknad gjennom FeFo, vedrørende opprettelse av punktfester ved Pasvik hamn, gnr 33 bnr 1 i Sør-Varanger kommune, datert 13.04.2015. Vi beklager lang saksbehandlingstid.

Søknaden vil bli behandlet etter bestemmelser og retningslinjer i kommuneplanens arealdel, vedtatt i kommunestyret i oktober 2005. Her er det omsøkte område avsatt til LNF(R)-område (Landbruk, Natur, Friluftsliv og Reindrift), hvor ny fritidsbebyggelse, bolig- og ervervsbebyggelse ikke er tillatt. Det søkes om oppretting av punktfester for fritidsformål til eksisterende hytter. Hyttene er opprinnelig benyttet som laksehytter og omsøkte tiltak medfører endring av bruken. Søknaden må derfor behandles i henhold til plan- og bygningsloven kapittel 19 *Dispensasjon*.

I §19-2 Dispensasjonsvedtaket, står følgende:

Kommunen kan gi varig eller midlertidig dispensasjon fra bestemmelser fastsatt i eller i medhold av denne lov. Det kan settes vilkår for dispensasjonen. Dispensasjonen kan ikke gis dersom hensynene bak bestemmelsen det dispenseres fra, eller hensynene i lovens formålsbestemmelse, blir vesentlig tilsidesatt. I tillegg må fordelene ved å gi dispensasjon være klart større enn ulempene etter en samlet vurdering.

Dispensasjonssøknaden må være begrunnet, og i kommunens vurdering ihht plan- og bygningsloven vil det bli lagt særlig vekt på konsekvenser for helse, miljø, sikkerhet og tilgjengelighet. Statlige og regionale rammer og mål skal også vektlegges, og kommunen gir vanligvis ikke dispensasjon hvis en statlig eller regional myndighet har uttalt seg negativt om dispensasjonssøknaden.

Dispensasjon kan kun innvilges ved en politisk behandling i *utvalg for plan og samferdsel*, vanligvis etter at det er innhenta uttalelser fra blant anna Fylkesmannen i Finnmark, Finnmark fylkeskommune v/areal- og kulturvernavdelingen og Sametingets miljø- og kulturavdeling. Saken kan også bli forelagt andre interesser som kan bli berørt av tiltaket.

Dersom du ønsker en ytterligere avklaring av rammene og forutsetningene for behandlinga av søknaden, kan du som søker kreve en *forhåndskonferanse* med kommunen, jfr plan- og bygningsloven § 21-1.

Postadresse:
Boks 406
9915 KIRKENES

Telefonnr.:
Sentralbord
78 97 74 00

Telefaksnr.:
78 99 22 12

Bankgiro:
4930.13.83281

www.svk.no
postmottak@svk.no

Behandlingsgebyr:

Kommunens behandling av søknader etter plan- og bygningsloven og matrikkeloven er gebyrbelagt. Gebyrsatsene er beregnet for å dekke inn kostnadene som kommunen har ved behandlingen av søknaden, og er vedtatt av kommunestyret. Fullstendig oversikt over alle gebyrsatser kan lastes ned fra www.svk.no.

For den administrative behandlingen av søknaden etter plan- og bygningsloven må det betales et gebyr på kr 3 170,-. For en behandling av søknaden politisk i *utvalg for plan og samferdsel* vil det i tillegg bli innkrevd et eget gebyr på kr 8 460,- for saker som krever høring. Egen faktura vil bli tilsendt. (Disse to gebyrene deles mellom søkerne til FeFo)

Etter at det eventuelt er gitt tillatelse til fradeling, må det gjennomføres en oppmålingsforretning i henhold til matrikkeloven.

Det må skje på barmark og her blir den nye eiendommen oppmålt, merket og kartfestet. Gebyrsatsene for de mest brukte oppmålingstjenestene er lista opp under:

Oppretting av grunneiendom og festegrunn:

Punkt feste	kr 6 750,-
Areal fra 0 – 500 m ²	kr 8 100,-
Areal fra 501 – 2 000 m ²	kr 15 740,-
Areal fra 2 001 m ² – økning pr påbegynt dekar	kr 1 350,-
Areal over 5 000m ² etter medgått tid. Minstegebyr	kr 20 240,-

På bakgrunn av oppmålingsforretningen opprettes et målebrev som oversendes Statens Kartverk for tinglysning. Tinglysingsgebyret er for tiden kr 525,-.

Dersom dere ønsker at vi skal stoppe videre behandling av saken, må vi få skriftlig varsel.

Spørsmål kan rettes til saksbehandler Eivind Iversen, tlf.nr. 789 77416.

Vi ber om at saksnummer 15/1875 oppgis ved alle henvendelser angående saken.

Med vennlig hilsen

Eivind Iversen
Eiendomskonsulent

Kopi:

Finnmarkseiendommen

Boks 133

9811

VADSØ



SØR-VARANGER KOMMUNE
PLAN- OG UTVIKLING

Finnmark fylkeskommune
Fylkeshuset

9815 VADSØ

Vår ref.: Saksnr.: 15/1875/3	Deres ref.:	Dato: 26.10.2015
Saksbehandler: Eivind Iversen	Telefonnr.: 789 77416	Epostadresse: postmottak@svk.no

**SØKNAD PÅ HØRING: OPPRETTELSE AV PUNKTFESTER FOR EKSISTERENDE
HYTTER - 33/1**

Sør-Varanger kommune har mottatt søknad fra FEFO om tillatelse til oppretting av punktfester for eksisterende hytter, samt felles naust, på gnr. 33 bnr. 1, Pasvik hamn, Sør-Varanger. Søker til FEFO er Walter Magnus Nilsen og May Griff og Bernt Bye.

Området er i kommuneplanens arealdel avsatt som LNFR-område. Hyttene er benyttet som laksehytter og det søkes i dag om opprettelse av punktfester til fritidsformål. Søknaden må derfor behandles etter plan- og bygningslovens kapittel 19, Dispensasjon, hvor fordelene må være klart større enn ulempene for at dispensasjon skal kunne innvilges.

Før kommunen behandler søknaden, ber vi om uttalelse fra høringsinstansene. Vennligst oppgi vårt saksnr. som er 15/1875 ved tilbakemelding.

Dersom endelig svar ikke kan avgis innen 4 uker, ønsker vi en tilbakemelding på når et endelig svar kan forventes, og hvilke forhold dette beror på (befaringer, møter o.a.). Dette av hensyn til informasjon til søker.

Vedlagt følger kopi av søknadspapirer.

Med vennlig hilsen

Eivind Iversen
Eiendomskonsulent

Mottakere: Fylkesmannen i Finnmark
Finnmark Fylkeskommune
Sametinget
Reinbeitedistrikt 4/5 B

Kopi: FeFo

Fra: Reiestad, Harriet <fmfihar@fylkesmannen.no>
Sendt: 19. november 2015 10:30
Til: Postmottak
Kopi: Eivind Iversen
Emne: Fylkesmannen ber om å få utsatt høringsfrist for kommunens sak 15/1875/3

På grunn av stor saksmengde hos oss, ber Fylkesmannen ber om å få utsatt høringsfrist for kommunens sak 15/1875/3 til den 25. november.

Med vennlig hilsen

Harriet Reiestad
rådgiver
Fylkesmannen i Finnmark

Telefon 78 95 03 68 eller 78 95 03 00

www.fylkesmannen.no/finnmark <<http://www.fylkesmannen.no/finnmark>>

 *Tenk miljø - trenger du å skrive ut denne e-posten?*

23 NOV. 2015

Saksnr: 15/1875	Dok.nr:	Off.vurdering: Kopi til:
--------------------	---------	-----------------------------



SÁMEDIGGI
SAMETINGET

Sør-Varanger kommune
Boks 406
9915 KIRKENES

Samediggi
Áivovárgeaidnu 50
9730 Kárásjohka

ÁŠŠEMEANNUDEADDJI/SAKSBEHANDLER
Thor-Andreas Basso, +47 78 47 40 16
thor-andreas.basso@samediggi.no

DIN ČUJ./DERES REF.
15/1875/3

MIN ČUJ./VÁR REF.
15/5407 - 2

BEAIVI/DATO
17.11.2015

Almmut go válddát oktavuoda/Oppgis ved henvendelse

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

Ápningstider:
Mandag - Fredag
08.00-15.30

Uttalelse vedrørende søknad om opprettelse av punktfester for eksisterende hytter og naust i Pasvik Hamn, Gbnr 33/1, Sør-Varanger kommune

Sametinget viser til deres brev av 26.10.15.


Sametinget kjenner til at Pasvik hamn skal ha vært et handelssted i eldre tid. Det fremgår imidlertid av søknaden at det søkes om opprettelse av punktfeste for eksisterende laksehytter, samt felles naust, og det ikke søkes om nye tiltak som medfører markinngrep. Sametinget har derfor ingen merknader til søknaden.

Skulle det på et senere tidspunkt være aktuelt å gjøre nye tiltak, ber vi om at søknadene sendes til oss på høring.

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

Dearvuodaiguin/Med hilsen

for 
Andreas Stangberg
Fágajodiheaddji /Fagleder


Thor-Andreas Basso
ráđđeaddi/rådgiver

Kopiiija/Kopi til:
Finnmárkku fylkkagiielda -
Finnmark fylkeskommune

Fylkeshuset

9815

VADSØ



FINNMARK FYLKESKOMMUNE
FINNMÁRKKU FYLKKAGIELDA
Sentraladministrasjonen
Guovddášhálddahus

Vår dato: 19.11.2015

Vår ref: 201502930-3

Arkivkode: ---

Deres ref:

Gradering:

Saksbehandler: Annbjørg Løvik
Erman
Telefon: +4778963031
Annbjorg.Lovik@ffk.no

Sør-Varanger kommune
Postboks 406
9915 KIRKENES

SØR-VARANGERKOMMUNE		
Boks 406, 9915 Kirkenes		
26 NOV. 2015		
Saksnr:	Dok nr:	Off vurdering
15/1875-		Kopi til

Uttalelse til søknad på høring - punktfester for eksisterende hytter samt felles naust Gnr 33/1 Pasvik hamn Sør-Varanger kommune

Finnmark fylkeskommune viser til e-post av 26.10.2015, hvor det søkes om tillatelse til oppretting av punktfester for eksisterende hytter, samt felles naust på gnr 33 bnr 1, Pasvik hamn i Sør-Varanger kommune. Søknaden må behandles etter plan- og bygningslovens § 19. Seksjon for plan, kulturminner og miljø koordinerer fylkeskommunens uttalelser i plansaker.

Planfaglig uttalelse:

Søknaden gjelder opprettelse av punktfeste for fritidsformål, og det er da en endring fra laksehytte til fritidshytte. Det aktuelle området er regulert til LNFR-område og 100-metersbelte langs sjø.

Finnmark fylkeskommune vil i dette tilfellet ikke gå imot en dispensasjon, men ønsker å minne om de nasjonale miljømålene for arealforvaltning, friluftsliv med mer gitt i St.meld. nr. 26 (2006-2007). Regjeringens miljøvernpolitikk og rikets miljøtilstand.

Her heter det bl.a.: «*Strandsonen skal bevares som et natur- og friluftsområde tilgjengelig for alle.*» Vassdragene skal forvaltes gjennom helhetlig arealpolitikk som sikrer vassdragslandskap, vassdragsbelter og vannressurser.

I lovkommentaren til plan- og bygningsloven vedrørende dispensasjon, kommer det klart frem at adgangen til å gi dispensasjon er avgrenset. Videre må det foretas en interesseavveining der fordelene ved tiltaket må veies opp mot ulempene. Det må foreligge en klar overvekt av hensyn som taler for dispensasjon. Planene omhandler dessuten konkrete forhold. Det skal ikke være en kurant sak å fravike gjeldende plan. Ordvalget i PBL. § 19-2, andre ledd innebærer at det normalt ikke vil være anledning til å gi dispensasjon når hensynene bak bestemmelsen det søkes dispensasjon fra, fortsatt gjør seg gjeldende med styrke.

En dispensasjon endrer ikke en plan, men gir tillatelse til å fravike planen for det aktuelle tilfellet søknaden gjelder. En reguleringsplan vil sikre forutberegnelighet for tiltaket. Dersom det senere ønskes utvidelse av tiltaket, vil dette lettere la seg gjøre ved en reguleringsplan. Ved en dispensasjon må det søkes på nytt, likedan dersom bygningen f.eks. blir skadet ved brann.

Finnmark fylkeskommune vil minne om faren for presedens. Dette betyr at dersom det gis tiltalelse til bruksendring som omsøkt, vil kommunen måtte innvilge eventuelle lignende søknader i fremtida.

Postadresse
Postboks 701
9815 VADSØ
postmottak@ffk.no

Besøksadresse
Henry Karlsens plass 1
9800 VADSØ
www.ffc.no

Telefon +47 78 96 30 00
Telefaks +47 78 96 30 01

Org.nr 964 994 218
Bankkonto 4930.09.12051

Finnmark fylkeskommune vil ut fra det ovennevnte anbefale Sør-Varanger kommune å regulere områder der det er lignende problemstillinger. Dette for å etterkomme de nasjonale miljømålene, samt å gjennomføre en helhetlig arealpolitikk.

Kulturminnefaglig uttalelse – eldre tid:

Finnmark fylkeskommune forstår søknaden slik at det ikke skal foretas inngrep i marka på de omsøkte arealene. Dersom dette er korrekt har vi ingen merknader til søknaden.

Hvis det ved en seinere anledning vil bli aktuelt å sette i gang tiltak (inngrep) på disse arealene, må søknad sendes kulturminnemyndighetene jf. Lov av 9. juni 1978 nr. 50 om kulturminner (Kulturminneloven), § 8 jf. § 3. Det kan da bli nødvendig å foreta ei befarings.

Seksjon for plan-, kulturminner og miljø kjenner ikke til automatisk freda kulturminner i det aktuelle området. Vi har derfor ingen særskilte merknader til reguleringsplanarbeidet.

Vi minner imidlertid om aktsomhetsplikten, som bør tas med i reguleringsbestemmelsene. Vi foreslår følgende formulering:

Kulturminner og aktsomhetsplikt:

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

Denne uttalelsen er gitt på vegne av Finnmark fylkeskommune. Vi gjør oppmerksom på at det skal hentes inn en egen uttalelse fra Sametinget, avdeling for rettigheter, næring og miljø, Finnmark.

Med hilsen



Tore Gundersen
avdelingssjef
plan og kulturavdelingen



Annbjørg Løvik
arealplanveileder

Kopi til: fmfipostmottak@fylkesmannen.no
Sametinget / Sámediggi, Ávjovárgeaidnu 50, 9730 Kárášjohka/Karasjok
Finnmarkseiendommen/Finnmárkuopmodat, Postboks 133, 9811 VADSØ

Sør-Varanger kommune

Postboks 406
9915 Kirkenes

SØR-VARANGER KOMMUNE
Boks 406, 9915 Kirkenes

26 NOV. 2015

Saksnr: Dok.nr: Off vurdering

15/1875-

Kopi til:

Deres ref
15/1875/3

Deres dato

Vår ref
Sak 2015/4188
Ark 421.3

Vår dato
23.11.2015

Saksbehandler/direkte telefon: Harriet Reiestad - 78 95 03 68

Uttalelse til søknad om omdisponering av laksehytter til fritidshytter og søknad om punktfeste for disse - Pasvik hamn i Vuottasvahki

Fylkesmannen viser til brev fra kommunen datert 26. oktober. Videre viser vi til e-post datert 19. november der vi ber om å få utsatt høringsfristen for denne saken til den 25. november.

Finnmarkseiendommen (FeFo) søker på vegne av Walter Magnus Nilsen og May Griff og Bernt Bye om tillatelse til å omdisponere laksehytter i Pasvik hamn (gnr. 33 bnr.1) til fritidshytter. Videre søkes det om punktfester for fritidsbebyggelse.

Søknaden

Omsøkt laksehytter ligger i Pasvik hamn i Vuottasvahki på Sør-Varanger-kysten.

FeFo skriver i søknaden at de ønsker å ha ryddige avtalerettslige forhold for permanente bygg i utmark. Dette innebærer at tomta tildeles et eget matrikkelnummer, samt at matrikkelbrevet og festekontrakten tinglyses. Søker vil da få den nødvendige forutsigbarhet for sine investeringer og for bruken av bygget i framtiden gjennom det rettsvern en tinglyst festekontrakt gir.

Eksisterende bygningsmasse i Pasvik hamn er:

May Griff Bye og Bernt Bye:

- 1) Hytte: 24 m²
- 2) Uthus: 6 m²

Walter Magnus Nilsen:

- 3) Hytte: ca 20 m²
- 4) Hytte: ca 22 m²

May Griff Bye, Bernt Bye og Walter Magnus Nilsen:

- 5) Felles naust ca 7 m²

For 1) og 2) søkes det om opprettelse av en matrikkelenhet. For 3) 4) og 5) søkes det om egen matrikkelenhet for hver av bygningene.

Regelverket

I kommunens arealplan er omsøkt areal avsatt til LNF. Omsøkt laksehytte ligger innenfor 100-metersbeltet langs sjø.

I retningslinjene til § 2.5 i bestemmelsene til arealplanen heter det: *"Det tillates ikke at eksisterende eldre lakse-/næringshytter blir endret til fritidshytter."*

Etter plan- og bygningsloven § 1-8 er det et generelt forbud mot bygging og fradeling i 100-metersbeltet langs sjøen. Paragrafen er aktuell når søknader om endret bruk av eiendom i strandsonen skal vurderes. Dersom kommunen gir tillatelse må det derfor dispenseres både fra gjeldende kommuneplan etter plan og bygningsloven kapittel 19, og fra plan- og bygningsloven § 1-8.

Som det framgår av lovkommentaren til plan- og bygningsloven er kommunens adgang til å gi dispensasjon avgrenset. Loven krever at hensynene bak den bestemmelsen det dispenseres fra ikke blir vesentlig tilsidesatt. Det må også foreligge en klar overvekt av hensyn som taler for dispensasjon. Det skal ikke være en kurant sak å fravike gjeldende plan. Kommunen skal også særlig vurdere konsekvensene av en dispensasjon. For eksempel om andre vil kunne søke om dispensasjon på samme grunnlag.

Fylkesmannens vurdering

Det er bygd en rekke laksehytter langs Finnmarkskysten. Hyttene ble bygd for å dekke et faktisk behov for overnatting i forbindelse med laksefiske. De fleste av disse hyttene er enkle byggverk med lav standard. Dersom omsøkt hytte omdisponeres til fritidshytte, kan det bli behov for en ny laksehytte for å dekke den nye fiskerens behov for overnatting.

Omdisponering av laksehytter til fritidshytter vil kunne føre til at Finnmarkskysten, i langt større grad enn det vi ser i dag, blir "privatisert" til fortrengsel for allmennhetens interesser. Konsekvensen av dette kan bli en ikke-planlagt og for en stor del spredt utbygging av fritidshytter langs kysten.

I blant annet St. meld. Nr. 21 (2004-2005) og veileder T-1450 til plan- og bygningsloven understrekes viktigheten av at etablering av fritidsbebyggelse avklares gjennom kommunens planarbeid og at utbygging ikke skjer i store sammenhengende områder uten større tekniske inngrep. De samme føringene fremgår også av Fylkesplan for Finnmark 2006-2009¹ og i statlig planretningslinje for differensiert forvaltning av strandsonen langs sjøen.

Fylkesmannen går på bakgrunn av dette imot at søknaden innvilges.

Vi ber kommunen benytte kommuneplanens arealdel som det styringsverktøyet den skal være, og ikke uthule planen med dispensasjoner.

Fylkesmannen ber om å bli orientert om kommunens vedtak i saken.

Med hilsen

Margareth W. Sundfør
seksjonsleder

Harriet Reiestad
rådgiver

Dette dokumentet er godkjent elektronisk og derfor uten underskrift.

¹ Kapittel 4 i Fylkesplanen for Finnmark 2006-2009 (11) er forlenget i FT-sak 12. Kapittelet i planen gjelder inntil det foreligger en vedtatt regional plan for arealutvikling.



SØR-VARANGER KOMMUNE

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

SAKSFRAMLEGG Sak til politisk behandling

Saksbehandler: Hansen, Anja Enhetsleder: Hansen, Anja, tlf. 78 97 74 85	Dato: 01.12.2015
Arkivsak: <arkivsaksnr>	
Saksordfører: Kyrrø, Hanne Kalliainen	

Utvalg	Saksnummer	Dato
Utvalg for plan og samferdsel	010/16	16.02.2016

PÅLEGG OM FJERNING AV STEINMASSER PÅ GBNR. 26/168 SKYTTERHUSFJELLET

Dokumenter i saken:

- 2015021260 FORHÅNDSVARSEL OM PÅLEGG - ULOVLIG LAGRING AV STEINMASSER PÅ GBNR 26/168 SKYTTERHUSFJELLET
- 2015017220 ANG. STEINMASSE UTENFOR EIENDOM
- 2015014488 ULOVLIG LAGRING AV STEINMASSER PÅ GBNR. 26/168 SKYTTERHUSFJELLET

Kort sammendrag:

Vegard Ingebrigtsen og Natalya Kovedyaeva har lagret steinmasser på gbnr. 26/168 Tunstadbakken 10, Skytterhusfjellet. Ihht. reguleringsbestemmelsene for skytterhusfjellet tillates det ikke utfyllt eller lagret steinmasser verken midlertidig eller permanent. Lagring av steinmasser er etter dette ulovlig.

Faktiske opplysninger:

Plan- og bygningsmyndigheten ble gjort kjent med at det på eiendommen 26/168 er lagret steinmasser. Reguleringsbestemmelsen for skytterhusfjellet, planID 2030-2009005, punkt 0.a) tillater ikke utfyllt eller lagret løsmasser, sprengstein, materialer og lignende verken midlertidig eller permanent.

22.06.2015 ble tiltakshaver tilskrevet og bedt om å redegjøre for forholdet, det gis frist for tilbakemelding til 06.07.2015. I brev datert 20.07.2015 fra Natalya Kovedyaeva, informeres kommunen om at steinmassene blir ryddet bort fra området innen en måneds tid.

Da bygningsmyndighet ikke har mottatt dokumentasjon på at steinmassene er fjernet og hvor dette er deponert, ble det den 18.09.2015 gitt forhåndsvarsel om pålegg og forhåndsvarsel om tvangsmulkt. Det ble gitt frist for fjerning eller søknad innen 12.10.2015. Det er ikke mottatt ytterligere uttalelse eller søknad etter forhåndsvarsel.

Vurderinger:

Lagring av steinmasser er utført i et område der det i reguleringsbestemmelsene ikke tillates utfyllt eller lagret løsmasser, sprengstein, materialer og lignende verken midlertidig eller permanent. Muligheten for å få godkjent den utførte lagringen ved en eventuell søknad, er ikke sannsynlig da dette strider mot bestemmelsene for Skytterhusfjellet. Lagringen av steinmasser skaper også problemer i forbindelse med brøyting og asfaltering av Tunstadbakken.

Da lagring av steinmasser er i strid med reguleringsbestemmelsen for Skytterhusfjellet, PlanID 2030-2009005, punkt 0.a), må saken behandles etter plan- og bygningslovens kapittel 32, hvor § 32-3 gir kommunen anledning til pålegg om retting av utført tiltak.

Plan- og bygningslovens § 32-3 lyder som følger:

”Ved forhold i strid med bestemmelser gitt i eller i medhold av denne loven, kan plan- og bygningsmyndighetene gi den ansvarlige pålegg om retting av det ulovlige forhold, opphør av bruk og forbud mot fortsatt virksomhet, samt stansing av arbeid.”

Administrasjonen ser det som viktig at man griper tak i tiltak som åpenbart strider mot planens intensjon.

Kommuneplanens hovedmål:

Sør-Varanger kommune skal utvikles til et lokalsamfunn som gir grunnlag for befolkningsvekst i alle deler av kommunen. Arealdisponering og offentlig service og tjenesteproduksjon skal dimensjoneres

ut fra en samlet befolkning på 12.000 innbyggere ved planperiodens utløp, og ha en kvalitet som gjør kommunen attraktiv som bosted og for etableringer og knoppskyting i privat næringsliv.

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

Næringsutvikling:

Infrastruktur:

Barn og ungdom:

Folkehelse:

Kompetansebygging:

Økonomi:

Universell utforming, jfr bestemmelser i plan og bygningslov:

Alternative løsninger:

Forslag til innstilling:

Med hjemmel i plan- og bygningslovens § 32-3 pålegges tiltakshaver å fjerne lagret steinmasser fra gnr. 26 bnr. 168 Tunstadbakken 10, Skytterhusfjellet til godkjent deponeringssted. Det settes frist fram til 01.07.2016 for å utføre fjerningen.

Dersom steinmasser ikke er fjernet innen fristen, ilegges tvangsmulkt iht. plan- og bygningslovens § 32-5 i form av dagsbøter.

Dagsbot settes til kr. _____

Begrunnelse:

Det er utført lagring av steinmasser i strid med bestemmelsene for Skytterhusfjellet, PlanID 2030-2009005, punkt 0.a). Lagringen av steinmassene er ulovlig og behandles ihht. plan- og bygningslovens kapittel 32, hvor § 32-3 gir kommunen anledning til pålegg om retting av utført tiltak. Lagringen av steinmasser skaper problemer i forbindelse med brøyting og asfaltering av Tunstadbakken. Administrasjonen ser det som viktig at man griper tak i tiltak som åpenbart strider mot planens intensjon.

Nina Bordi Øvergaard
rådmann



SØR-VARANGER KOMMUNE

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

SAKSFRAMLEGG Sak til politisk behandling

Saksbehandler: Inga Tamosaityte Enhetsleder: Inga Tamosaityte, tlf. 78 97 74 82	Dato: 22.01.2016
Arkivsak: <arkivsaknr>	
Saksordfører: Nesje, Robert	

Utvalg	Saksnummer	Dato
Utvalg for plan og samferdsel	011/16	16.02.2016

PÅLEGG OM RETTING AV TILTAK - UTLEGG AV FIBEROPTISK SJØKABEL I NEIDENFJORDEN

Vedlagte dokumenter:

Ilandføring Mikkelsnes.pdf
Kart utsnitt.pdf

Dokumenter i saken:

2016000313 SØKNAD GRAVETILLATELSE MIKKELSNES
2015027370 FORHÅNDSVARSEL OM PÅLEGG - UTLEGG AV FIBEROPTISK SJØKABEL I NEIDENFJORDEN
2015027368 SØKNAD GRAVETILLATELSE MIKKELSNES
2015027356 KABEL I HAVNEOMRÅDET MIKKELSNES
2015023109 UTTAELSE - UTLEGGING AV FIBEROPTISK SJØKABEL I NEIDENFJORDEN
2015022026 MELDING OM VEDTAK - UTLEGGING AV OPTISK SJØKABEL I NEIDENFJORDEN
2015020664 HØRING - UTLEGGING AV FIBEROPTISK SJØKABEL I NEIDENFJORDEN
2015019222 UTTAELSE OM UTLEGG AV SJØKABEL I NEIDENFJORDEN, SJØKART 116, SØR-VARANGER KOMMUNE, FINNMARK FYLKE
2015018804 INNKOMMET SØKNAD TIL HØRING - UTLEGGING AV FIBEROPTISK SJØKABEL I NEIDENFJORDEN
2015018425 INFORMASJON OM BEHANDLING AV SØKNAD OM UTLEGG AV SJØKABEL I NEIDENFJORDEN
2015018314 UTLEGG AV SJØKABEL I NEIDENFJORDEN - OVERSENDELSE AV UTTAELSE FRA SAMETINGET
2015017936 UTTAELSE - SØKNAD OM TILLATELSE TIL UTLEGG AV SJØKABEL I NEIDEN- OG MUNKEFJORDEN

2015016874 SVAR PÅ SØKNAD OM UTLEGG AV SJØKABEL I NEIDENFJORDEN
SJØKART 116
2015016597 VEDR SØKNAD FRA TELENOR OM UTLEGGING AV SJØKABEL I
NEIDENFJORDEN
2015016153 SØKNAD OM UTLEGG AV SJØKABEL I NEIDENFJORDEN

Kort sammendrag:

Ralacom på vegne av Telenor Norde AS har lagt inn fiberoptisk sjøkabel i strid med innlevert søknad som ble behandlet av Havnevesenet. Kabelen ble ikke plassert som det var beskrevet i søknaden, men mellom betong kai og stein kai på sørøstsiden av Mikkelsnes og dermed kommer i konflikt med havnerelatert kaiområdet og tiltaket er etter dette ulovlig.

Faktiske opplysninger:

Kommunen mottok 08.07.2015 søknad fra Telenor Norge AS om utlegging av fiberoptisk sjøkabel i Neidenfjorden som er grunnlag til tillatelse og behandling etter Havne- og Farvannsloven (HFL). Telenor Norge AS har i søknaden opplyst at kabelen skal føres i land i enden av vei på nordøstsiden av Mikkelsnes, det er illustrert med kartutsnitt (se vedlegg «Ilandføring Mikkelsnes»).

Neiden Båtforening beskrev i mottatt brev datert 08.12.2015 den faktiske plasseringen av ilandføring av kabel. Kabelen ble ikke plassert som det var beskrevet i søknaden, men mellom betong kai og stein kai på sørøstsiden av Mikkelsnes og dermed kommer i konflikt med havnerelatert kaiområdet som er vist i vedlagt kartutsnitt (se vedlegg «Kart utsnitt»). Det er lagt / gravd en ny kabel (fiber) over flere fortøyningsplasser i havnen. Utdrag fra brevet: «I ned kjøringen mellom kaiene er nå lagt ned en betong kum med stål lokk som blir i hinder for ned / opp kjøringen for båt opplag.

Kabelen som er lagt over fjorden kommer til kummen. Kabelen ligger åpent på bunn noen meter fra

flomålet. Dette vil føre til problemer, f.eks kabelen kan vi med sikkerhet si at vi kommer til skade fra

båt propeller og dregger man bruker når større båter legger til (bak dregg)»

Ilandføringen på Mikkelsnes synes å være i strid med søknaden som ga grunnlag til vurderingene og behandling etter HFL og tiltaket er etter dette ulovlig.

Plan- og byggesaksavdelingen sendte 10.12.2015 forhåndsvarsel om pålegg og tvangsmulkt til tiltakshaver. Frist for skriftlig tilbakemelding var 04.01.2016 og dette er ikke mottatt.

Vurdering:

Da tiltaket er i strid med søknaden som ga grunnlag til vurderingene og behandling etter HFL og tiltaket er etter dette ulovlig må saken behandles etter plan- og bygningslovens kapittel 32, hvor § 32-3 gir kommunen anledning til pålegg om retting.

Plan- og bygningslovens § 32-3 lyder som følger:

"Ved forhold i strid med bestemmelser gitt i eller i medhold av denne loven, kan plan- og bygningsmyndighetene gi den ansvarlige pålegg om retting av det ulovlige forhold, opphør av bruk og forbud mot fortsatt virksomhet, samt stansing av arbeid.

Ved utferdigelsen av pålegg skal det settes frist for oppfyllelse.

Samtidig med utferdigelsen av pålegg kan det fastsettes tvangsmulkt. Ved utferdigelse av pålegg gis opplysning om at pålegget vil kunne følges opp med forelegg som kan få virkning som rettskraftig dom."

Kommuneplanens hovedmål:

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

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

Næringsutvikling:

Infrastruktur:

Barn og ungdom:

Folkehelse:

Kompetansebygging:

Økonomi:

Universell utforming, jfr bestemmelser i plan og bygningslov:

Alternative løsninger:

Forslag til innstilling:

Med hjemmel i plan- og bygningslovens § 32-3 pålegges tiltakshaver å rette tiltaket og tilbakeføre terrenget slik det var tidligere. Det settes frist fram til 01.06.2016 for å rette tiltaket.

Dersom tiltaket ikke er rettet innen fristen, ilegges tvangsmulkt iht. plan- og bygningslovens § 32-5 i form av dagsbøter.

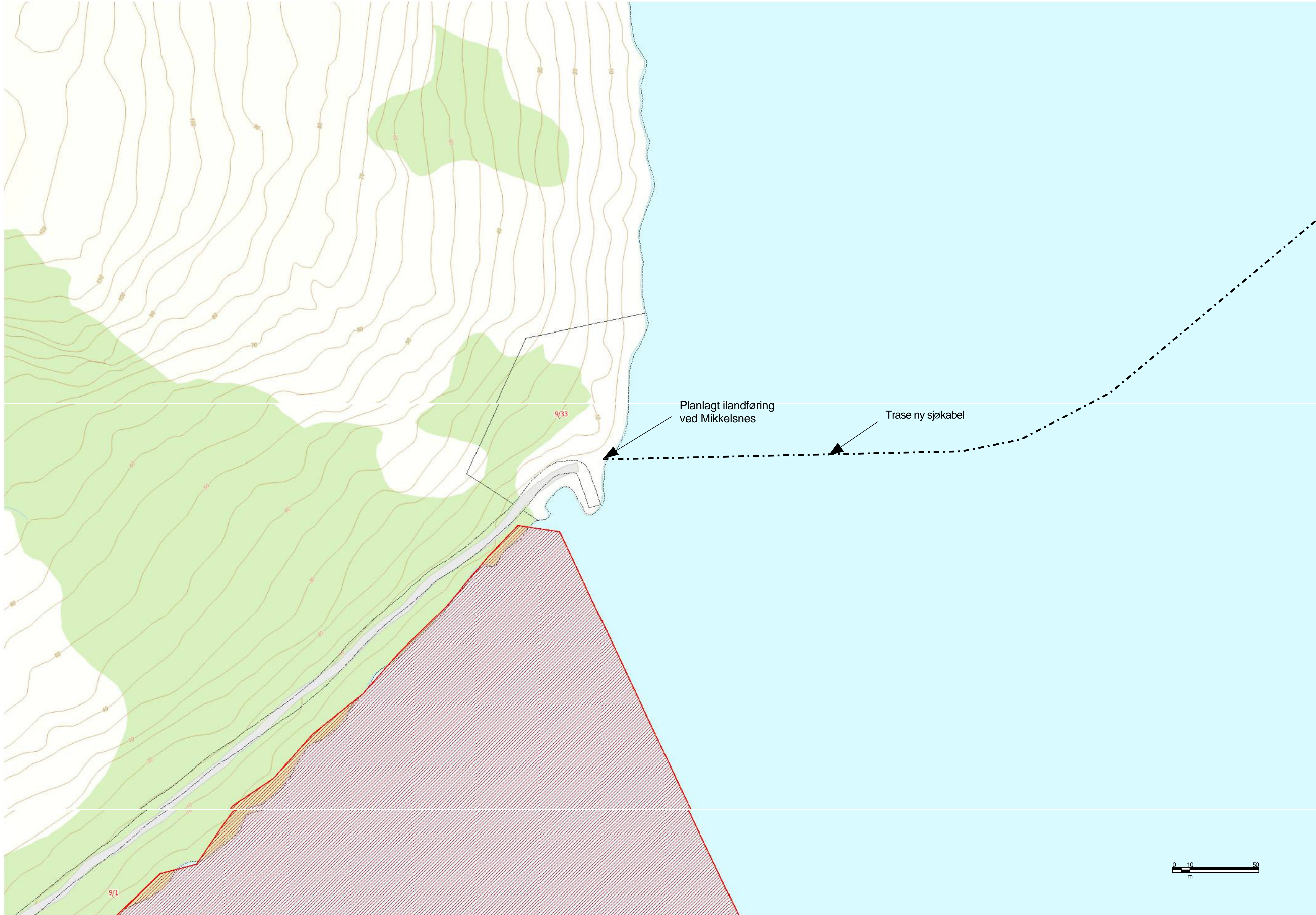
Dagsbot settes til kr. _____

Begrunnelse:

Tiltaket er utført i strid med gitt tillatelse og tillegg til dette er til stor hinder til brukere av båt havnen Mikkelsnes.

Nina Bordi Øvergaard
rådmann

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



9/33

Planlagt ilandføring
ved Mikkelsnes

Trase ny sjøkabel

9/1







SØR-VARANGER KOMMUNE

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

SAKSFRAMLEGG Sak til politisk behandling

Saksbehandler: Hansen, Anja Enhetsleder: Hansen, Anja, tlf. 78 97 74 85	Dato: 18.12.2015
Arkivsak: <arkivsaksnr>	
Saksordfører: Trasti, Frank Emil	

Utvalg	Saksnummer	Dato
Utvalg for plan og samferdsel	012/16	16.02.2016

SØKNAD OM DISPENSASJON FRA KOMMUNEPLANENS AREALDEL - VEI TIL GBNR 3/1/97 MARIGÅPPA

Vedlagte dokumenter:

Søknad - Eva og Trond Høiberget.pdf

Dokumenter i saken:

- 2015026959 SØKNAD OM TILLATELSE NY TILKOMSTVEI
- 2015026958 SØKNAD OM VEI TIL FRITIDSBOLIG GBNR 3/1/97 MARIGAPPA
- 2015025624 UTTALELSE - SØKNAD OM TILTAK GBN 3/1/97 MARIGAPPA
- 2015025525 VEDRØRENDE SØKNAD OM DISPENSASJON FOR TILTAK VEI PÅ GBNR.
3/1/97 MARIGAPPA
- 2015023978 UTTALELSE - SØKNAD OM VEI TIL FRITIDSBOLIG GBN 3/1/97
- 2015022979 INNKOMMET SØKNAD TIL HØRING- SØKNAD OM VEI TIL FRITIDSBOLIG
PÅ GBNR 3/1/97 MARIGAPPA
- 2015021845 MELDING OM MANGELFULL SØKNAD OM TILTAK VEI TIL GBNR 3/1/97
MARIGAPPA
- 2015021193 SØKNAD OM TILLATELSE ETTER PLAN- OG BYGNINGSLOVEN - NY VEI
TIL GBN 3/1/97
- 2015021192 GRUNNEIERS TILLATELSE TIL ETABLERING AV VEI TIL HYTTE GBN
3/1/97
- 2014021906 UTTALELSE VEDRØRENDE SØKNAD OM VEI TIL HYTTETOMT 3/1/97
MARIBUKT
- 2014015119 VEDRØRENDE TILTAK VEI PÅ GBN 3/1/97 MARIGAPPA
- 2014013457 FORHÅNDSVARSEL OM PÅLEGG OG TVANGSMULKT - ULOVLIG TILTAK
TIL EIENDOM 3/1/97 MARIGAPA
- 2014011754 REDEGJØRELSE
- 2014010122 REDEGJØRELSE OM MULIG ULOVLIG TILTAK TIL GBNR 3/1/97

Kort sammendrag:

Finnmarkseiendommen søker på vegne av Trond Høiberget om dispensasjon fra kommuneplanens arealdel for etablering av ny adkomst til hyttetomt gbnr. 3/1/97. Trond Høiberget har opparbeidet veien for 4 år siden.

Faktiske opplysninger:

Etter befaring foretatt 14.05.2014 ble det registrert opparbeidet vei til gnr. 3, bnr. 1, fnr. 97. Veien var ikke omsøkt eller gitt tillatelse til og det ble derfor bedt om redegjørelse fra tiltakshaver Trond Høiberget.

I redegjørelsen kommer det frem at det ble søkt om godkjenning av opprinnelig adkomst da fritidsboligen ble bygd i 1997. Eiendommen skulle benytte samme innkjørsel som allerede var etablert i området. Denne veien skulle så fortsette inn langs en fjellskrent opp mot fritidsboligen. Om vinteren ble det problemer med å holde veien langs fjellskrenten åpen. Tiltakshaver tok kontakt med plan- og utviklingsavdelingen for å få lagt om veien. Tiltakshaver skriver at han fikk muntlig tillatelse til å justere veien for å minimere snøproblemer om vinteren, og at dette ikke trengte søknad fordi det var en mindre justering.

25.06.2014 sendte kommunen forhåndsvarsel om pålegg og tvangsmulkt for ulovlig tiltak. Veien er søknadspliktig iht. plan- og bygningslovens § 20-1. Tiltaket er også plassert i LNFR-området, områder hvor tiltak vei til fritidsbolig ikke er tillatt. Det ble gitt frist om opphør av ulovlighet eller søknad til 25.07.2014.

Etter ønske fra tiltakshaver ble det avholdt møte angående tiltaket den 15.07.2014. Tiltakshaver ønsker å søke om tillatelse for opparbeidet vei. Det må innhentes tillatelse fra grunneier Finnmarkseiendommen for tiltaket. Det ble gitt ny frist til 15.10.2014 for komplett søknad.

17.09.2015 mottas søknad for tiltaket fra Finnmarkseiendommen. Finnmarkseiendommen har som vilkår for tillatelsen til etablering at deler av eksisterende adkomst fjernes å tilbakeføres og arealet tilrettelegges slik at det kan gro til med stedege arter.

I forbindelse med behandlingen er det innhentet uttalelser fra høringsinstansene.

Fylkesmannen i Finnmark

Fylkesmannen i Finnmark har ikke uttalt seg til søknaden.

Finnmark Fylkeskommune

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

Sametinget

Etter vurdering av beliggenhet og omfang og ellers kjente forhold kan vi ikke se at det er fare for at det omsøkte tiltaket kommer i konflikt med automatisk fredete samiske kulturminner. Sametinget har derfor ingen merknader til søknaden.

Finnmarkseiendommen innhentet uttalelse fra reinbeitedistrikt 4/5B som ikke hadde

merknader til saken.

Vurdering

Da tiltaket er i strid med kommuneplanens arealdel – LNFR, må søknaden behandles etter plan- og bygningslovens kapittel 19, hvor § 19-2 gir kommunen anledning til å gi dispensasjon.

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

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

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

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

Søkers begrunnelse for dispensasjonssøknaden:

Eiendommen fikk i forbindelse med oppføring av fritidsbolig, tillatelse til å benytte samme innkjørsel som allerede var etablert i området. Denne veien skulle så fortsette inn langs en fjellskrent opp mot fritidsboligen. Om vinteren ble det problemer med å holde veien langs fjellskrenten åpen. Tiltakshaver tok kontakt med plan- og utviklingsavdelingen for å få lagt om veien. Tiltakshaver skriver at han fikk muntlig tillatelse til å justere veien for å minimere snøproblemer om vinteren, og at dette ikke trengte søknad fordi det var en mindre justering.

Det søkes derfor om dispensasjon for den nye veien på grunn av snøproblemer langs fjellskrenten.

Administrasjonens vurdering etter første strekpunkt:

Det søkes om tillatelse til vei i område avsatt til Landbruk, Natur- Friluftsområder og Reindrift. I området er det ikke tillat med annen bygge- og anleggsvirksomhet enn den som har direkte tilknytning til landbruk eller stedbunden næring. LNFR-omfatter ikke vanlige private hytter.

Fritidsboligen har tidligere fått tillatelse til opparbeidelse av vei og har i denne mulighet for adkomst med kjøretøy til fritidsbolig. Flytting av veien innebærer opparbeidelse av ny vei over en strekning på 160 meter og kan ikke anses som en mindre justering. En flytting av veien vil føre til store terrenginngrep og kan få negativ virkning for landskapet og allmenne natur- og friluftinteresser.

Tiltaket er ikke i tråd med bestemmelsene, formålsbestemmelsen blir vesentlig tilsidesatt.

Kommunen skal ikke behandle dispensasjon videre når andre ledd første punktum ikke er oppfylt, da loven består av to kumulative vilkår. Da dispensasjon for flytting av vei avslås etter bestemmelsens første punktum, vurderes ikke tiltaket i forhold til fordeler og ulemper, da både første og andre punktum må oppfylles for at dispensasjon skal kunne gis.

Administrasjonens vurdering etter naturmangfoldlovens §§ 8-12, jf. § 7:

I henhold til naturmangfoldlovens § 7 skal prinsippene i lovens §§ 8-12 legges til grunn ved utøving av offentlig myndighet. Lovens § 8 stiller krav om kunnskap til naturmangfoldet, søk i

naturbase og artsdatabanken viser ingen freda dyre eller plantearter i området. Ut i fra dette anser administrasjonen at kunnskapsgrunnlaget i denne sak er tilstrekkelig og lovens § 9 kommer derfor ikke til anvendelse.

Da tiltaket er utført uten tillatelse og er i strid med kommuneplanens arealdel, må saken behandles etter plan- og bygningslovens kapittel 32, hvor § 32-3 gir kommunen anledning til pålegg om retting av utført tiltak.

Plan- og bygningslovens § 32-3 lyder som følger:

”Ved forhold i strid med bestemmelser gitt i eller i medhold av denne loven, kan plan- og bygningsmyndighetene gi den ansvarlige pålegg om retting av det ulovlige forhold, opphør av bruk og forbud mot fortsatt virksomhet, samt stansing av arbeid.”

Administrasjonen ser det som viktig at man griper tak i tiltak som åpenbart strider mot planens intensjon.

Kommuneplanens hovedmål:

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

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

Næringsutvikling:

Infrastruktur:

Barn og ungdom:

Folkehelse:

Kompetansebygging:

Økonomi:

Universell utforming, jfr bestemmelser i plan og bygningslov:

Alternative løsninger:

Med hjemmel i plan- og bygningsloven § 19-2 innvilger utvalg for plan- og samferdsel søknad om dispensasjon fra kommuneplanens arealdel og gir tillatelse til opparbeidelse av ny vei til gnr. 3, bnr. 1, fnr. 97, Marigappa Bugøynes.

Begrunnelse:

.....

Forslag til innstilling:

Med hjemmel i plan- og bygningsloven § 19-2 gir utvalg for plan- og samferdsel avslag på søknad om dispensasjon fra kommuneplanens arealdel for opparbeidelse av ny vei til gnr. 3, bnr. 1, fnr. 97, Marigappa Bugøynes.

Med hjemmel i plan- og bygningslovens § 32-3 pålegges tiltakshaver å fjerne ny vei opparbeidet for 4 år siden til gnr. 3, bnr. 1, fnr. 97, Marigappa Bugøynes. Det settes frist fram til 01.07.2016 for å utføre fjerningen.

Dersom opparbeidet vei ikke er fjernet innen fristen, ilegges tvangsmulkt iht. plan- og bygningslovens § 32-5 i form av dagsbøter.

Dagsbot settes til kr. _____

Begrunnelse:

I området er det ikke tillat med annen bygge- og anleggsvirksomhet enn den som har direkte tilknytning til landbruk eller stedbunden næring. LNFR-omfatter ikke vanlige private hytter. Tiltaket er ikke i tråd med bestemmelsene og formålsbestemmelsen blir vesentlig tilsidesatt. Fritidsboligen har tidligere fått tillatelse til opparbeidelse av vei og har i denne mulighet for adkomst med kjøretøy til fritidsbolig. Flytting av veien innebærer opparbeidelse av ny vei over en strekning på 160 meter og kan ikke anses som en mindre justering. En flytting av veien vil føre til store terrenginngrep og kan få negativ virkning for landskapet og allmenne natur- og friluftinteresser.

Tiltaket er i strid med kommuneplanens arealdel og oppført uten søknad og tillatelse. Tiltaket er etter dette ulovlig og behandles iht. plan- og bygningslovens kapittel 32, hvor § 32-3 gir kommunen anledning til pålegg om retting av utført tiltak. Administrasjonen ser det som viktig at man griper tak i tiltak som åpenbart strider mot planens intensjon.

Nina Bordi Øvergaard
rådmann

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

Eva og Trond Høiberget

Postboks73

9935 BUGØYNES

Bugøynes 13.10.2014

FEFO

9800 VADSØ

Vedr. **SØKNAD OM JUSTERING AV TRASE FOR HYTTEVEI.**

I 1997 startet vi bygging av hytta vår i Marigåppa (Maribukt) i Sør-Varanger kommune. Dette etter at alle søknader og tillatelser var på plass.

I søknadsprosessen søkte vi første omgang om å benytte allerede eksisterende avkjørsel og vei opp på kanten fram mot hytta til familien Haldorsen, samt en forlengelse fram til hytta vår (se kartvedlegg). Etter at hytta var ferdig søkte vi ut fra Trond si helse om at veien skulle bli permanent. Etter befaringer i området innvilget Sør-Varanger kommune det.

For 4 år siden hadde vi telefonisk kontakt med Plan- og utviklingsavdelingen med forespørsel om å endre traseen like etter avkjørselen fra fylkesveien for å unngå et parti hvor en stor snøfonn holdt veien stengt fra november til april. Tilbakemeldinga var at så lenge veien i utgangspunktet var godkjent, ville en mindre justering være OK. Dessverre har vi ikke dette skriftlig.

I vår ble det en del avisskriverier om ulovlige hytteveier i Marigåppa, deriblant vår vei. I ettertid har kommunen funnet fram til vedtak og godkjenning ang. vår vei, samt tegning av traseen. Imidlertid samsvarer ikke kommunens tegning med traseen vi hadde søkt om, - og har benyttet hele tiden.

Etter et møte med Plan- og utviklingsavdelingen på kommunen, ble vi enige om at vi måtte søke om Nytt tiltak ut fra de faktiske forhold, først ovenfor FEFO, dernest Sør-Varanger kommune.

Saksopplysninger ut fra vedlagt kart:

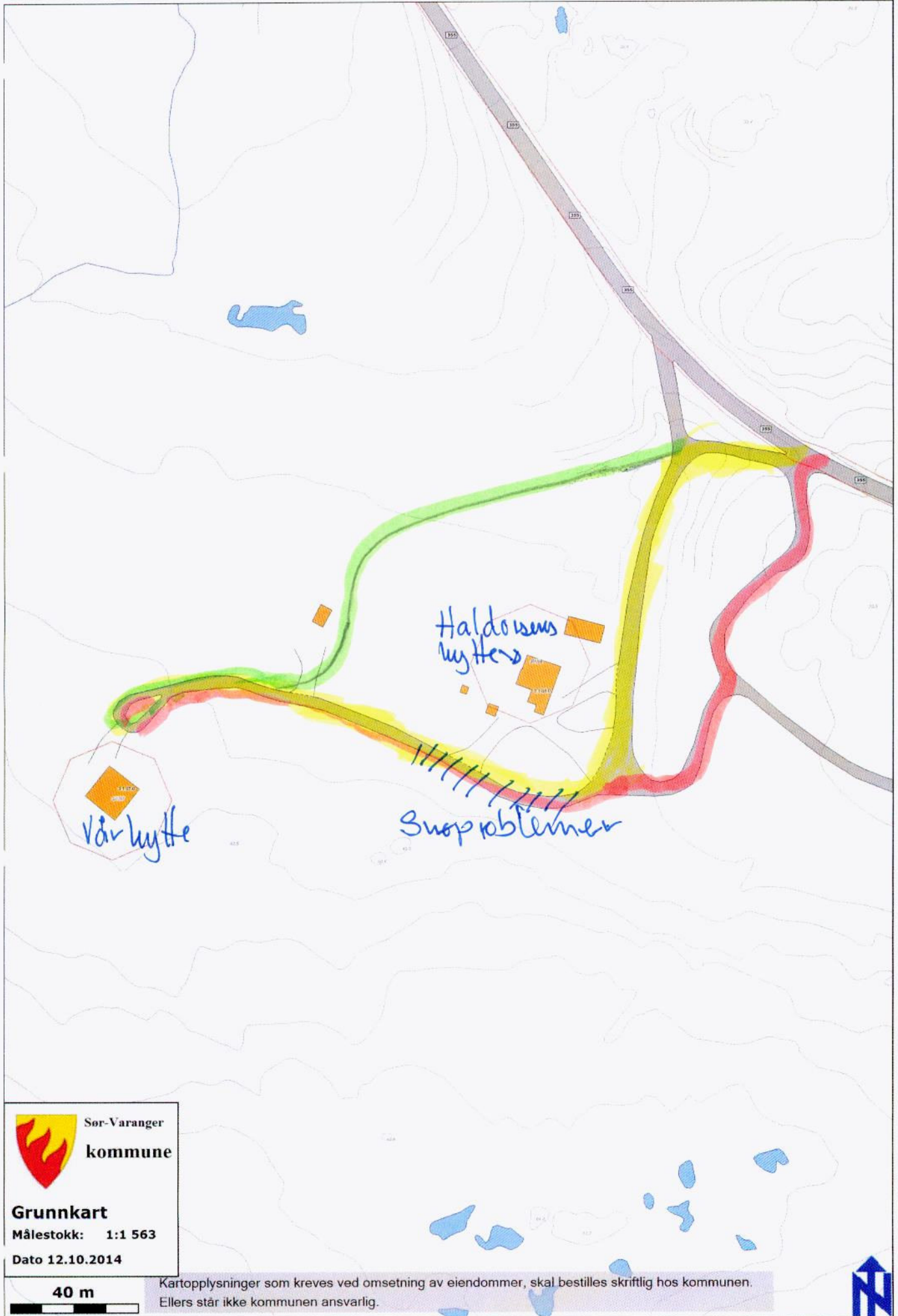
- Avkjøring fra Fylkesvei er av Statens vegvesen godkjent i 1986. Det lå til grunn i vår opprinnelige søknad i 1997. Den er det gitt tillatelse til å benytte.
- Vår søknad omhandlet den gang den gule traseen. Den har vi brukt hele tiden.
- Den røde traseen var den vi fikk se under vårt møte med kommunen i sommer. Den har vi aldri benyttet.
- Den grønne traseen ble etablert etter telefonsamtalen for 4 år siden. Det er den vi benytter i dag.

Vi søker på grunn av snøproblemer om å endre traseen etter avkjørselen til den grønne traseen i hht. vedlagt skisse. I etterkant av avisskrivene har Jan Ingolf Kleppe hos Fylkesmannen foretatt en befarung i området. Han hadde ingen merknader til den omsøkte traseen.

Med hilsen


EVA og TROND HØIBERGET





Sør-Varanger
kommune

Grunnkart

Målestokk: 1:1 563

Dato 12.10.2014

40 m

Kartopplysninger som kreves ved omsetning av eiendommer, skal bestilles skriftlig hos kommunen.
Ellers står ikke kommunen ansvarlig.





SØR-VARANGER KOMMUNE

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

SAKSFRAMLEGG Sak til politisk behandling

Saksbehandler: Marthinussen, Trond Enhetsleder: Marthinussen, Trond, tlf. 78 97 74 89	Dato: 01.02.2016
Arkivsak: <arkivsaknr>	
Saksordfører: Slagtern, Britt Helen N.	

Utvalg	Saksnummer	Dato
Utvalg for plan og samferdsel	013/16	16.02.2016

FISKEBECK PROSJEKT AS - KLAGER PÅ DELEGERT VEDTAK OM AVSLAG PÅ SØKNAD OM DISPENSASJON.

Vedlagte dokumenter:

SØKNAD OM DISPENSASJON FRA BYGGEFORBUD I LNF-OMRÅDE
VEDTAK PÅ SØKNAD OM DISPENSASJON FRA KOMMUNEPLANENS AREALDEL -
17/1/33 SKOGFOSS.
KLAGE PÅ VEDTAK OM AVSLAG PÅ DISP SØKNAD

Dokumenter i saken:

- 2016000288 UTTALELSE VEDRØRENDE SØKNAD OM DISPENSASJON FRA LNF 100-METERS BELTE
- 2015028141 FYLKESMANNEN BER OM Å FÅ UTSATT HØRINGSFRIST FOR KOMMUNENS SAK 15/2696/8
- 2015026688 TIL HØRING - SØKNAD OM DISPENSASJON FRA LNF/100-METERS BELTE V/PASVIKELVA.
- 2015026024 KLAGE PÅ VEDTAK OM AVSLAG PÅ DISP SØKNAD
- 2015025804 VEDTAK PÅ SØKNAD OM DISPENSASJON FRA KOMMUNEPLANENS AREALDEL - 17/1/33 SKOGFOSS.
- 2015025498 SØKNAD OM DISPENSASJON FRA BYGGEFORBUD I LNF-OMRÅDE
- 2015023779 SØKNAD OM BRUKSENDRING AV GNR 17/1/33 FRA FRITID TIL BOLIG
- 2015019748 TILBAKEMELDING PÅ BYGGESAK SKOGFOSS - GBN 17/1/33
- 2015017836 VEDRØRENDE SØKNAD OM TILLATELSE TIL Å RIVE/OPPFØRE NY HYTTE PÅ 17/1/33
- 2015016599 SØKNAD OM TILLATELSE TIL TILTAK 17/1/33 - FRITIDSBOLIG

Kort sammendrag:

Fiskebeck Prosjekt AS, har på vegne av Geir Torbjørnsen tidligere søkt om dispensasjon fra kommuneplanens arealdel – fra det generelle byggeforbudet i LNF og i 100-meters belte langs Pasvikelva.

Søknaden ble behandlet administrativt 17.11.15, og hvor det ble fattet vedtak om avslag. Vedtaket ble begrunnet med at hensynet bak bestemmelsene ble vesentlig tilsidesatt – jfr PBL § 19-2 andre ledd.

Fiskebeck Prosjekt AS / Geir Torbjørnsen har klaget på overnevnte vedtak i eget brev datert 18.11.15, og denne klagen fremmes nå til politisk behandling.

Faktiske opplysninger:

Fiskebeck Prosjekt AS, har på vegne av tiltakshaver Geir Torbjørnsen - tidligere søkt om tillatelse til å rive eksisterende hytte og oppføre ny på gnr.17 bnr.1 fnr.33 v/Skogfoss. Begrunnelsen for søknaden var at eksisterende hytte har store setningskader som følge av dårlige grunnforhold, og at eier ikke lenger fant det hensiktsmessig eller økonomisk forsvarlig å fortsette med stadige utbedringer.

Eksisterende hytte er oppført i en etasje, har et bebygd areal på ca. 87m² og et bruksareal på 80m². Den omsøkt nye hytten har to etasjer og et samlet bruksareal på 156m². Da den nye hyttens utforming og arealer langt overskrider kommuneplanens retningslinjer for fritidsbebyggelse (maksimalt bruksareal 90m² og i en etasje), så informerte vi søker i brev av 30.07.15 om at administrasjonen ikke er delegert myndighet til å fatte vedtak i slike saker, samtidig som vi ba om en tilbakemelding på om de ønsket saken fremmet til politisk behandling, noe søker etter dette skriftlig bekreftet at de ønsket.

I mottatte svarbrev begrunnes ønsket om å oppføre den nye og vesentlig større hytten, med at Geir Torbjørnsen som eier bedriften Barel AS, benytter hytten til «salgsmøter» for bedriftens kunder. Det er derfor ønskelig med noe bedre plass/tilrettelagt for traktering av sine kunder i framtiden.

Under forberedelsene med å fremme saken (arealer/utforming av den nye hytten) til politisk behandling, så ser vi at aktuelle punktfeste/byggested både befinner seg i et område som er avsatt til LNF uten underformål i kommuneplanens arealdel, og i 100-meters belte langs Pasvikelva. Søker ble pr telefon informert om disse forhold, og vi mottok deretter søknad om dispensasjon fra det generelle byggeforbudet i LNF, og i 100-meters belte langs Pasvikelva.

Dispensasjonssøknaden beskrev to alternativer:

1. Søknad om dispensasjon for oppføring av ny hytte i 2.etg, og med et samlet bruksareal på ca. 156m²
2. Søknad om dispensasjon for bruksendring av grunn/punktfeste fra fritid til boligformål.

Utredningen for vårt vedtak fattet den 17.11.15 var:

Plan- og bygningsloven § 19-2 beskriver at dispensasjon ikke kan gis dersom hensynene bak bestemmelsen det dispenseres fra, eller hensynene i loven formålsbestemmelse, blir vesentlig tilsidesatt. I tillegg må fordelene med å gi dispensasjon være klart større enn ulempene etter en samlet vurdering.

Omsøkte byggested/punktfeste er lokalisert i et LNF-område uten underformål, i tillegg til at det ligger i 100-meters belte langs Pasvikelva.

Kommuneplanens arealdel punkt 2.3 «Tiltak ikke tillatt langs vassdrag» - beskriver blant annet at tiltak etter PBL § 93 a og c ikke er tillatt / jfr dagens gjeldende PBL § a og d.

Eksisterende hytte er oppført i 1.etg og har et bruksareal på 80m². Den nye hytten ønskes oppført i 2.etg med et samlet bruksareal på ca. 156m². (Beskrevet og omsøkt som alternativ 1.) Dette er en vesentlig utvidelse sammenlignet med dagens forhold/fritidsbebyggelse på aktuelle punktfestet – og følgelig også i strid med forbudet mot slike tiltak som beskrevet i kommuneplanens arealdel punkt 2.3 «tiltak nevnt etter PBL § 93 a og c».

Bruksendring av punktfeste fra fritid til boligformål (beskrevet og omsøkt som alternativ 2.) vil og være i strid med bestemmelsen som nevnt ovenfor.

Begrunnelsen for vårt avslag var:

Den omsøkt nye hytten er å anse som en vesentlig utvidelse av eksisterende fritidsbebyggelse på omsøkte punktfeste, og vil være i strid med bestemmelsene i kommuneplanens arealdel punkt 2.3 «tiltak nevnt etter PBL § 93 a og b». Bruksendring fra fritid til boligformål vil i realiteten også medføre en vesentlig utvidelse av bygningsmassen sammenlignet med dagens forhold. Som en følge av dette så vil hensynet bak bestemmelsene det er søkt om dispensasjon fra blir vesentlig tilsidesatt, og følgelig så kan det heller ikke gis dispensasjon – jfr PBL § 19-2 andre ledd.

Begrunnelse for nå mottatte klage:

Klagen er blant annet begrunnet med at Geir Torbjørnsen ønsker å få avklart mulighetene for sin hyttetomt, samt en generell avklaring for hva kommunens politikere ønsker for utvikling i områder utenfor tettbygd strøk (LNF områder). Det argumenteres for at Torbjørnsen i egenskap av å være eier av Barel AS – benytter hytten / området i forbindelse med sin næringsaktivitet, og skriver at det ikke er få salgsmøter som er blitt lagt til sin hytte. Det beskrives derfor som svært gunstig å få etablert en hytte eller bolig som kan håndtere flere personer enn det som inngår i hans egen familie.

Torbjørnsen mener og at fordelene med å innvilge han dispensasjon er større enn ulempene, og at hensynet bak bestemmelsene blir vesentlig tilsidesatt hvis man tar hensyn til de næringsmessige fordelene som legges til grunn.

Utredning av klage:

Klagen frambringer ingen momenter som ikke er blitt vurdert tidligere. Hva angår spørsmålet om å få avklart mulighetene for aktuelle festetomt, så er dette allerede avklart i dagens gjeldende kommuneplan. Området er avsatt til LNF uten underformål, i tillegg til at punktfeste ligger innenfor 100-meters belte til Pasvikelva. Dette medfører derfor at det gjelder et generelt bygge- og tiltaksforbud for alle tiltak som ikke inngår i LNF (landbruk, natur og friluftsliv).

Imidlertid så er det ikke slik at en ikke kan utføre vedlikehold/oppgradering av eksisterende bygninger innenfor de områder hvor disse bestemmelsene er gjort gjeldende, men det er ikke tillatt med nybygg eller utvidelser av eksisterende bygninger med mindre disse inngår i LNF formålet.

Kommuneplanens generelle retningslinjer for fritidsbebyggelse, beskriver at hytter kan oppføres med en mønehøyde på maksimalt 5.meter, kan ha et bruksareal på inntil 90m² - og at uthusets størrelse kan være inntil 30m². Dette er planlagt videreført i ny plan. Tillatelser til

å oppføre fritidsbebyggelse med arealer utover dette vil kunne skape presedens for tilsvarende saker i fremtiden. Hvis man ønsker å endre disse størrelsesbegrensningene, så bør dette skje i forbindelse med arbeidene som nå pågår med rulleringen av kommuneplanens arealdel.

SVK er ikke forelagt kvittering for at naboer/gjenboere til Torbjørnsens punktfeste er varslet om, eller har gitt sitt samtykke til omsøkte tiltak. Hvis utvalget innvilger dispensasjon slik omsøkt, så vil et slikt vedtak kunne kjennes ugyldig hvis naboer/gjenboere i ettertid protesterer/klager på et eventuelt slikt vedtak.

Dispensasjonssøknaden har vært sendt på høring til sektormyndighet. Vi har kun mottatt svar fra Sametinget, og de har ingen spesielle merknader til søknaden.

Grunneier (FEFO) har ikke ønsket å ta stilling til søknaden før det er fattet vedtak i SVK. De ber derfor om å bli informert om kommunens vedtak før de behandler saken etter Finnmarksloven.

Kommuneplanens hovedmål:

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

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

Næringsutvikling:

Infrastruktur:

Barn og ungdom:

Folkehelse:

Kompetansebygging:

Økonomi:

Universell utforming, jfr bestemmelser i plan og bygningslov:

Alternative løsninger:

Med hjemmel i PBL § 19-2 innvilger utvalg for plan- og samferdsel søknad om dispensasjon,

og tillater et av følgende omsøkte alternativer:

1. Dispensasjon for oppføring av hytte i 2.etasjer, og med et bruksareal på 156m².
2. Dispensasjon for bruksendring av grunn/punktfeste fra fritid til boligformål.

Begrunnelse:

Utvalget begrunner selv sitt vedtak.

Forslag til innstilling:

Med hjemmel i plan- og bygningslovens § 19-2, opprettholder utvalg for plan- og samferdsel administrasjonens tidligere vedtak i denne sak datert 17.11.15, og gir ikke søker/tiltakshaver medhold i sin klage. (Det gis ikke dispensasjon for oppføring av ny 156m² hytte eller bruksendring av grunn/punktfeste fra fritid til boligformål).

Begrunnelse:

Den omsøkte nye hytten er å anse som en vesentlig utvidelse av eksisterende bebyggelse på omsøkte punktfeste, og vil være i strid med bestemmelsene i kommuneplanens arealdel punkt 2.3 «Tiltak ikke tillatt langs vassdrag» og som blant annet beskriver at tiltak etter PBL § 93 a og c ikke er tillatt / jfr dagens PBL § 20-1 a og d. Bruksendring fra fritid til boligformål, vil i realiteten også medføre en vesentlig utvidelse av bygningsmassen sammenlignet med dagens forhold. Da hensynet bak bestemmelsene det er søkt om dispensasjon fra blir vesentlig tilsidesatt, så kan det heller ikke gis dispensasjon – jfr PBL § 19-2 andre ledd.

Nina Bordi Øvergaard
rådmann

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

Sør-Varanger kommune

Plan og byggesaksavdeling

Dato: 12.11.2015

**SØKNAD OM DISPENSASJON FRA BESTEMMELSER I AREALPLAN, SØR-VARANGER
KOMMUNE, FOR EIENDOM 17/1/33, Skogfoss.**

Kommunens saksnr.: 15/2696.

I forbindelse med tidligere innsendte søknad om tiltak på fritidsbolig til tiltakshaver Geir Torbjørnsen på Skogfoss, eiendom 17/1/33. Der ble det søkt om riving og bygging av ny fritidsbolig. I følge bestemmelsene er det ikke tillatt med tiltak på eksisterende fritidsboliger og boliger.

Vi ønsker å søke om dispensasjon for to alternativer;

1. Vi søker om dispensasjon fra byggeforbud i LNF-område og byggeforbud i 100-meters sonen langs Pasvikelva for bygging av fritidsbolig til erstatning for revet eksisterende bygg. Fritidsboligen skal bygges større enn retningslinjer i bestemmelsene tilsier.

Eller

2. Vi søker om bruksendring fra fritidsbolig til bolig.

Dette er pga. at vi ikke kan finne bestemmelser som ivaretar eksisterende bebyggelse for fritidsbolig og boliger i LNF-områder. Dette er underlig, siden de aller fleste av bygninger som eksisterer i dette formålsområdet er hytter og boliger!

Med vennlig hilsen

Fiskebeck Prosjekt AS



Jens-Åge Mikkola



SØR-VARANGER KOMMUNE
PLAN- OG UTVIKLING

Fiskebeck Prosjekt AS
Pasvikveien 2

9900 KIRKENES

Vår ref.: Saksnr.: 15/2696/7	Deres ref.:	Dato: 17.11.2015
Saksbehandler: Marthinussen, Trond	Telefonnr.: 78 97 74 89	Epostadresse saksbehandler: postmottak@svk.no

DELEGERT VEDTAK:

Utvalg	Saksnummer
Bygge- og delingssaker, delegert	217/15

VEDTAK PÅ SØKNAD OM DISPENSASJON FRA KOMMUNEPLANENS AREALDEL - 17/1/33 SKOGFOSS.

Saksopplysninger:

Fiskebeck Prosjekt AS, har på vegne av tiltakshaver Geir Torbjørnsen søkt om tillatelse til å rive eksisterende hytte og oppføre ny på gnr.17 bnr.1 fnr.33 v/Skogfoss. Begrunnelsen for søknaden var at eksisterende hytte har store setningsskader som følge av dårlige grunnforhold, og at eier ikke lenger fant det hensiktsmessig eller økonomisk forsvarlig å fortsette med stadige utbedringer.

Eksisterende hytte er oppført i en etasje, har et bebygd areal på ca. 87m² og et bruksareal på 80m². Den omsøkt nye hytten har to etasjer og et samlet bruksareal på 156m². Da den nye hyttens utforming og arealer langt overskrider kommuneplanens retningslinjer for fritidsbebyggelse (maksimalt bruksareal 90m² og i en etasje), så informerte vi søker i brev av 30.07.15 om at administrasjonen ikke er delegert myndighet til å fatte vedtak i slike saker, samtidig som vi ba om en tilbakemelding på om de ønsket saken fremmet til politisk behandling – noe søker etter dette skriftlig bekreftet at de ønsket.

I samme brev begrunnes ønsket om å oppføre den nye og vesentlig større hytten, med at Geir Torbjørnsen som eier bedriften Barel AS, benytter hytten til «salgsmøter» for bedriftens kunder. Det er derfor ønskelig med noe bedre plass/tilrettelagt for traktering av sine kunder i framtiden.

Under forberedelsene med å fremme saken (arealer/utforming av den nye hytten) til politisk behandling, så ser vi at aktuelle punkt feste/byggested både befinner seg i et område som er avsatt til LNF uten underformål i kommuneplanens arealdel, og i 100-meters belte langs Pasvikelva. Søker ble pr telefon informert om disse forhold, og vi har nå mottatt søknad om dispensasjon fra det generelle byggeforbudet i LNF, og i 100-meters belte langs Pasvikelva.

Dispensasjonssøknaden beskriver to alternativer.

1. Søknad om dispensasjon for oppføring av hytte i 2.etg, og med et bruksareal på ca. 156m².
2. Søknad om dispensasjon for bruksendring av grunn/punkt feste fra fritid til boligformål.

Saksutredning:

Plan- og bygningsloven § 19-2 beskriver at dispensasjon ikke kan gis dersom hensynene bak bestemmelsen det dispenseres fra, eller hensynene i loven formålsbestemmelse, blir vesentlig tilsidesatt. I tillegg må fordelene med å gi dispensasjon være klart større enn ulempene etter en samlet vurdering.

Omsøkte byggested/punktfeste er lokalisert i et LNF-område uten underformål, i tillegg til at det ligger i 100-meters belte langs Pasvikelva.

Kommuneplanens arealdel punkt 2.3 «Tiltak ikke tillatt langs vassdrag» - beskriver blant annet at tiltak etter PBL § 93 a og c ikke er tillatt / jfr dagens gjeldende PBL § a og d.

Eksisterende hytte er oppført i 1.etg og har et bruksareal på 80m². Den nye hytten ønskes oppført i 2.etg med et samlet bruksareal på ca. 156m². (Beskrevet og omsøkt som alternativ 1.) Dette er en vesentlig utvidelse sammenlignet med dagens forhold/fritidsbebyggelse på aktuelle punktfestet – og følgelig også i strid med forbudet mot slike tiltak som beskrevet i kommuneplanens arealdel punkt 2.3 «tiltak nevnt etter PBL § 93 a og c».

Bruksendring av punktfeste fra fritid til boligformål (beskrevet og omsøkt som alternativ 2.) vil og være i strid med bestemmelsen som nevnt ovenfor.

Vedtak

Med hjemmel i Plan- og bygningslovens § 19-2, avslår plan- og utviklingssjef søknad om dispensasjon fra kommuneplanens arealdel, for oppføring av omsøkte fritidsbolig og bruksendring fra fritid til boligformål på gnr.17 bnr.1 fnr.33.

Begrunnelse

Den omsøkt nye hytten er å anse som en vesentlig utvidelse av eksisterende fritidsbebyggelse på omsøkte punktfeste, og vil være i strid med bestemmelsene i kommuneplanens arealdel punkt 2.3 «tiltak nevnt etter PBL § 93 a og b».

Bruksendring fra fritid til boligformål vil i realiteten også medføre en vesentlig utvidelse av bygningsmassen sammenlignet med dagens forhold. Som en følge av dette så vil hensynet bak bestemmelsene det er søkt om dispensasjon fra blir vesentlig tilsidesatt, og følgelig så kan det heller ikke gis dispensasjon – jfr PBL § 19-2 andre ledd.

GEBYR

Det skal betales gebyr for byggetillatelsen etter satser fastsatt av kommunestyret.

C.3.4.2 Behandling av søknad om dispensasjon: kr 6 350,-

Gebyret faktureres på egen innbetalingsblankett som vil bli tilsendt.

Vi ber om at vårt saksnummer 15/2696 oppgis ved alle henvendelser angående saken.

I hht forvaltningslovens § 28, er det anledning til å klage på dette vedtak. Fristen for å klage er 3 uker fra tidspunktet underretning om vedtaket er kommet fram til vedkommende part – jfr § 29. Klagen skal sendes den instans som har truffet vedtaket.

Med vennlig hilsen

Marthinussen, Trond
byggesaksbehandler

Kopi:

FAKTURERINGSBILAG:

Oppdrags- giver:	Varenr.:	Mottakers navn, adresse	Beløp:	Tekst
04	202	Geir Torbjørnsen, Parnassveien 39, 9900 Kirkenes	6350,-	Behandling av søknad om dispensasjon – 17/1/33

Sør-Varanger kommune

Plan og byggesaksavdeling

Dato: 18.11.2015

Klage på vedtak om avslag på søknad om dispensasjon fra bestemmelser om LNF-område EIENDOM 17/1/33, Skogfoss.

Kommunens saksnr.: 15/2696.

Tiltakshaver Geir Torbjørnsen ønsker å klage på vedtak om avslag for søknad om dispensasjon fra bestemmelser i kommunens arealplan.

Begrunnelse.

Tiltakshaver ønsker å få avklart mulighetene som ligger for denne festetomten og en generell avklaring for hva kommunens politikere ønsker for utvikling i områder utenfor tettbygd strøk? Hva ønsker kommunen for LNF-områder, som Sør-Varanger kommune stort sett består av.

I kommuneplanens samfunnsdel uttrykker man blant annet følgende, listen er ikke uttømmende:

- At kommunen og næringslivet i fellesskap markedsfører Sør-Varangers potensial og kvaliteter.
- Kommunens oppgave er å legge forholdene til rette for privat næringsvirksomhet og verdiskaping.

Men hva med distriktene? Skal det i praksis kun være landbruksrelaterte eller reindriftsrelaterte tiltak som skal kunne gjennomføres i distriktene? Hva med annen næring og privat utvikling? Hva med den vanlige beboer som eier en hytte eller bolig og gjerne vil gjøre forbedrende tiltak?

Geir Torbjørnsen er eier av Barel AS. Bedriften har ingen kunder eller leverandører i nærområdet, faktisk så er det ca. 2000 km til nærmeste! Barel AS blir av veldig mange av kundene oppfattet som eksotisk, plassert lang mot nord og nært grensen til Russland. Samtidig som Barel faktisk har avdeling i Murmansk som en av få bedrifter. Geir Torbjørnsen bruker Sør-Varangers flotte natur og nærhet til jakt og fiske som aktive salgsgargument. Slik blir Barel lagt merke til i Europa og Asia og det er ikke få salgsmøter som er lagt til hytta på Skogfoss. Selvfølgelig så er dagens hytte helt utdatert og nærmest ubrukelig som beskrevet tidligere i søknad om tiltak for ny hytte. Det hadde vært svært gunstig å få etablert en hytte eller bolig som kan håndtere flere enn kun min familie.

Samtidig så har kravene i Plan- og bygningsloven blitt strengere mhp. isolasjonstykkelse, arealkrevende funksjoner og krav til tekniske anlegg. Dette medfører også til at hytter og boliger nødvendigvis må bygges større enn tidligere.

Vi har i denne prosessen med søknad om utvidelse av eksisterende hytte også erfart at bestemmelsene i den kommunale arealplan ikke ivaretar eksisterende bebyggelse, hverken for fritidsbolig og boliger i LNF-områder eller andre bygg. Hva kan egentlig den som har hytter, boliger og bygg allerede i distriktene gjøre av tiltak? Utgangspunktet er at det er forbud mot tiltak. Dvs at stort sett alt av utvikling, oppgraderinger og mindre tiltak er forbudt!

Tiltakshaver Geir Torbjørnsen mener at fordelene med å tillate en slik dispensasjon fra krav i arealplanen, absolutt er større enn ulempene. Dermed er ikke hensynet til bestemmelsene vesentlig tilsidesatt når man tar hensyn til de næringsmessige fordelene og aspektene som legges til grunn. Tiltakshaver har også sett at det heller ikke er noe enkelt å bare selge og finne andre plasser for å bygge en slik hytte som faktisk er litt større enn det som er gjeldende praksis.

Med vennlig hilsen

Fiskebeck Prosjekt AS



Jens-Åge Mikkola

f

Tiltakshaver



Geir Torbjørnsen



SØR-VARANGER KOMMUNE

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

SAKSFRAMLEGG Sak til politisk behandling

Saksbehandler: Tostrup, Jostein Enhetsleder: Tostrup, Jostein, tlf. 78 97 74 95	Dato: 02.02.2016
Arkivsak: <arkivsaknr>	
Saksordfører: Kyrrø, Hanne Kalliainen	

Utvalg	Saksnummer	Dato
Utvalg for plan og samferdsel	014/16	16.02.2016

SØKNAD OM DISPENSASJON FRA KOMMUNEPLANENS AREALDEL FOR BYGGING AV GARASJE PÅ GBNR 24/35 ELVENES

Vedlagte dokumenter:

VEDLEGG TIL SØKNAD
SITUASJONSKART
TEGNINGER

Dokumenter i saken:

- 2016000602 UTTALELSE VEDRØRENDE SØKNAD OM DISPENSASJON FOR
OPPFØRING AV GARASJE PÅ GBN 24/35
- 2016000510 NABOVARSEL
- 2015026828 TIL HØRING: SØKNAD OM DISPENSASJON FOR OPPFØRING AV
GARASJE I LNF-OMRÅDE
- 2015024515 VEDRØRENDE SØKNAD OM DISPENSASJON FOR OPPFØRING AV
GARASJE - GBN 24/35 ELVENES

Kort sammendrag:

Odd Gunnar Jensen søker i brev av 21.09.15 om dispensasjon fra kommuneplanens arealdel for oppføring av garasje på gbnr 24/35 ved Rundvann på Elvenes. Det omsøkte området er i kommuneplanens arealdel avsatt til LNFR-område hvor spredt fritidsbebyggelse, bolig- og ervervsbebyggelse eller tiliggende aktiviteter ikke er tillatt.

Tiltaket er dermed i strid med kommuneplanens bestemmelser og søknaden behandles etter plan- og bygningslovens *kapittel 19, Dispensasjon*. Det er fra tidligere gitt dispensasjon til

oppføring av fritidsbolig og tilbygg på eiendommen.

Faktiske opplysninger:

Odd Gunnar Jensen søker i brev av 21.09.15 om dispensasjon fra kommuneplanens arealdel for oppføring av garasje for traktor og redskap på gbnr 24/35 ved Rundvann på Elvenes. Søknaden behandles etter plan- og bygningslovens *kapittel 19, Dispensasjon*.

Det omsøkte arealet er i kommuneplanens arealdel avsatt til LNFR-område hvor spredt fritidsbebyggelse, bolig- og ervervsbebyggelse eller tiliggende aktiviteter ikke er tillatt. Garasjen ønskes bygget med BYA på 70 m² og BRA på 68 m² etter tegninger vist i vedlegg 5.

Gjennom to tidligere behandlinger, i henholdsvis 2004 og 2014, er det på eiendommen gitt dispensasjon for oppføring av fritidsbolig, samt tilbygg. Det er dermed gitt tillatelse til oppføring av fritidsbolig på 140 m² BYA og 127 m² BRA.

Det har kommet inn følgende høringsuttalelse:

Sametinget i brev av 11.01.2016:

Tiltaket kommer ikke i konflikt med automatisk freda samiske kulturminner. Sametinget har derfor ingen spesielle merknader til søknaden. Minner om aktsomhetsplikten etter kulturminneloven § 8 og om at samiske kulturminner eldre enn 100 år er automatisk freda etter samme lov § 4.

Utdrag fra lovkommentaren til plan- og bygningsloven:

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

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

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

Hvis vurderingen etter første, andre og siste strekpunkt konkluderer med at lovens vilkår ikke er oppfylt vil dispensasjon ikke kunne gis. Tredje og fjerde strekpunkt vil først og fremst være

aktuelle skjønnsmomenter i vurderingene etter første og andre strekpunkt. Det gjelder for så vidt også femte strekpunkt, men dette punktet vil være en ramme og påminnelse overfor kommunene, og et grunnlag for vedkommende myndighet og klageorganet i forbindelse med en ev. klagesituasjon dersom kommunen likevel fatter vedtak i strid med uttalelse fra fagorgan.

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

Vurderinger:

Søkers vurdering:

Søker fremhever at området har gjennomgått store forandringer siden arealplanen ble vedtatt. Det arbeides med ny E105 like ved eiendommen og han mener derfor at området i dag ikke ville blitt avsatt til LNFR-område. Videre påpeker han at området rundt er i vekst med flere nye bolighus ved gamle E105. Det er for øvrig etablert en garasje 200 meter fra området hvor han selv ønsker å bygge. Garasjen vil videre ha samme takvinkel som bygget like ved og males i samme farge og ha lik taktekking. Søker mener derfor at bygget vil passe inn i omgivelsene og ikke stikke seg ut fra andre bygg i umiddelbar nærhet.

Administrasjonens vurdering etter første strekpunkt over:

Det omsøkte arealet er i kommuneplanens arealdel avsatt til LNFR-område hvor spredt fritidsbebyggelse, bolig- og ervervsbebyggelse eller tilliggende aktiviteter ikke er tillatt. Oppføring av garasje vil derfor være i strid med arealformålet. I og med at det fra tidligere er gitt dispensasjon for oppføring av fritidsbolig og tilbygg på eiendommen, vil det være hensiktsmessig å vurdere saken opp mot arealdelens bestemmelser i punkt 5.5 for LNFR-områder med spredt fritidsbebyggelse.

Punkt 5.5.4 gir bestemmelser for uthus. Som uthus regnes «*sjå, badstue, grillhus, utedo over 2 m² og lignende. (listen er ikke uttømmende)*» Det er fra tidligere gitt tillatelse til oppføring av garasje til fritidsbolig. Garasje synes derfor å omfattes av bestemmelsene for uthus.

Selv om det kan synes kurrant å gi dispensasjon for oppføring av garasje i det omsøkte området, er det likevel viktig å vurdere om det er ønskelig at det bygges i en slik størrelsesorden som det her er søkt om. Punkt 5.5.4 gir bestemmelser om uthusets størrelse. Dette skal «*(..) ikke overstige 30 m², totalhøyde ikke over 3,5 m.*» Den omsøkte garasjen vil overskride arealgrensen med 40 m² og være over dobbelt så stor som det som er tillatt. Videre vil den etter tegninger i vedlegg 5 være 1,6 meter høyere enn høydegrensen angitt i bestemmelsene.

Den omsøkte garasjens størrelse kommer også i motstrid med bestemmelser om samlet bygningsmasse per tomt etter punkt 5.5.1. Denne skal ikke overstige 150 m² grunnflate. Samlet BYA ved en eventuell dispensasjon vil bli 210 m² og vil dermed overstige bestemmelsene i arealplanen med 60 m². For at en eventuell garasje på denne eiendommen ikke skal overstige arealbegrensningene, kan den ikke være større enn 10 m².

Det vil da være vanskelig å se for seg at den kan brukes til det tiltenkte formålet.

Ved en eventuell dispensasjon for oppføring av garasje, anbefaler administrasjonen at det gis vilkår om størrelse på bygget slik at dette ikke kommer i konflikt med bestemmelsene om størrelse på uthus gitt i punkt 5.5.4.

Administrasjonens vurdering etter andre strekpunkt over:

Fordeelene ved oppføring av den omsøkte garasjen vil ligge hos tiltakshaver gjennom økt standard på eiendommen og verdiøkning.

Ulempene ligger i at en garasje i dette området etter vurderingen over vil være i strid med arealformålet. Administrasjonen støtter søkers vurdering om at det omsøkte arealet har endret seg siden kommuneplanen ble vedtatt. Det kan likevel argumenteres med at tillatelse til bygging av garasje i det omsøkte området vil kunne legge til rette for at fritidsboligen på eiendommen brukes som helårsbolig. Utvalget må da vurdere om det ønsker en slik utvikling av området.

Vurdering etter naturmangfoldlovens §§ 8 - 12:

Etter naturmangfoldlovens §7 skal prinsippene i §§ 8 - 12 samme lov legges til grunn ved all offentlig beslutningstaking. Administrasjonen vil i det følgende gi sin vurdering av forholdene i saken sett opp mot prinsippene i §§ 8 til 12.

Beslutningstaking som berører naturmangfoldet skal etter § 8 «.. bygge på vitenskapelig kunnskap om arters bestandssituasjon, naturtypers utbredelse og økologiske tilstand, samt effekten av påvirkninger.» Miljødirektoratets naturbase viser ingen utvalgte eller viktige naturtyper eller arter av stor eller særlig stor forvaltningsinteresse i området. Kunnskapsgrunnlaget synes godt belyst og føre-var-prinsippet etter § 9 ved vedtak uten tilstrekkelig kunnskapsgrunnlag kommer derfor ikke til anvendelse.

§ 10 gir bestemmelser om tiltakets påvirkning på den samlede belastningen på økosystemet. Området vil gjennomgå store endringer fremover med ny E105 like ved. Oppføring av garasje vil etter administrasjonens vurdering ikke påføre økosystemet nevneverdig økt belastning.

Ved en eventuell dispensasjon må det settes vilkår om driftsmetoder slik at eventuelle skader på naturmangfoldet begrenses i størst mulig grad. Dette skal bekostes av tiltakshaver. Med disse vilkårene synes prinsippene i §§ 11 og 12 for oppfylt.

Løsmasser:

NGUs løsmassekart viser at det omsøkte området ligger på tynn morene. Det vil derfor ikke være nødvendig å gjennomføre grunnundersøkelser før det eventuelt oppføres garasje på eiendommen.

Samlet vurdering:

Administrasjonen anser etter en samlet vurdering at formålet bak bestemmelsene det søkes dispensasjon fra vil bli vesentlig tilsidesatt. Videre at fordelene ved å gi dispensasjon ikke vil være klart større enn ulempene. På denne bakgrunnen anbefaler administrasjonen at det ikke gis dispensasjon for oppføring av garasje på gbnr 24/35.

Kommuneplanens hovedmål:

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

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

Næringsutvikling: Ikke vurdert.

Infrastruktur: Ikke vurdert.

Barn og ungdom: Ikke vurdert.

Folkehelse: Ikke vurdert.

Kompetansebygging: Ikke vurdert.

Økonomi: Ikke vurdert.

Universell utforming, jfr bestemmelser i plan og bygningslov: Ikke vurdert.

Alternative løsninger:

I medhold av plan- og bygningslovens § 19-2 innvilger utvalg for plan og samferdsel søknad om dispensasjon for oppføring av garasje på gbnr 24/35 ved Rundvann på Elvenes. Det settes følgende vilkår:

- Garasjens BYA får ikke overstige 30 m².
- Maksimal høyde får ikke være over 3,5 meter.
- Garasjen skal plasseres som vist i vedlegg 3 til søknaden av 21.09.15.
- Eventuelle skader på terrenget skal utbedres og revegeteres med stedegen vegetasjon.
- Skulle det under anleggsarbeidet komme frem gjenstander eller andre levninger som viser eldre aktivitet i området, må arbeidet stanses og melding sendes kulturminnevernet ved Sametinget og Finnmark fylkeskommune omgående.

Begrunnelse:

Forslag til innstilling:

I medhold av plan- og bygningslovens § 19-2 avslår utvalg for plan og samferdsel søknad om dispensasjon for oppføring av garasje på gbnr 24/35 ved Rundvann på Elvenes.

Begrunnelse:

Hensynet bak bestemmelsene vil bli vesentlig tilsidesatt jf. administrasjonens vurdering over. Fordelene ved en dispensasjon vil ikke være klart større enn ulempene jf. administrasjonens vurdering over. Utvalget stiller seg for øvrig bak administrasjonens vurderinger over.

Nina Bordi Øvergaard
rådmann

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

SØKNAD OM DISPENSASJON

Gnr.24 Bnr.35 Rundvann –Elvenes

Tiltakshaver Odd gunnar Jensen Postboks 9 REMA 9915 Kirkenes

Tlf 41 23 73 75 skarpodd@hotmail.no

Søker herved om tillatelse til oppføring av Garasje for traktor og redskap ved min eiendom ved rundvann. Er innforstått med at dette området er L N F-R området og at i utgangspunktet ikke er tillatt oppføring av bygg uten særskilt tillatelse i området.

Området her har i den senere tid gjennomgått store forandringer fra det var vedtatt klassifisert som L N F R område. Det er blant annet etablert ny Europavei like ved og den gamle europavei traseen går like ved på andre siden av eiendommen slik at området jeg eier er inneklemt mellom 2 europaveier og et vann (Rundvannet) på den tredje siden..

Slik at ved dagens situasjon neppe hadde vært klassifisert som L N F R området.

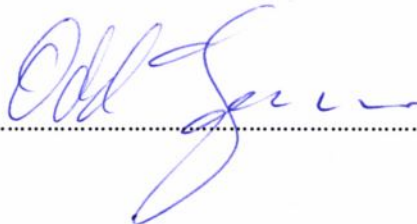
Det er videre et område i vekst med flere nybygg(Bolighus) rett over vannet V den gamle E-105

Det finnes også etablert en garasje 200m fra der hvor jeg tenker å oppføre min garasje. Slik at det ikke på noen måter vil være en forringelse av dette området ved oppføring av en ny garasje i dette området, Garasjen vil få tilnærmet lik takvinkel(25-22) som bygget like ved. Det vil også være lik takteking og malt i samme farge slik at det vill passe inn i omgivelsene og ikke stikke seg ut i fra de andre bygg i umiddelbar nærhet.

Nærmeste hyttenabo og også eneste nabo har heller ingen ting å utsette på at jeg oppfører garasje på tenkte plass. Familien Hagerup som de heter er også informert vedrørende tegninger og plassering som for øvrig ligger langt fra minsteavstand til deres eiendom.

KIRKENES

21/9-15



Odd Gunnar Jensen

SITUASJONSKART

Gnr/Bnr/Fnr.: 24/35

Målestokk: 1:1000

Adresse:

Areal:

Dato: 12.06.2015

Saksbehandler:

Planid:

Plannavn:

**SØR-VARANGER
KOMMUNE**

Pb. 406, 9915 Kirkenes

Originalformat: A4

Koordinatsystem: Euref89 UTM sone35



Eiendomskart, kvalitet

	God		Middels		Dårlig
--	-----	--	---------	--	--------

Vann & Avløp



Kum



Sluk



Kran

AF



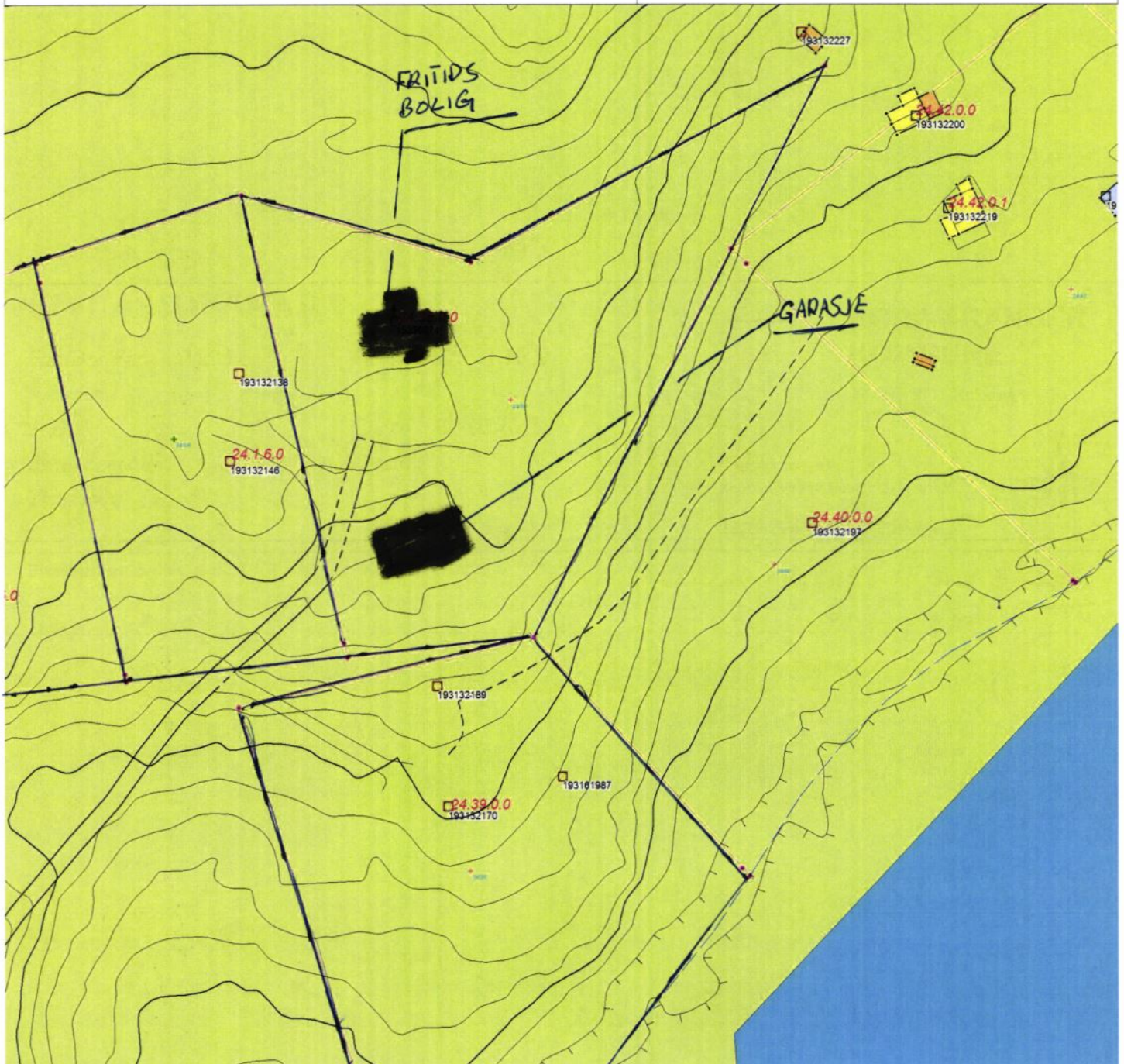
OV



SP



VL



Fylles ut av ansvarlig søker:

OBS BYGG IKKE I SKALA

Hvis ja på enten flom, flystøy, radon, ras & skred eller vegstøy er tiltak påkrevd

Flom:

Flystøy:

Radon:

Ras & skred:

Vegstøy:

Vedlegg:

 Søknad om tiltak Søknad om tiltak uten ansvarsrett

Murkronhøyde _____ m.o.h

Tiltakshaver: _____

Ansvarlig søker - Prosjekterende: _____

Dato: _____

Eiendomsgrensene på kartet er ikke juridisk bindende

Det tas forbehold om feil i kartgrunnlaget

Prosjekterende er selv ansvarlig for prosjekteringsgrunnlaget

SITUASJONSKART

Gnr/Bnr/Fnr.: 24/35

Målestokk: 1:500

Adresse:

Areal:

Dato: 12.06.2015

Saksbehandler:

Planid:

Plannavn:



**SØR-VARANGER
KOMMUNE**

Pb. 406, 9915 Kirkenes

Originalformat: A4

Koordinatsystem: Euref89 UTM sone35



Eiendomskart, kvalitet

— God — Middels — Dårlig

Vann & Avløp

○ Kum

□ Sluk

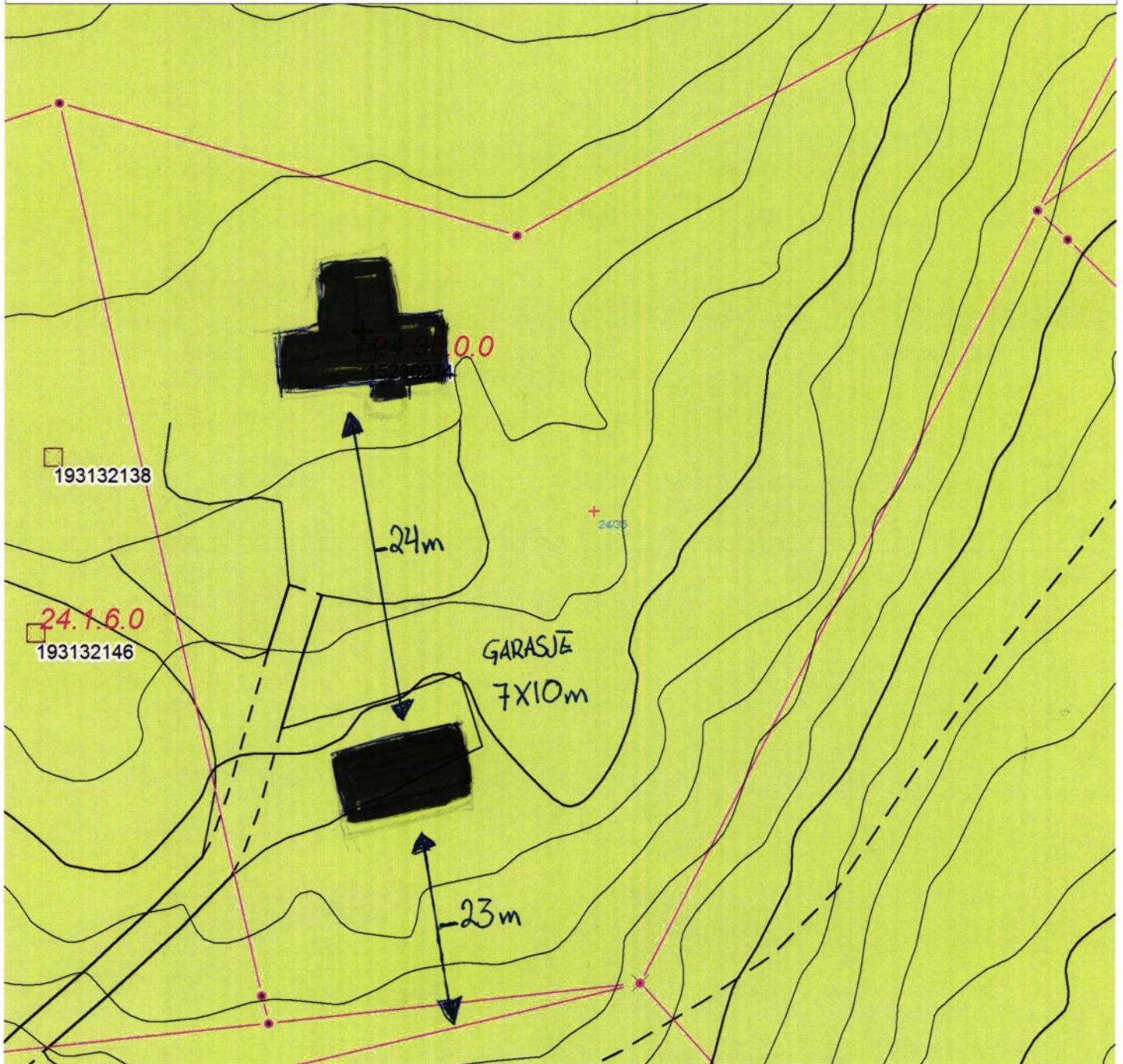
⊠ Kran

--- AF

--- OV

--- SP

--- VL



Fylles ut av ansvarlig søker:

Hvis ja på enten flom, flystøy, radon, ras & skred eller vegstøy er tiltak påkrevd

Flom:

Flystøy:

Radon:

Ras & skred:

Vegstøy:

Vedlegg: Søknad om tiltak

Søknad om tiltak uten ansvarsrett

Murkronehøyde _____ m.o.h

Tiltakshaver: _____

Ansvarlig søker - Prosjekterende: _____

Dato: _____

Eiendomsgrensene på kartet er ikke juridisk bindende

Det tas forbehold om feil i kartgrunnlaget

Prosjekterende er selv ansvarlig for prosjekteringsgrunnlaget

NORD

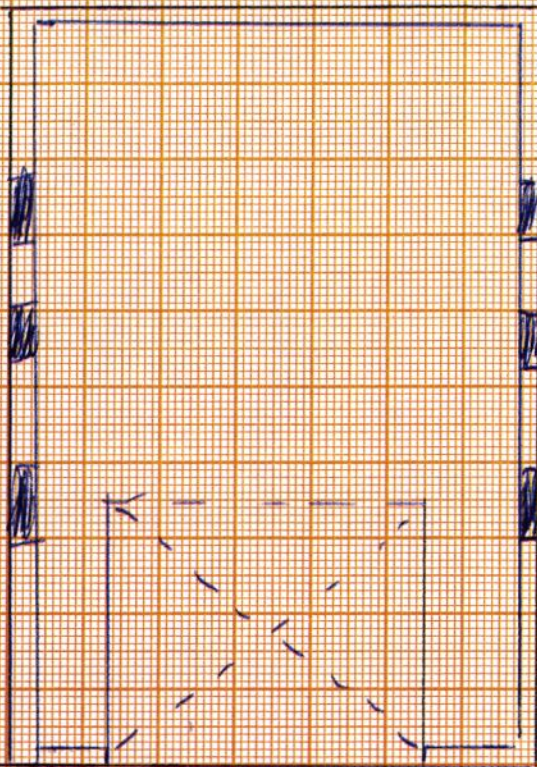
1:100

7000

10000

VEST

ØST



SØR

BYA = 70m²
BRA = 68m²

GARASJE
ODD JENSEN

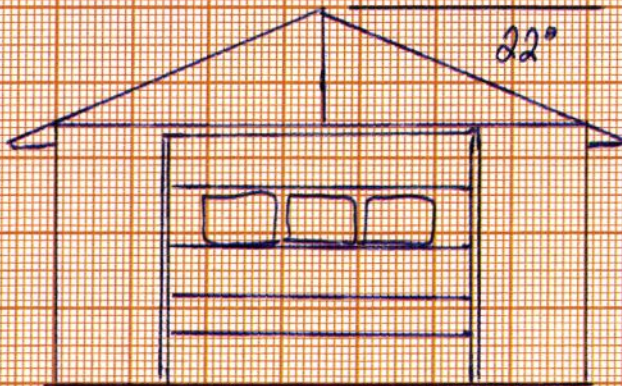
TEGN: 5

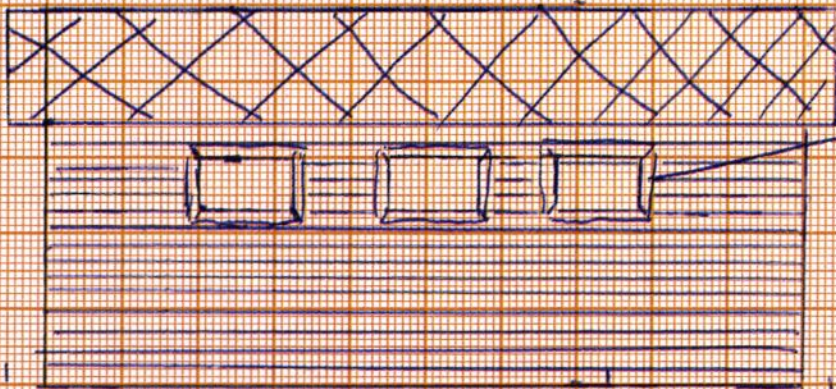
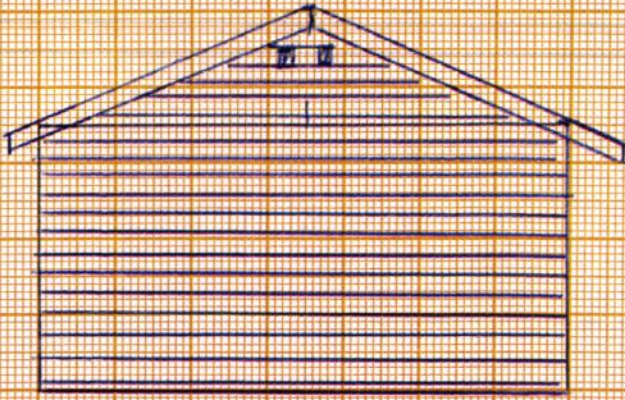
FASADE SØR

22°

1600

3500





VINDU
600x1200

FASADE - ØST + VEST

GARASJE
ODD JENSEN

TEGN:
6



SØR-VARANGER KOMMUNE

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

SAKSFRAMLEGG Sak til politisk behandling

Saksbehandler: Kvamme, Bernt Enhetsleder: Kvamme, Bernt, tlf. 78 97 74 84	Dato: 02.02.2016
Arkivsak: <arkivsaknr>	
Saksordfører: Johannesen, Eilif	

Utvalg	Saksnummer	Dato
Utvalg for plan og samferdsel	015/16	16.02.2016

DETALJREGULERING AV SKYTTERHUSFJELLET - FELT B2F

Vedlagte dokumenter:

Illustrasjonsplan
Planbeskrivelse for Skytterhusfjellet
Planbestemmelser
plankart B2F 220116

Dokumenter i saken:

2016001546 SOSI FIL AV REGULERINGSPLAN - FELT B2F SKYTTERHUSFJELLET
2016001335 REG.PLAN B2F
2016001332 REG.PLAN B2F, SKYTTERHUSFJELLET TIL BEHANDLING
2015028347 DETALJREGULERING AV SKYTTERHUSFJELLET - FELT B2F - AKTIV
OPSJON
2015027411 INNSPILL TIL FORNYET VARSEL OM OPPSTART AV
REGULERINGSPLAN FOR SKYTTERHUSFJELLET FELT B2F I KIRKENES
2015026857 NYE TEGNINGER AV VEIER
2015026445 INNSPILL TIL DETALJREGULERING FOR SKYTTERHUSFJELLET FELT
B2F
2015026434 INNSPILL TIL FORNYET VARSEL OM OPPSTART AV PLANARBEID FELT
B2F
2015025899 DETALJREGULERING AV SKYTTERHUSFJELLET - FELT B2F -
FORHOLDET TIL KONSEKVENsutredning
2015025652 DETALJREGULERING AV SKYTTERHUSFJELLET - FELT B2F - FORNYET
VARSEL OM OPPSTART
2015024702 VEDLAGT MAL FOR PLANBESKRIVELSE, INKLUDERT ROS,
REGULERINGSBESTEMMELSER OG INNKOMNE INNSPILL.
2015024277 INVITASJON TIL OPPSTARTSMØTE - UTBYGGING AV BOLIGFELT I

- SKYTTERHUSFJELLET, KIRKENES
- 2015024067 FORMULAR FOR KONTRAKT OM PROSJEKTERINGSOPPDRAG-
SKYTTERHUSFJELLET FELT B2F
 - 2015023532 PLANLEGGING OG PROSJEKTERING AV FELT B2F -
SKYTTERHUSFJELLET -TILBUDSEVALUERING
 - 2015023012 PLANLEGGING OG PROSJEKTERING AV FELT B2F -
SKYTTERHUSFJELLET - ANTAGELSE AV TILBUD
 - 2015023002 PLANLEGGING OG PROSJEKTERING AV FELT B2F -
SKYTTERHUSFJELLET - TILBUDSEVALUERING
 - 2015022779 ANBUDSPROTOKOLL - PLANLEGGING OG PROSJEKTERING AV FELT
B2F I SKYTTERHUSFJELLET
 - 2015022560 TILBUD - PLANLEGGING OG PROSJEKTERING FELT B2F -
SKYTTERHUSFJELLET
 - 2015022554 TILBUD - PLANLEGGING OG PROSJEKTERING FELT B2F -
SKYTTERHUSFJELLET
 - 2015022445 TILBUD - REGULERINGSPLAN OG VVA SKYTTERHUSFJELLET FELT
B2F
 - 2015022368 TILBUD - PLANLEGGING OG PROSJEKTERING FELT B2F -
SKYTTERHUSFJELLET
 - 2015022366 TILBUD - PLANLEGGING OG PROSJEKTERING FELT B2F -
SKYTTERHUSFJELLET
 - 2015022354 TILBUD - PLANLEGGING OG PROSJEKTERING FELT 2BF
SKYTTERHUSFJELLET
 - 2015022336 ANBUDSPROTOKOLL - PLANLEGGING OG PROSJEKTERING FELT B2F I
SKYTTERHUSFJELLET
 - 2015020060 KONKURRANSEGRUNNLAG FELT B2F SKYTTERHUSFJELLET
 - 2013002398 VARSEL OM OPPSTART AV PLANARBEID PÅ SKYTTERHUSFJELLET
FELT B2F
 - 2013002234 INNSPILL TIL VARSEL OM OPPSTART AV REGULERINGSPLAN -
SKYTTERHUSFJELLET FELT B2F
 - 2013001525 INNSPILL - VARSEL OM OPPSTART AV PLANARBEID PÅ
SKYTTERHUSFJELLET FELT B2F
 - 2013001524 INNSPILL - VARSEL OM OPPSTART AV PLANARBEID PÅ
SKYTTERHUSFJELLET
 - 2013001208 INNSPILL - VARSEL OM OPPSTART AV PLANARBEID PÅ
SKYTTERHUSFJELLET FELT B2F
 - 2013001050 INNSPILL TIL REGULERINGSPLAN FOR BOLIGFELT
 - 2013000979 UTTALELSE - VARSEL OM OPPSTART PLANARBEID
SKYTTERHUSFJELLET B2F
 - 2013000507 VARSEL OM OPPSTART AV PLANARBEID PÅ SKYTTERHUSFJELLET,
FELT B2F

Kort sammendrag:

Overordnet reguleringsplan for Skytterhusfjellet ble vedtatt 22.03.2007. I denne planen er det avsatt en rekke områder for boligbygging med krav om detaljregulering.

Kommunen har flere grunneiendommer eller boligområder i Skytterhusfjellet som de skal utvikle selv. En av disse er benevnt B2F. Etter en anbudskonkurranse, som omfatter både utarbeidelse av detaljregulering og prosjektering av vei, vann og avløp, ble Norconsult

engasjert av kommunen til å utføre dette arbeidet.

Faktiske opplysninger:

Parallelt med behandlingen av detaljreguleringen pågår prosjektering av vei, vann og avløp med frist 1.mars. Deretter blir det utlyst en anbudskonkurranse for opparbeidelse av vei, vann og avløp. Det forventes at kontrakt for disse anleggsarbeider kan underskrives medio mai.

Om planforslaget.

Det er gjort endringer i planforslaget i fht overordnet plan for Skytterhusfjellet. Disse kan oppsummeres slik;

I overordnet plan er forutsatt en adkomst fra Lykketreffet via kryss i Tunstadbakken og til ny vei kalt Prestevannslia.

I detaljreguleringen er foreslått 2 adkomster. 1 som beskrevet ovenfor og 1 fra Skytterhusveien. Begrunnelsen for denne løsningen er mindre areal brukt til kjørevei (og derfor mer til tomter) mindre terrenginngrep (og derfor mer skånsom utbygging i et eksponert terreng) Det gir også mulighet for 2 byggetrinn, noe som gjør det lettere å styre tilbud/ etterspørsel etter tomter. Ulempen er at det blir en avkjørsel til fra Skytterhusveien, men en konkret vurdering tilsier at dette ikke har negative trafiksikkerhetsmessige konsekvenser, dette pga terreng og oversiktighet i området.

En juridisk konsekvens er imidlertid at vedtakskompetansen som utvalg for Plan og Samferdsel normalt har i detaljreguleringer i Skytterhusfjellet, flyttes til kommunestyret selv. (gjelder kun endelig vedtak)

I planområdet vil det bli lagt til rette for boliger med tilhørende garasje/oppstillingsplass, lekeareal, trafikkareal, snødeponi samt friområde og tråkk/sti. Det vil også bli lagt til rette for fortau på deler av planområdet samt trafo og pumpestasjon.

Planområdet er regulert til følgende arealformål:

- Bebyggelse og anlegg (Pbls § 12-5 nr. 1)
 - Frittliggende småhusbebyggelse
 - Konsentrert småhusbebyggelse
 - Blokkbebyggelse

- Lekeplass
- Energianlegg (trafo)
- Øvrige kommunaltekniske anlegg (pumpestasjon)

- Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur (Pbls § 12-5 nr. 2)
 - Kjørevei
 - Annen veggrunn
 - Fortau

- Grønnstruktur (Pbls § 12-5 nr. 3)
 - Friområde
 - Turvei

- Hensynssone (Pbls § 12-6)
 - Andre sikringssoner
 - Båndleggingssone - båndlegging etter andre lover

Bebyggelsens utforming og bokvalitet

På den nordlige delen av planområdet tenkes det etablert kjedete eneboliger eller rekkehus som er ført opp i én etasje. På denne delen av planområdet ønskes det ikke etablert høyere hus av hensyn til landskap og vind.

Bebyggelsen skal plasseres innenfor området benevnt BKS1 og BKS2 og tenkes utformet med flatt. Maks tillatt gesimshøyde er satt til 4 m regnet fra ferdig planert terrengs gjennomsnittsnivå. Maks tillatt utnyttingsgrad er satt til 50 %.

På den sørlige delen av planområdet tenkes det etablert blokkbebyggelse som er ført opp i inntil to etasjer pluss sokkel. Bebyggelsen skal plasseres innenfor området benevnt BBB og tenkes utformet med saltak. Maks tillatt mønehøyde settes til 9,5 m og maks tillatt gesimshøyde settes til 7 m regnet fra ferdig planert terrengs gjennomsnittsnivå. Maks tillatt

utnyttingsgrad er satt til 50 %.

I dette delfeltet tenkes det lagt opp til varierte leilighetstørrelser.

På resterende del av planområdet tenkes det etablert frittliggende småhusbebyggelse som er ført opp i én etasje pluss loft og evt. sokkel. Bebyggelsen skal plasseres innenfor områder benevnt BFS1 - BFS5 og tenkes utformet med saltak. Maks tillatt mønehøyde er satt til 9 m og maks tillatt gesimshøyde er satt til 7 m regnet fra ferdig planert terrengs gjennomsnittsnivå. Maks tillatt utnyttingsgrad er satt til 30 %.

Solforholdene vil variere avhengig av den enkelte husets-/leilighets plassering, men solforholdene generelt anses å være tilfredsstillende. Boligene og leilighetene tenkes utformet slik at utsikt og orientering utnyttes optimalt. Alle leiligheter (jf. BBB) skal sikres gode private uteoppholdsarealer.

Planforslaget slik det er illustrert i illustrasjonsplanen legger til rette for ca. 52 boliger fordelt i eneboliger, kjedete bolighus og lavblokk. Illustrasjonsplanen er kun veiledende og viser en mulig utnyttelse av området innenfor de rammer som gis av planforslaget.

Størrelse på eneboligtomtene vil variere mellom ca. 700 m² – 1800 m².

All bebyggelse skal tilstrebes tilpassing til eksisterende landskap. Videre skal det legges stor vekt på det visuelle, slik at bebyggelsen vil stå i harmoni med landskapet rundt. Alle skjæringer og fyllinger skal forsøkes å gis en utforming og overflate som demper den visuelle effekten av inngrepene.

Det er videre forutsatt at utsprengt masse skal nyttes til å fylle ut lavtliggende partier. Tiltakene i planområdet skal prosjekteres på en slik måte at man oppnår massebalanse.

Byggegrense mot vei er i planområdet satt til 10 m fra veiens senterlinje og fremgår av plankartet. Der byggegrense ikke er vist faller denne sammen med formåls grensen.

Kjøreatkomst og teknisk infrastruktur

Trafikkforhold

For å minimere areal beslaglagt til veiareal er det i planforslaget lagt opp slik at man får to bilatkomster til planområdet, dvs. både sørvestfra og nordfra.

Planområdet vil få atkomst fra E6 via Skytterhusveien sørvestfra, og videre via Monumentveien og Lykketrefet. Nordfra vil planområdet få atkomst via Skytterhusveien som i dag stopper ca. 200 m unna. Veien må derfor forlenges slik at det blir mulig å koble seg til denne.

Veiene tenkes utformet som blindvei med snuplass (gjelder den nordlige atkomsten) og snuhammer (gjelder den sørvestlige atkomsten). Det er lagt opp til at snuplassen er dimensjonert for lastebil.

Atkomstveien er dimensjonert med utgangspunkt i dimensjoneringsklasse Sa1 (samleveger i boligområder) i veinormalen, med asfaltert bredde på 5 m og 0,25 m gruskulder. Derfor er atkomstveiene regulert inn med bredde på min. 5,5 m men veibredde vil variere langs strekningene på grunn av nødvendige breddeutvidelser og kurveutslag. Atkomstveiene er dimensjonert slik at personbil og lastebil skal kunne møttes.

På grunn av valgt atkomstløsning (delt løsning) og den relativt beskjedne trafikkmengden som planlagt utbygging estimeres å utløse, anses etablering av fortau/gang- og sykkelvei ikke som nødvendig. Derfor er det ikke regulert inn fortau/gang- og sykkelvei foruten første del av den sørvestlige atkomstveien. Det er regulert inn fotgjengerfelt fra BBB (delfelt regulert til lavblokk) til fortauet på andre siden av atkomstveien. Det er i tillegg regulert inn turveier (stier) til lekeplassen og til friluftsområder rundt.

Det er lagt til grunn at interne veier får en fartsgrense på 30 km/t.

Det er regulert inn areal til grøfter o.l. med bredde på 2 m på begge sider av veiene. I tillegg er det lagt en hensynssone på de sidearealene som er nødvendig for å kunne bygge veiene (skråningsutslag). Ved opparbeiding av tilstøtende tomteareal kan arealene opparbeides og settes i stand i samsvar med underliggende arealformål. Videre er det regulert inn

tilstrekkelig areal til snødeponi i planområdet.

Parkeringsplassene vil bli opparbeidet i henhold til krav i gjeldende reguleringsplan for Skytterhusfjellet. Det vil si det skal avsettes areal til min. 1 garasje plass og 1 biloppstillingsplass samt rimelig plass til andre oppstillingsobjekter som f. eks. tilhenger, båt o.l. per enebolig. For hybel eller hybelleilighet er det satt krav om ytterligere 1 plass per hybel/hybelleilighet.

For konsentrert boligbebyggelse og blokkbebyggelse skal det avsettes areal til garasjer/carporter og oppstilling som følger:

- 1,5 plasser pr. leilighet/boenhet for 1- og 2- roms leiligheter
- 2 plasser pr. leilighet/boenhet for 3- roms leiligheter eller mer
- 3 plasser pr. leilighet/boenhet i 5-roms leilighet eller mer og i kjedet eneboligbebyggelse

Minst 1 plass pr. leilighet/boenhet skal vises som plass i garasje eller carport.

I reguleringsplan for Skytterhusfjellet er det regulert inn bussholdeplasser like nord og vest for planområdet. Ingen av bussholdeplassene er opparbeidet. Bussholdeplassen nord for planområdet vil trolig bli flyttet som følge av bygging av atkomstveien til planområdet (nordlig atkomst).

Vann- og avløpsanlegg

VA

Det er utarbeidet forprosjekt for vann- og avløpsanlegg som illustrer hvordan dette skal bygges. Tilkobling av vann og spillvann gjøres til eksisterende ledninger i vest. For å få avrenning fra alle tomtene må det etableres en pumpestasjon for spillvann. Derfor er det regulert inn egen tomt for pumpestasjon (o_BKT). Spillvannet tenkes pumpet til tilkobling til eksisterende ledning i vest.

Fremtidig VA-traséer er vist som hensynssone (H190) på plankartet der disse går gjennom boligområdene og hvor plassering er rimelig sikker.

Overvann

Alt overvann tenkes håndtert lokalt innenfor feltet. Avrenning blir ledet til terreng via sluker/sandfang. Videre tenkes det avskjæringsgrøft for vann/snøsmelting ifm. snødeponi. Dette overvannet ledes via sluker/sandfang til overvannsledninger i feltet. Overflatevannet slippes ut i terrenget nedenfor bebyggelsen og føres videre i åpne grøftet ned til Prestvatn.

EL-nett

Planlagt utbygging utløser krav til ny trafo. Det er derfor regulert inn et tomteareal til dette formålet (o_BE).

Håndtering av avfall

Det skal legges til rette for at renovasjonsordningen kan praktiseres i samsvar med bestemmelser i kommunens renovasjonsforskrift. For evt. felles oppsamlingsplasser for avfall skal det settes av nok plass til å kunne håndtere kildesorteringsordninger.

Lekeareal

For feltet B2F er det i gjeldende reguleringsplan satt krav til minimum 0,5 daa felles lekeareal, med et areal på minimum 10 m² pr boenhet, innenfor en avstand på maksimalt 50 meter fra inngang. Størrelsen på felles lekeplass skal være minimum 150 m² per plass.

På grunn av bratt terrengforhold og av at lekeplassen ikke er detaljprosjektert er det regulert inn tilstrekkelig areal til lekeplass på ca. 2 daa mellom friområdet og boligområdet. Lekeplassen er plassert i midten og lavere i terrenget pga. vindforhold.

For hver niende boligenhet i områder benevnt BKS og BFS skal det opparbeides en felles lekeplass på min 150 m² i området benevnt o_BLK (felles lekeplass). o_BLK skal sikres mot fall (jf. evt. stup).

På grunn av bratt terrengforhold er det vanskelig å oppfylle avstandskravet på 50 m. For de boligene som ligger lengst unna vil avstanden være på ca. 250 m. Lekeplassen skal imidlertid være tilgjengelig fra alle boligtomtene via atkomstveien. Det er dessuten regulert inn sti (turveier) til lekeplassen.

Videre er det tatt inn i bestemmelsene at det skal opparbeides en lekeklass på min 150 m² i området benevnt BBB, som skal betjene dette delfeltet.

Lekeklassene tenkes tilrettelagt for variert lek og uteopphold og skal utformes med spesiell vekt på tilgjengelighet for alle.

Universell utforming

Det er forholdsvis bratt en del steder på planområdet, og dermed vanskelig å oppfylle kravet til universell utforming av uteoppholdsarealet for tomtene og atkomst til boligene inne på tomte, uten å gjøre store terrenginngrep.

På samme måte er det vanskelig å oppfylle kravet til universell utforming på atkomstveiene og turveiene der terrenget er meget kupert, uten å gjøre store terrenginngrep.

Det er tatt inn i bestemmelsene at prinsipp for universell utforming og tilgjengelighet skal legges til grunn ved utforming av bygninger, atkomst, parkeringsplasser, turveier og lignende så langt det lar seg gjøre.

Slik planforslaget foreligger nå har atkomstveiene (o_SKV1 og o_SKV2) stort sett en helning på mer enn 1:20, med unntak av et kortere parti på ca. 100 m med en helning på ca. 1:14 (ved BFS4).

Kravet til universell utforming kan oppfylles når det gjelder gangatkomst til lekeklassen (o_GTD1 og o_GTD2). Tilrettelegging i o_GTD2 vil kreve store terrenginngrep.

Videre er det tatt inn i bestemmelsene at av samlet antall parkeringsplasser skal minst 5 % være utformet og reservert for forflytningshemmede (gjelder området benevnt BBB).

Rekkefølgebestemmelser

Det er i bestemmelsene stilt rekkefølgekrav knyttet til følgende forhold:

- Situasjonsplan/utomhusplan
- Fotomontasje/perspektiver

- Skolekapasitet
- Grunnforhold
- Teknisk infrastruktur, herunder lekeplass
- Bygge- og anleggsfasen (ulempeplan)
- Sikringstiltak

Landskap og estetikk

Terrenget i planområdet er bratt. For at de nye atkomstveiene skal kunne ligge best mulig i terrenget kreves det store terrenginngrep. Atkomstveienes krav til stigning og utforming har vært styrende for plassering av boligbebyggelsen.

Planforslaget vil medføre endringer i landskapet. For å legge til rette for både veier og boligbebyggelse vil terrenget måtte bearbeides en del. Derfor er det i bestemmelsene (jf. § 2.5) stilt krav til landskapstilpasning og estetikk. Her står det bl.a. at all bebyggelse skal tilstrebes tilpassing til eksisterende landskap og at alle skjæringer og fyllinger skal forsøkes å gis en utforming og overflate som demper den visuelle effekten av inngrepene.

For delfeltene BKS1 og BKS 2 som ligger lengst nord er byggehøydene foreslått begrenset til 4 m over gjennomsnittlig planert terreng for å minske de negative virkningene ift. landskapet.

Trafikkforhold

Planlagt utbygging vil føre til økt biltrafikk, men beregnet økning forventes ikke å gi avviklingsproblemer i Skytterhusveien som er hovedatkomstvei til Skytterhusfjell-området.

Det er regulert inn bussholdeplasser i nærheten av planområdet, disse planlegges bygd. Dette vil kunne oppmuntre til økt bruk av kollektiv transport. Noe man anser som positivt.

Barns interesser

Planforslaget vurderes ikke å medføre behov for økt skole- eller barnehagekapasitet, da skole- og barnehagekapasitet i Kirkenes er tilstrekkelig.

Videre er det regulert inn tilstrekkelig areal til lekeplass i planområdet. Lekeplassene vil få

gode solforhold og vil bli skjermet mot biltrafikk.

Naturverdier og forholdet til naturmangfoldloven

Det er ikke registrert hverken verdifulle naturtyper eller artsforekomster i planområdet. Det foreligger heller ingen kjente registreringer av biologisk mangfold i planområdet, men ut fra vurderinger av eksisterende terreng og vegetasjon er det lite som tilsier at det vil være funn. På bakgrunn av dette er det ikke gjort noen videre undersøkelser for å øke kunnskapsnivået eller vurdert tiltak i forhold til føre-var prinsippet, jf. naturmangfoldlovens §§ 8 og 9. Planlagt utbyggingen vurderes ikke å påføre nye eller fremtidige belastninger på eksisterende naturmangfold. Vurderinger i henhold til naturmangfoldloven §§ 10,11 og 12 er av den grunn ikke tatt ytterligere stilling til. Planforslagets virkninger for naturmangfoldloven vurderes å være små.

Sosial infrastruktur

Nærmeste barne- og ungdomsskole ligger i Kirkenes tettsted, ca. 3,5 km nord for fra Skytterhusfjellet. Nærmeste barnehage ligger ca. 400 m sørvest for planområdet.

Utbygging av et nytt sykehus er i full gang ca. 800 m sørvest for planområdet. Videre planlegges det etablert dagligvarebutikk i Skytterhusfjellet.

Avveining av virkninger

Med grunnlag i de vurderinger som er gjort ovenfor vurderes planforslaget i liten grad å medføre negative konsekvenser for miljø og samfunn.

Risiko og sårbarhets analyse (ROS)

ROS-analyse er gjengitt i planbeskrivelsens pkt. 6 og det konkluderes med at det ikke er behov for spesielle tiltak i forbindelse med dette planarbeidet utover sikring av skjæringer og skrenter, jf. bestemmelsenes § 2.8 og dokumentasjon av grunnforhold, jf. bestemmelsenes § 6.1.

Kommuneplanens hovedmål:

Sør-Varanger kommune skal utvikles til et lokalsamfunn som gir grunnlag for befolkningsvekst i alle deler av kommunen. Arealdisponering og offentlig service og tjenesteproduksjon skal dimensjoneres

ut fra en samlet befolkning på 12.000 innbyggere ved planperiodens utløp, og ha en kvalitet som gjør kommunen attraktiv som bosted og for etableringer og knoppskyting i privat næringsliv.

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

Næringsutvikling: ingen spesielle ut over det som er nevnt i teksten ovenfor.

Infrastruktur: ingen spesielle utover det som er nevnt i teksten ovenfor.

Barn og ungdom: ingen spesielle utover det som er nevnt i teksten ovenfor.

Folkehelse: ingen spesielle utover det som er nevnt i teksten ovenfor.

Kompetansebygging: ingen spesielle utover det som er nevnt i teksten ovenfor.

Økonomi: ingen spesielle utover det som er nevnt i teksten ovenfor.

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

Alternative løsninger:

Forslag til innstilling:

Med medhold i Plan og bygningsloven § 12-10 vedtar utvalg for Plan og Samferdsel å legge planforslag for «detaljregulering for felt B2F i Skytterhusfjellet» med tilhørende bestemmelser og beskrivelse, datert 22.01.16 ut til offentlig ettersyn i 6 uker.

Nina Bordi Øvergaard
rådmann



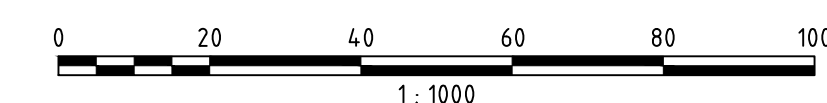
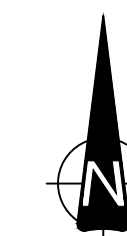
Tegnforklaring

Linjetyper

- Linjer plankart
- Bygning
- Parkering
- Lekeplass

Symboler

- Avkjørsel - både inn og utkjøring



Revisjon	Dato	Saksnr.	Signatur

Illustrasjonsplan for felt B2E i Skytterhusfjellet

Forslagstiller: Sør Varanger kommune

DATO 22.01.2016

SAKSNR. DATO SIGN.

SØR VARANGER
KOMMUNE

UTARBEIDET AV: SOFRA
Norconsult

N:\5156515652\BIM\Arealplan\Modell\Reguleringsplan.dwg - Sofra - Plottet: 2016-01-22, 18:17:23 - LAYOUT = Layout2 - XREF = Orienteringsplan.dwg - Illustrasjon

Planbeskrivelse

**Detaljreguleringsplan for felt B2F i Skytterhusfjellet, Sør
Varanger kommune**



Dato: 22.01.2016
Arkivsak ID
Planens ID: 2013002

Varsel om oppstart: 10.01.2013 - nytt varsel 16.11.2015
1.gangs behandling:
Utlagt til offentlig ettersyn:
Dato for siste revisjon:
2.gangs behandling:
Dato for vedtak i kommunestyret:

	22.01.2016	Detaljreguleringsplan for felt B2F i Skytterhusfjellet	SOFRA	GAN	AR
Revisjon	Dato	Beskrivelse	Utarbeidet	Fagkontroll	Godkjent
<i>Norconsult AS / Pb. 234, NO-8001 Bodø Konrad Klausens vei 8, NO-8003 Bodø Norconsult AS, Kielland Torkildsensgt. 1, 9900 Kirkenes</i>					

Innholdsfortegnelse

1. BAKGRUNN FOR REGULERINGEN	5
1.1 Forslagsstiller, plankonsulent og eierforhold	5
1.2 Forhold til overordnet planverk.....	5
1.2.1 Kommuneplanens arealdel 2014 - 2016	5
1.2.2 Kommuneplanens samfunnsdel 2014 - 2026.....	5
1.2.3 Gjeldende reguleringsplan.....	6
1.3 Mål og ambisjoner	7
1.4 Planavgrensning	7
1.5 Vurdering av kravet til konsekvensutredning	8
1.6 Relevante rikspolitiske retningslinjer/bestemmelser	8
2. BESKRIVELSE AV PLANOMRÅDET.....	8
2.1 Beliggenhet.....	8
2.2 Dagens arealbruk	9
2.3 Landskap.....	9
2.4 Bebyggelse og stedets karakter.....	9
2.5 Grunnforhold.....	10
2.6 Naturverdier	11
2.7 Trafikkforhold.....	11
2.8 Teknisk infrastruktur	11
2.9 Kulturminner.....	12
2.10 Landbruk	12
3. PLANPROSESS OG MEDVIRKNING.....	12
3.1 Om planprosessen.....	12
3.2 Innspill til varsel om planoppstart	12
4. PLANFORSLAGET	19
4.1 Planlagt arealbruk.....	19
4.2 Bebyggelsens utforming og bokvalitet	20
4.3 Kjøreatkomst og teknisk infrastruktur	21

4.4 Håndtering av avfall.....	23
4.5 Lekeareal.....	23
4.6 Universell utforming	23
4.9 Rekkefølgebestemmelser	24
5. VIRKNINGER AV PLANFORSLAGET	24
5.1 Overordnede planer	24
5.2 Landskap og estetikk.....	25
5.3 Trafikkforhold	25
5.4 Barns interesser	25
5.5 Naturverdier og forholdet til naturmangfoldloven.....	25
5.6 Sosial infrastruktur	25
5.7 Avveining av virkninger.....	26
6. RISIKO OG SÅRBARHETS ANALYSE (ROS).....	26
7. BEHANDLING AV PLANFORSLAGET	28
7.1 Offentlig ettersyn.....	28
7.2 Innspillene ifm offentlig ettersyn.....	28
7.3 Endringer i planforslaget.....	28

1. Bakgrunn for reguleringen

1.1 Forslagsstiller, plankonsulent og eierforhold

Tiltakshaver

Sør Varanger kommune (grunneier)
Boks 406
9915 Kirkenes

Konsulent:

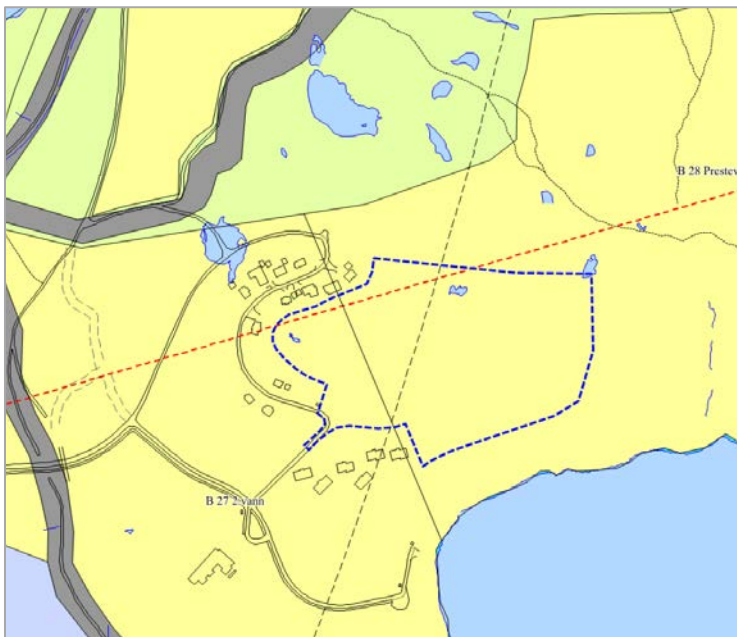
Norconsult AS	Norconsult AS
Postboks 234	Kielland Torkildsensgt. 1
8001 Bodø	9900 Kirkenes

Planområdet omfatter hele eller deler av gnr 26 bnr 1, 156, 161, 174, 175, 186, 213 og 214. Eiendommene er eid av Sør Varanger kommune.

1.2 Forhold til overordnet planverk

1.2.1 Kommuneplanens arealdel 2014 - 2016

Planområdet er i gjeldende arealdel vedtatt 05.10.2005 avsatt til fremtidig boligområde (gul i figur nedenfor).



Figur 1: Utsnitt av gjeldende arealdel. Planavgrensning vist med stiptet blå linje. Kartgrunnlag hentet fra Sør Varanger kommune sin kartportal, bearbeidet av Norconsult.

1.2.2 Kommuneplanens samfunnsdel 2014 - 2026

Det fremgår av samfunnsdelen vedtatt 29.10.2014 at det er lagt til rette for en differensiert boligutvikling på omtrent 1200 -1300 boenheter totalt sett som et resultat av den forrige kommuneplanprosessen. Disse er fordelt rundt i hele kommunen, men boligutviklingen i denne perioden vil primært lokaliseres på blant annet Skytterhusfjellet.

1.2.3 Gjeldende reguleringsplan

I gjeldende reguleringsplan for Skytterhusfjellet vedtatt 22.03.2007 er mesteparten av planområdet regulert til frittliggende småhusbebyggelse (lys gul i figur 2). Øvrige deler av planområdet er regulert til offentlige trafikkområder (lys og mørk grå) og friluftsområde (militærgrønn).

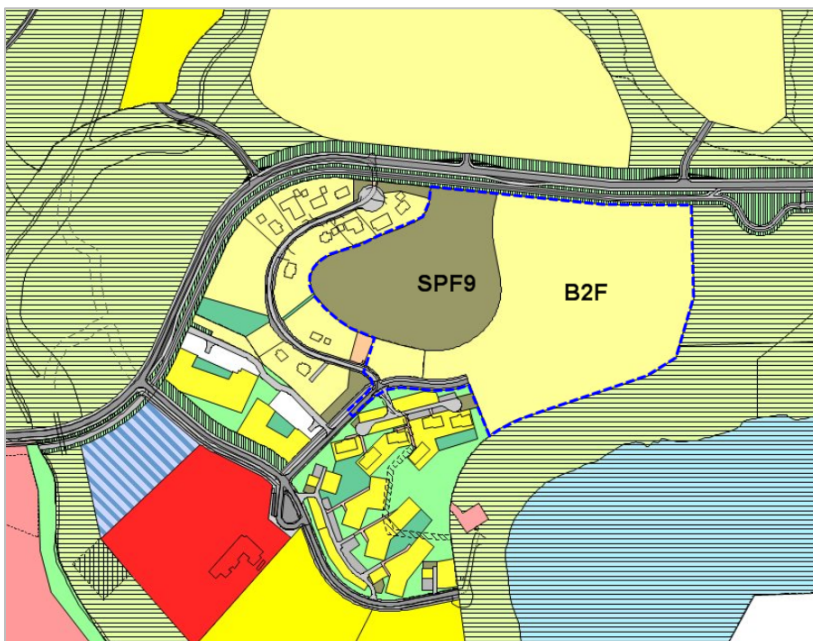
Planområdet omfatter områder benevnt B2F og SPF9 i gjeldende reguleringsplan samt tilhørende innregulert atkomstvei og noe av innregulert areal sør for innregulert atkomstvei mot sør. B2F er avsatt til åpen småhusbebyggelse i reguleringsplanen.

Byggeområdene for åpen småhusbebyggelse skal ifølge reguleringsplanen bebygges med frittliggende eneboliger. Tomannsboliger tillates ikke. Maksimal %-BYA er satt til 30%.

Når det gjelder byggehøyder er det krav om at bebyggelsen skal oppføres i maks 1 etasje med loft (med unntak av området benvent BBB hvor det åpnes for 2 etasjers bygg). På tomter hvor det terrengmessig ligger til rette for det, kan kommunen kreve at det bygges hus med underetasje/sokkeletasje. Maks tillatt gesimshøyde er satt til 7 m og maks tillatt mønehøyde er satt til 9 m regnet fra ferdig planert terrengs gjennomsnittsnivå.

Videre er det krav til detaljreguleringsplan før feltet kan bygges ut.

I forbindelse med utarbeiding av gjeldende reguleringsplan er det også utarbeidet ei håndbok. Håndboka er ment som en veileder, og er en mer utfyllende beskrivelse på hvordan området kan bygges ut.



Figur 2: Utsnitt av gjeldende reguleringsplaner. Planavgrensning vist med stiptet blå linje. Kartgrunnlag hentet fra Sør Varanger kommunen sin kartportal, bearbejdet av Norconsult.

1.3 Mål og ambisjoner

Detaljreguleringsplanarbeidet har som hovedformål å følge opp intensjonene i kommuneplanens arealdel og samfunnsdel om å utvikle felt B2F til et nytt boligfelt. Dette som et av flere utbyggingsprosjekter i Skytterhusfjellet.

Det skal utarbeides en detaljreguleringsplan som skal være grunnlag for videre prosjektering og utbygging av boligfeltet.

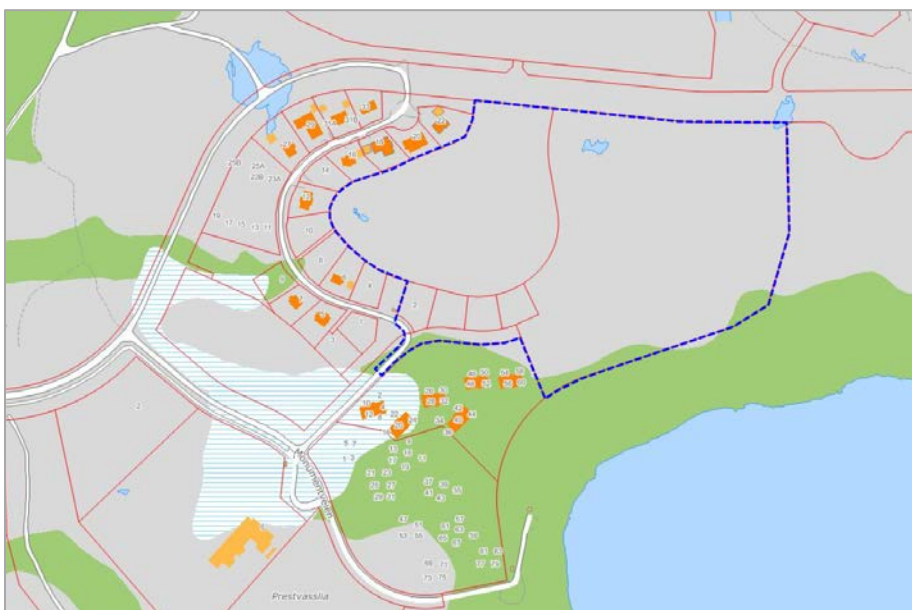
Noen av de viktigste momentene i dette planarbeidet vil være å sikre god estetikk og god landskapstilpasning, når det gjelder bebyggelse og atkomstvei. Et annet viktig moment har vært å finne hensiktsmessige plasseringer av lekeplasser.

1.4 Planavgrensning

Ved første varsel om planoppstart (januar 2013) var planområdet avgrenset til å omfatte felt B2F samt innregulert veisnipp/atkomstvei mot sørvest. Slik planavgrensningen var satt, var det vanskelig å finne en hensiktsmessig plassering av lekeplassene. Planområdet ble derfor utvidet til å også omfatte området vest for B2F som er regulert til friluftsområde (SPF9) i gjeldende reguleringsplan. Som følge av dette ble det sendt ut et nytt varsel november 2015. Noe av begrunnelsen for dette nye varselet var også at det er gått to år siden planarbeidet ble varslet første gang.

I forhold til foreslått planavgrensning av november 2015 er planområdet ytterligere utvidet slik at de to tilstøtende tomtene mot sørvest (gnr 26 bnr 174 og 175) også er tatt med. Tomtene er regulert gjennom detaljreguleringsplan for B2E og er ubebygde. Gjeldende tomtegrenser er justert ifm. dette planarbeidet. Nye tomtegrenser fremgår av forslag til plankart. Denne utvidelsen anses ikke å ha innvirkning på verken naboeiendommer eller andre forhold. Et nytt varsel vurderes derfor ikke som nødvendig.

Endelig planavgrensning fremgår av plankartet med plan ID 2013002 og er gjengitt i figur 1 - 3.



Figur 3: Planavgrensning (vist med stiplet blå linje). Kartgrunnlag hentet fra Sør Varanger kommunen sin kartportal, bearbejdet av Norconsult.

1.5 Vurdering av kravet til konsekvensutredning

Kommunen har gjort en vurdering av planarbeidet etter forskrift om konsekvensutredninger.

Omregulering av deler av friluftsområde (SFP9) til lekeplass vil etter kommunens vurdering ikke komme i konflikt med dette områdes funksjon som friluftsområde. Det vurderes derfor ikke nødvendig med særskilt utredning om dette.

Etter det kommunen kjenner til er planforslaget heller ikke lokalisert i, eller i konflikt med noen av de temaene som er listet opp i forskriftens vedlegg III.

På bakgrunn av ovennevnte har kommunen derfor kommet frem til at planarbeidet ikke utløser krav om konsekvensutredning.

1.6 Relevante rikspolitiske retningslinjer/bestemmelser

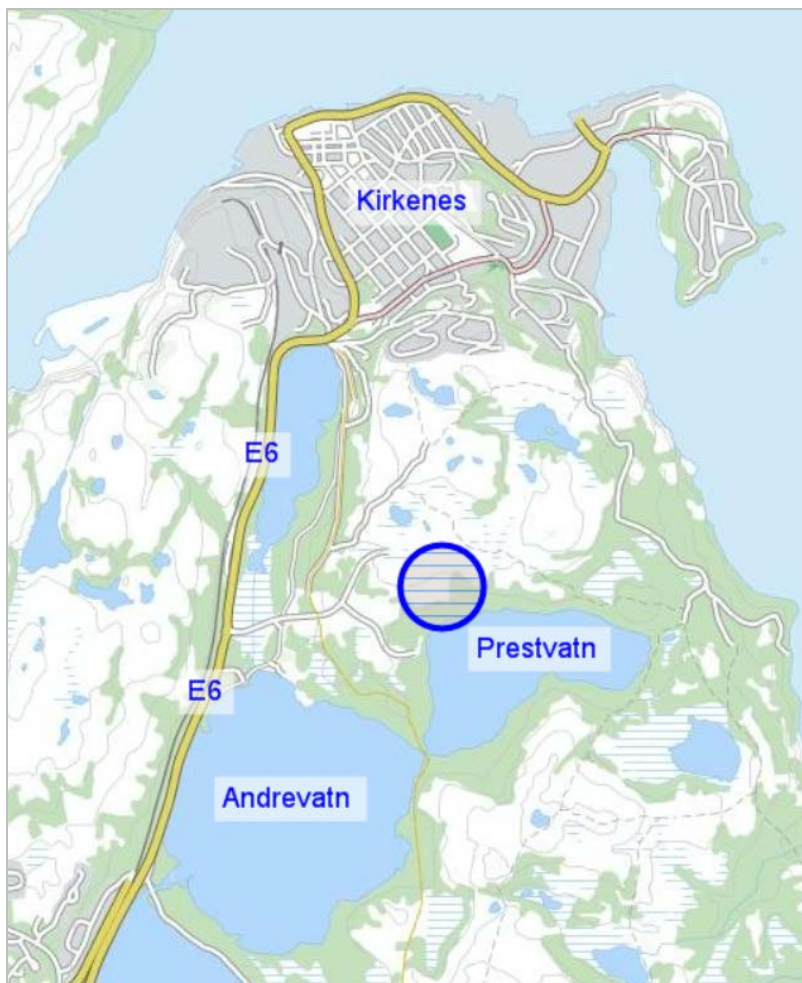
Det er foretatt en samlet vurdering av tiltaket mot statlige retningslinjer, rammer og føringer og funnet at tiltaket ikke er i strid med disse. Relevante retningslinjer/rammer/føringer i forbindelse med planforslaget er listet opp nedenfor:

- Fylkesplan for Nordland 2013-2025
- Statlige planretningslinjer for samordnet bolig, areal- og transportplanlegging (2013)
- Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (2012)
- Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging (2012)
- Naturmangfoldloven (2012)
- Statlige planretningslinjer for differensiert forvaltning av strandsonen langs sjøen (2009)

2. Beskrivelse av planområdet

2.1 Beliggenhet

Planområdet som er på ca. 74,7 daa ligger ca. 3 km sør for Kirkenes tettsted og like nord for Prestvatn.



Figur 4: Beliggenhet. Planområdet ligger i området vist med blå sirkel. Kartgrunnlag hentet fra Sør Varanger kommune sin kartportal, bearbeidet av Norconsult.

2.2 Dagens arealbruk

Planområdet er ubebygget og brukes i dag til rekreasjon og friluftsliv.

2.3 Landskap

Terrenget i planområdet er bratt med gjennomsnittlig helning på ca. 1:6.

Planområdet heller gjennomgående mot sør. Det har derfor gode utsikts- og solforhold men er også vær- og vindutsatt.

Landskapet består for det meste av berg/fjell, delvis i dagen, med myrdrag imellom, samt noe vegetasjon og trær i den sørlige delen.

2.4 Bebyggelse og stedets karakter

Planområdet er i dag ubebygget men grenser til to forholdsvis nye boligfelt i vest og sørvest. Boligfeltet i vest består av en noe variert bebyggelse når det gjelder utforming og volum, men bebyggelsen er for det meste ført opp i én etasje pluss loft og evt. sokkel. Boligfeltet i sørvest fremstår som homogent og består av lavblokker/rekkehus i to etasjer pluss loft.

Ca. 400 m sørvest for planområdet ligger det en barnehage som er ført opp i én etasje pluss loft.

Som følge av at bebyggelsen i området er forholdsvis ny har den moderne formuttrykk.

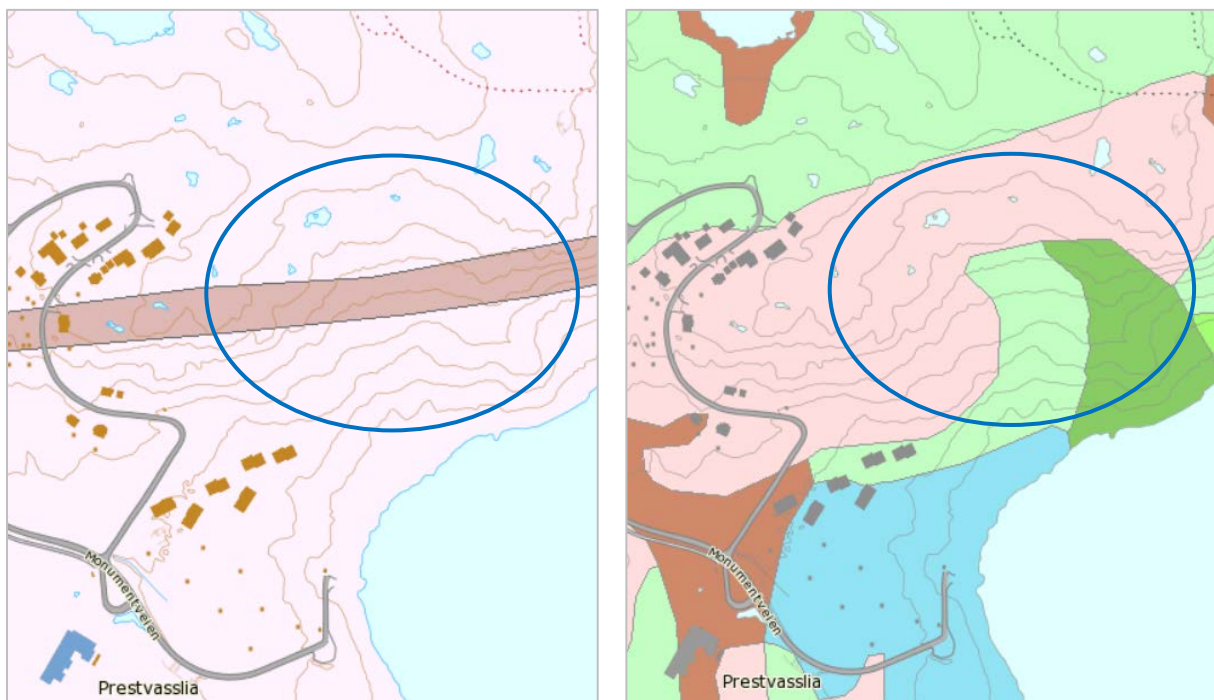
2.5 Grunnforhold

Berggrunn i planområdet består, ifølge kartløsning fra NGU, av granittisk gneis med flere generasjoner granittganger, årer og bånd (vist med lys rosa farge i figur til venstre nedenfor) samt diabas tverrganger (vist med lys brun farge i figur til venstre nedenfor). Amfibolitter opptrer lokalt.

Løsmassene består ifølge kartløsning fra NGU av tynn morene, dvs. morenemateriale - usammenhengende eller tynt dekke over berggrunnen (tykkelsen på avsetningene er normalt mindre enn 0,5 m) og randmorene. Tynn morene er vist med lys grønn farge i figur til høyre nedenfor mens randmorene er vist med mørk grønn farge. Bart fjell er vist med rosa farge.

Området som grenser til Prestvatnet (vist med blå farge i figur til høyre nedenfor) består av tykk havavsetning. Denne delen ligger utenfor planområdet og er regulert til friluftsområde i gjeldende reguleringsplan.

Utført befarings viser at det er minimalt med løsmasser i planområdet.



Figur 5: Grunnforhold. Figur til venstre viser type berggrunn. Figur til høyre viser type løsmasser. Planområdet ligger i området vist med blå sirkel. Kartgrunnlag hentet fra NGU sin kartportal, bearbeidet av Norconsult.

Det er ikke registrert områder med potensielt fare for hverken jord-, flom-, snøskred eller steinsprang i planområdet. Det er heller ikke registrert kvikkleireforekomster i området.

2.6 Naturverdier

Det er noe vegetasjon i planområdet (moser og lav på høyreliggende terreng og noe bjørkeskog på lavtliggende terreng mot sør), men det er ikke registrert hverken verdifulle naturtyper eller artsforekomster.



Figur 6: Bilde tatt av Norconsult ved befaring den 02.11.2016.

2.7 Trafikkforhold

Planområdet har i dag atkomst fra E6 som ligger vest for planområdet og videre via Skytterhusvei, Monumentveien og Lykketreffet. Skytterhusveien er hovedatkomstvei til Skytterhusfjell-området. Skytterhusveien og Monumentveien har gang- og sykkelvei/fortau. Atkomstveiene er forholdsvis nye og det foreligger derfor ikke ÅDT-tall. Monumentveien og Lykketreffet har en bredde på ca. 4.5 m,

Fartsgrensen i området er 50 km/t (Skytterhusveien) og 30 km/t (Monumentveien og Lykketreffet).

Det er regulert inn bussholdeplasser i gjeldende reguleringsplan (justering av plassering/flytting kan forekomme). Disse planlegges bygd.

2.8 Teknisk infrastruktur

Planområdet er ikke tilknyttet hverken vann- og avløpsnett eller strømnett.

2.9 Kulturminner

Det er ikke registrert verken kulturminner eller -miljø, eller bevaringsverdig bygg i planområdet, heller ikke i tilstøtende områder.

2.10 Landbruk

Planområdet har ingen landbruksverdi.

3. Planprosess og medvirkning

3.1 Om planprosessen

Oppstartsmøtet mellom berørte etater i kommunen, Nordnett og konsulent ble avholdt den 03.11.2015. Kunngjøring om oppstart av planarbeidet ble annonsert i Sør Varanger Avis *xx.01.2013 og xx.11.2015 (nytt varsel)*. Berørte parter, både private og offentlige, ble skriftlig varslet om planoppstarten den 11.01.2013 og 16.11.2015.

3.2 Innspill til varsel om planoppstart

Høringsfrist til planvarselet utløp den *xx.xx.2013* og 14.12.2015 (nytt varsel). Det kom inn til sammen 9 innspill/merknader. Disse er oppsummert og merknadsbehandlet nedenfor.

Person/etat	Dato	Innspill	Kommentarer
Finnmark fylkeskommune (FF)	22.01.13	<u>Planfaglig innspill</u> Utbygging og gjennomføring av tiltak bør skje i samsvar med rikspolitisk retningslinje for barn og unge. Lokale leke- og oppholdsmuligheter for barn og unge bør vurderes før boliger og veier plasseres. Det er viktig at disse arealer er kvalitativt egnet for lek og opphold. Dersom dette ikke følges opp kan det gi grunnlag for innsigelse. Det minnes om at universell utforming må kunne gjenfinnes i drøftingene i planens hovedmål, planbeskrivelse og bestemmelser. Det er særlig viktig at arealer som skal være avsatt for allmennheten blir vurdert opp mot kriteriet om universell utforming. Dersom planene ikke er i tråd med dette kan det gi grunnlag for innsigelse. <u>Kulturminnefaglig innspill</u> FF kjenner ikke til automatisk freda kulturminner innenfor	Det er tatt hensyn til barn og unges interesser i planforslaget. Slik planområdet fremgikk av første varsel om planoppstart var det vanskelig å finne en god og hensiktsmessig plassering av lekeplassen. Planområdet er derfor utvidet til å også omfatte et område som er mer egnet til lek. Det er gjort rede for prinsippene om universell utforming i planforslaget, jf. kap. 4.8 i planbeskrivelsen og § 2.2 i bestemmelsene. Aktsomhets- og meldeplikten er tatt inn i

		<p>planområdet og har derfor ingen særskilte merknader til reguleringsplanarbeidet vedrørende arkeologiske kulturminner.</p> <p>Det minnes imidlertid om aktsomhetsplikten, som bør tas med i reguleringsbestemmelsene.</p>	bestemmelsene, jf § 2.7.
Sametinget	24.01.13	<p>Sametinget kjenner ikke til automatisk freda samiske kulturminner i det omsøkte området og har derfor ingen spesielle kulturminnefaglige merknader til planarbeidet.</p> <p>Det minnes imidlertid om aktsomhets- og meldeplikten, som bør tas med i reguleringsbestemmelsene.</p>	Aktsomhets- og meldeplikten er tatt inn i bestemmelsene, jf § 2.8.
Skogbrukssjefen i Finnmark og Kvænangen kommune	17.01.13	<p>Det bemerkes at all skog i Sør-Varanger er definert som vernskog gjennom skogbrukslovens § 12.</p> <p>Det presiseres at det er ikke forskjell på skogens vernskogfunksjon i regulerte områder eller LNFR-områder, dvs. alle tiltak som kan påvirke vernskogfunksjonen skal behandles etter skogbrukslovens § 12.</p> <p>Følgende punkter bes innarbeidet i bestemmelsene til reguleringsplanen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ I de tilfeller det er annen grunneier på grøntområder, friområder, spesialområde o.l. enn innen byggesoner skal kostnader og utgifter ved stell av skog som ikke er i kommersiell betydning påhvile tiltakshaver og ikke grunneier. ○ Ved evt. tiltak i friområder, spesialområder og lignende skal kommunens skogmyndighet meldes/varsles. <p>Avslutningsvis er det foreslått noen generelle retningslinjer i grøntområder, friområder, spesialområder og lignende.</p>	<p>Tas til etterretning.</p> <p>Tas til følge, jf. § 2.10 i bestemmelsene.</p>
Varanger kraftnett	16.01.13	<p>Varanger KraftNett AS vil i nært samarbeid med</p>	Tas til etterretning.

		<p>kommunen/utbygger foreta planlegging og utførelse av strømforsyning til boligene i feltet.</p> <p>Det må vurderes om det må avsettes tomt for nettstasjon i området. Det vil også være behov for plassering av kabelskap etc. i tomteskiler. Nødvendig fremføring av høy og lavspent jordkabler må det også avsettes arealer til.</p>	<p>Det er avsatt tomt for nettstasjon i planområdet (o_BE). Når det gjelder hensynet til kabelskap etc. og jordkabler vises det til § 2.6 og 3.1 i bestemmelsene.</p>
Fylkesmannen i Finnmark	14.01.13	<p>Innledningsvis vises det til Miljøverndepartementets reguleringsplanveileder.</p> <p><u>Estetikk</u> Kommunen har et stort ansvar for å sikre estetiske kvaliteter i fysiske omgivelser. Estetisk kvalitet skal ligge som en grunnleggende premiss i all planlegging.</p> <p><u>Grad av utnytting</u> Grad av utnytting må påføres plankartet eller fastsettes i bestemmelsene. Andre beregningsmåter enn de som er definert i forskrift om tekniske krav til byggverk kan ikke benyttes.</p> <p><u>Barn og unge</u> Det vises til nasjonale mål og regjeringens politikk. Videre vises det til at rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen samt rundskriv om barn og planlegging som beskriver viktige nasjonale mål for barn og unges oppvekstmiljø.</p> <p>Fylkesmannen forutsetter at hensynet til barn og unge ivaretas i reguleringsplanen og vil vurdere å fremme innsigelse mot planforslaget om det ikke reguleres inn lekeplass(er) innenfor planområdet.</p> <p><u>Folkehelse og friluftsliv</u> Kommunen skal fremme</p>	<p>Tas til etterretning.</p> <p>Det er tatt hensyn til estetikk i planforslaget, jf. § 2.5 i bestemmelsene.</p> <p>Tas til følge.</p> <p>Tas til etterretning.</p> <p>Det er regulert inn tilstrekkelig areal til lek i planområdet.</p> <p>Fra planområdet er det</p>

		<p>folkehelse inne de oppgaver og virkemidler kommunen er tillagt, herunder ved lokal utvikling og planlegging. Det betyr at folkehelse skal integreres i all planlegging, og at man i planleggingen tar hensyn til faktorer som kan ha innvirkning på helsen. Det er viktig at grøntområder for friluftsliv i nærmiljøet og i tilknytning til sentrum, skoler og barnehager ivaretas.</p> <p><u>Universell utforming</u> Det bemerkes at universell utforming skal legges til grunn for all arealplanlegging etter loven og det minnes om Miljøverndepartementets brev (datert 2010) om adgang til å stille krav om universell utforming i reguleringsplan.</p> <p><u>Samfunnssikkerhet og risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse)</u> Fylkesmannen legger særlig vekt på at samfunnssikkerhetsperspektivet blir ivaretatt i plansaker. Det vises videre til plan- og bygningslovens § 4-3. Framtidige klimaendringer som havnivåstigning, økt fare for flom og skred osv. er hendelser som sannsynligvis vil komme. Dette er svært viktige faktorer i en ROS-analyse. Det vises også til veileder utarbeidet av Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB).</p> <p><u>Fare knyttet til kvikkleire</u> I NGU's løsmassekart er deler av planområdet registrert som et område med tykk havavsetning, noe som kan være indikasjon på ustabile grunnforhold og mulighet for at det kan være kvikkleire der.</p>	<p>korte avstander til friluftsområder (herunder Prestvatn, Andrevatn og lysløypa) og nærmiljøanlegget (herunder varmestue/klubbhus, Tufteparken og Skileikanlegg på Skytterhusfjellet).</p> <p>Prinsipp for universell utforming og tilgjengelighet skal legges til grunn ved utforming av bygninger, atkomst, parkeringsplasser, turveier og utearealer så langt det lar seg gjøre i terrenget. jf. § 2.2 i bestemmelsene.</p> <p>ROS-skjemaet er fylt ut og gjennomgått, og det konkluderes med at det ikke er behov for spesielle tiltak i forbindelse med dette planarbeidet enn sikring av skjæringer og skrenter og dokumentasjon av grunnforhold.</p> <p>Etter en nærmere studie av løsmassekartet og befaring i planområdet vurderes fare knyttet til kvikkleire å være svært liten. Det er imidlertid tatt inn i bestemmelsene at dokumentasjon på at grunnforholdene er undersøkt av geoteknisk fagkyndig skal legges ved rammesøknaden.</p>
--	--	---	---

		<p><u>Fare knyttet til radon</u> Fylkesmannen vil trekke fram risikoen knyttet til radon og vider til Statens Strålevernns hjemmeside under menypunktet radon, og Stråleverninfo 25.09 (Strålevernets nye anbefalinger for radon i Norge).</p>	<p>Det er lovpålagt krav om radonsperre i alle nye bygninger hvor det oppholder seg mennesker.</p>
NVE	01.02.2014	<p><u>Vassdrag</u> Planområdet grenser til kantsone mot Prestvatn. Elveos og randsoner langs vassdrag er blant de mest artsrike og bevaringsverdige med hensyn til landskapsøkologi og biologisk mangfold. I tillegg er vassdragsnaturen viktig i friluftssammenheng. I planen bør det gjøres en konkret vurdering av og begrunnelse for byggeavstand mot vassdrag.</p> <p><u>Skredfare</u> I henhold til NGUs løsmassekart kan deler av planområdet bestå av havavsetninger. Marine avsetninger kan være en indikasjon på ustabile grunnforhold. I henhold til NVEs forvaltningspraksis vedrørende forebygging av skredulykker skal reell fare utredes for reguleringsplan kan godkjennes. Plandokumentene skal på en tydelig måte vise hvordan fare for kvikkleireskred er vurdert og tatt hensyn til, også for tilgrensede områder (områdestabilitet).</p>	<p>Planforslaget er en oppfølging av gjeldende reguleringsplan hvor det allerede er satt av et vegetasjonsbelte med en bredde på ca. 60 m mellom utbyggingsområdet (B2F) og Prestvatnet.</p> <p>Den delen som består av havavsetninger ligger utenfor planområdet. Etter en nærmere studie av løsmassekartet og befaring i planområdet vurderes fare knyttet til kvikkleire å være svært liten. Det er imidlertid tatt inn i bestemmelsene at dokumentasjon på at grunnforholdene er undersøkt av geoteknisk fagkyndig skal legges ved rammesøknaden.</p>
Reindriftsforvaltning Øst-Finnmark	01.02.13	<p>Reindriftsagronomen har ingen merknader til varsel om igangsetting av planarbeid for B2F i Sør Varanger kommune da tiltaket ikke vil være til skade eller ulempe for reindriften i området.</p>	-
Finnmark fylkeskommune	20.11.15	<p>Ved fornyet varsel om oppstart har planen blitt utvidet. Utvidelsen omfatter et område som er regulert til friluftsområde. Dette vil nå bli endret til grønnstruktur.</p> <p>Fylkeskommunen anser dette som et positivt tiltak. Formålet gjør det mulig for kommunen å avgrense hovedstrukturen i grøntdrag og</p>	-

		<p>naturområder, gjennomgående turdrag og parker og større friområder, lekeområder og naturområder innen byggesonen. Grønnstrukturen vil binde de grønne områdene innenfor byggesonen sammen med friluftsområder utenfor.</p>	
Fylkesmannen i Finnmark	20.11.15	<p>Miljøverndepartementet har utarbeidet en reguleringsplanveileder som ligger tilgjengelig på www.planlegging.no under "Veiledning om plan- og bygningsloven og forskrifter". Det anbefales at veilederen benyttes i forbindelse med utarbeidelse av reguleringsplanen.</p> <p><u>Estetikk</u> Estetisk kvalitet skal ligge som en grunnleggende premiss i all planlegging. Fylkesmannen i Finnmark ber kommunen stille krav som sikrer en god estetisk utforming.</p> <p><u>Grad av utnytting</u> Grad av utnytting må føres på planen eller fastsettes i reguleringsbestemmelsene. Andre beregningsmåter enn de som er definert i forskrift om tekniske krav til byggverk kan ikke benyttes.</p> <p><u>Støy</u> Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging skal legges til grunn i planleggingen.</p> <p><u>Barn og unge</u> Det vises til Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen og Rundskriv om barn og planlegging. Fylkesmannen forventer at hensynet til barn og unge blir ivaretatt i det videre planarbeidet, og at kravet til universell utforming følges.</p>	<p>Tas til etterretning.</p> <p>Det er tatt hensyn til estetikk, jf. bestemmelsenes § 2.5.</p> <p>Tas til følge, jf. plankartet.</p> <p>Tas til følge, jf. bestemmelsenes § 2.1.</p> <p>Hensyn til barn og unge er ivaretatt i planarbeidet. Det er avsatt et areal på ca. 2 daa til lek i planområdet. Videre er det tatt inn i bestemmelsene at det skal opparbeides lekeplass på min. 150 m² ifm utbygging i området benevnt BBB. Det vises</p>

		<p><u>Samfunnssikkerhet og beredskap</u> Det vises til plan- og bygningslovens § 4-3 om samfunnssikkerhet og risiko- og sårbarhetsanalyse.</p> <p>I NGUs løsmassekart er deler av planområdet registrert som et område med tykk havavsetning, noe som kan være indikasjon på ustabile grunnforhold og mulighet for at det kan være kvikkleire der. Fare for utglidning er derfor et faretema som bør vurderes nærmere i risiko- og sårbarhetsanalysen.</p> <p>Fylkesmannen vil minne om at alle oppfølgende og avbøtende tiltak som identifiseres i forbindelse med ROS-analysen må inngå som en del av planbestemmelsene.</p> <p>Det er også viktig at risiko- og sårbarhetsanalysen tar høyde for framtidige klimaendringer som sannsynligvis vil gi havnivåstigning, mer nedbør og flere stormer og økt fare for flom og skred. Det vises til Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap sin veileder for kartlegging av risiko og sårbarhet.</p> <p><u>Naturmangfoldloven</u> Vurderingene etter naturmangfoldlovens §§ 8-12 bør framgå i planbeskrivelsen.</p> <p><u>Plankartabreid</u> Planforslaget må tildeles en nasjonal arealplan-ID i henhold til kravene i kapittel 1.1.4 i NPAD del 1.</p> <p>Fylkesmannen anbefaler at plankartet sendes Kartverket til teknisk kvalitetskontroll.</p>	<p>for øvrig til kommentarer til tidligere innspill ovenfor.</p> <p>-</p> <p>Det vises til kommentarer til tidligere innspill ovenfor.</p> <p>Tas til etterretning.</p> <p>Det er tatt hensyn til framtidige klimaendringer i planarbeidet. Skytterhusfjellet ligger på over 80 moh. Det er ellers tatt inn i bestemmelsene at ved utforming og dimensjonering av vann- og avløpsnett skal det tas hensyn til klimaendringer.</p> <p>Tas til følge, jf. kap 5.5 i planbeskrivelsen.</p> <p>-</p> <p>Tas til følge.</p>
--	--	--	--

4. Planforslaget

Plankartet fremgår av figur nedenfor.



Figur 7: Forslag til plankart. Utarbeidet av Norconsult. Kartgrunnlag hentet fra Sør Varanger kommune sin kartportal.

4.1 Planlagt arealbruk

I planområdet vil det bli lagt til rette for boliger med tilhørende garasje/oppstillingsplass, lekeareal, trafikkareal, snødeponi samt friområde og tråkk/sti. Det vil også bli lagt til rette for fortau på deler av planområdet samt trafo og pumpestasjon.

Planområdet er regulert til følgende arealformål:

- Bebyggelse og anlegg (Pbls § 12-5 nr. 1)
 - Frittliggende småhusbebyggelse
 - Konsentrert småhusbebyggelse
 - Blokkbebyggelse
 - Lekeplass
 - Energianlegg (trafo)
 - Øvrige kommunaltekniske anlegg (pumpestasjon)

- Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur (Pbls § 12-5 nr. 2)
 - Kjørevei
 - Annen veggrunn
 - Fortau

- Grønnstruktur (Pbls § 12-5 nr. 3)
 - Friområde
 - Turvei
- Hensynssone (Pbls § 12-6)
 - Andre sikringssoner
 - Båndleggingssone - båndlegging etter andre lover

4.2 Bebyggelsens utforming og bokvalitet

På den nordlige delen av planområdet tenkes det etablert kjedete eneboliger eller rekkehus som er ført opp i én etasje. På denne delen av planområdet ønskes det ikke etablert høyere hus av hensyn til landskap og vind.

Bebyggelsen skal plasseres innenfor området benevnt BKS1 og BKS2 og tenkes utformet med flatt. Maks tillatt gesimshøyde er satt til 4 m regnet fra ferdig planert terrengs gjennomsnittsnivå. Maks tillatt utnyttingsgrad er satt til 50 %.

På den sørlige delen av planområdet tenkes det etablert blokkbebyggelse som er ført opp i inntil to etasjer pluss sokkel. Bebyggelsen skal plasseres innenfor området benevnt BBB og tenkes utformet med saltak. Maks tillatt mønehøyde settes til 9,5 m og maks tillatt gesimshøyde settes til 7 m regnet fra ferdig planert terrengs gjennomsnittsnivå. Maks tillatt utnyttingsgrad er satt til 50 %.

I dette delfeltet tenkes det lagt opp til varierte leilighetstørrelser.

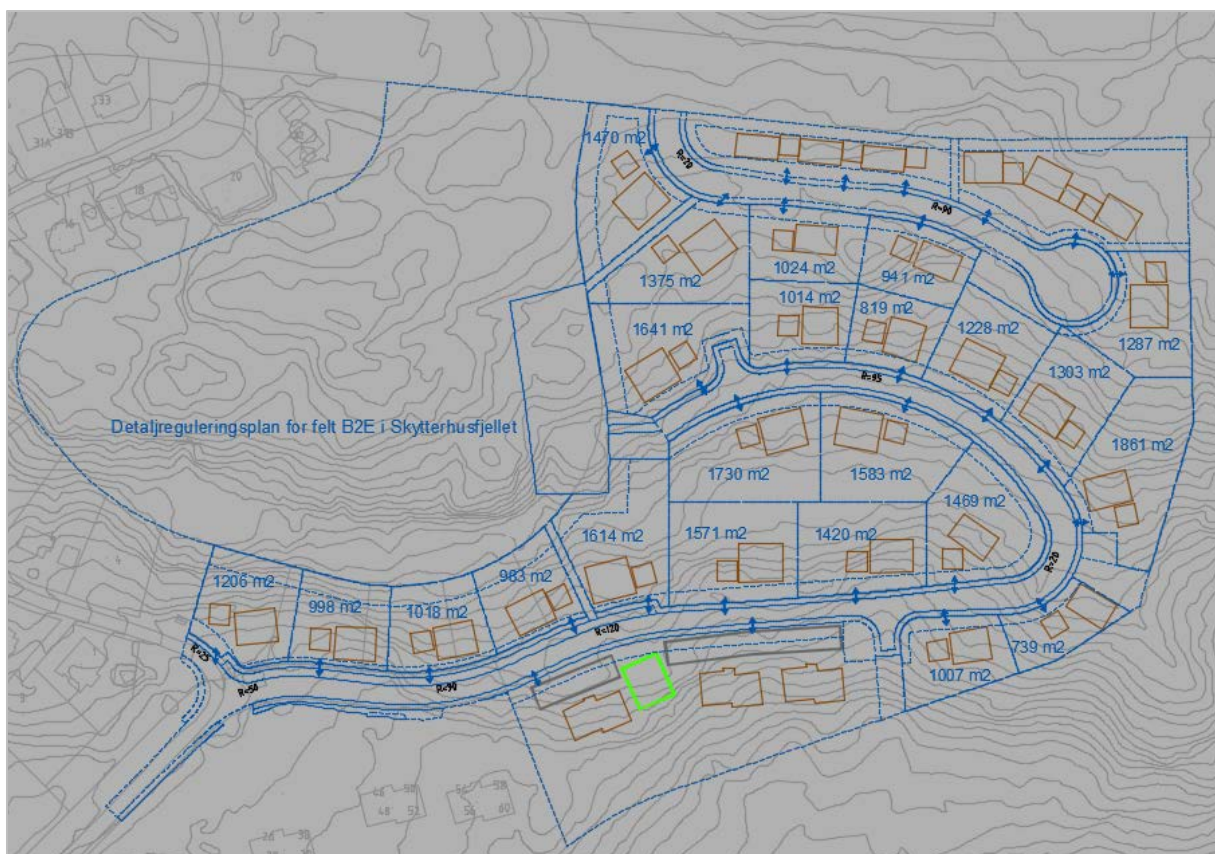
På resterende del av planområdet tenkes det etablert frittliggende småhusbebyggelse som er ført opp i én etasje pluss loft og evt. sokkel. Bebyggelsen skal plasseres innenfor områder benevnt BFS1 - BFS5 og tenkes utformet med saltak. Maks tillatt mønehøyde er satt til 9 m og maks tillatt gesimshøyde er satt til 7 m regnet fra ferdig planert terrengs gjennomsnittsnivå. Maks tillatt utnyttingsgrad er satt til 30 %.

Solforholdene vil variere avhengig av den enkelte husets-/leilighets plassering, men solforholdene generelt anses å være tilfredsstillende. Boligene og leilighetene tenkes utformet slik at utsikt og orientering utnyttes optimalt. Alle leiligheter (jf. BBB) skal sikres gode private uteoppholdsarealer.

Planforslaget slik det er illustrert i illustrasjonsplanen legger til rette for ca. 52 boliger fordelt i eneboliger, kjedete bolighus og lavblokk. Illustrasjonsplanen er kun veiledende og viser en mulig utnyttelse av området innenfor de rammer som gis av planforslaget.

Størrelse på eneboligtomtene vil variere mellom ca. 700 m² – 1800 m².

All bebyggelse skal tilstrebes tilpassing til eksisterende landskap. Videre skal det legges stor vekt på det visuelle, slik at bebyggelsen vil stå i harmoni med landskapet rundt. Alle skjæringer og fyllinger skal forsøkes å gis en utforming og overflate som demper den visuelle effekten av inngrepene.



Figur 8: Illustrasjonsplan/tomteplan. Utarbeidet av Norconsult.

Det er videre forutsatt at utsprengt masse skal nyttes til å fylle ut lavtliggende partier. Tiltakene i planområdet skal prosjekteres på en slik måte at man oppnår massebalanse.

Byggegrense mot vei er i planområdet satt til 10 m fra veiens senterlinje og fremgår av plankartet. Der byggegrense ikke er vist faller denne sammen med formålsgrensen.

4.3 Kjøreatkomst og teknisk infrastruktur

4.3.1 Trafikkforhold

For å minimere areal beslaglagt til veiareal er det i planforslaget lagt opp slik at man får to bilatkomster til planområdet, dvs. både sørvestfra og nordfra.

Planområdet vil få atkomst fra E6 via Skytterhusveien sørvestfra, og videre via Monumentveien og Lykketreffet. Nordfra vil planområdet få atkomst via Skytterhusveien som i dag stopper ca. 200 m unna. Veien må derfor forlenges slik at det blir mulig å koble seg til denne.

Veiene tenkes utformet som blindvei med snuplass (gjelder den nordlige atkomsten) og snuhammer (gjelder den sørvestlige atkomsten). Det er lagt opp til at snuplassen er dimensjonert for lastebil.

Atkomstveien er dimensjonert med utgangspunkt i dimensjoneringsklasse Sa1 (samleveger i boligområder) i veinormalen, med asfaltert bredde på 5 m og 0,25 m grusskulder. Derfor er atkomstveiene regulert inn med bredde på min. 5,5 m men veibredde vil variere langs strekningene på grunn av nødvendige breddeutvidelser og kurveutslag. Atkomstveiene er dimensjonert slik at personbil og lastebil skal kunne møttes.

På grunn av valgt atkomstløsning (delt løsning) og den relativt beskjedne trafikkmengden som planlagt utbygging estimeres å utløse, anses etablering av fortau/gang- og sykkelvei ikke som nødvendig. Derfor er det ikke regulert inn fortau/gang- og sykkelvei foruten første del av den sørvestlige atkomstveien. Det er regulert inn fotgjengerfelt fra BBB (delfelt regulert til lavblokk) til fortauet på andre siden av atkomstveien. Det er i tillegg regulert inn turveier (stier) til lekeplassen og til friluftsområder rundt.

Det er lagt til grunn at interne veier får en fartsgrense på 30 km/t.

Det er regulert inn areal til grøfter o.l. med bredde på 2 m på begge sider av veiene. I tillegg er det lagt en hensynssone på de sidearealene som er nødvendig for å kunne bygge veiene (skråningsutslag). Ved opparbeiding av tilstøtende tomteareal kan arealene opparbeides og settes i stand i samsvar med underliggende arealformål. Videre er det regulert inn tilstrekkelig areal til snødeponi i planområdet.

Parkeringsplassene vil bli opparbeidet i henhold til krav i gjeldende reguleringsplan for Skytterhusfjellet. Det vil si det skal avsettes areal til min. 1 garasje plass og 1 biloppstillingsplass samt rimelig plass til andre oppstillingsobjekter som f. eks. tilhenger, båt o.l. per enebolig. For hybel eller hybelleilighet er det satt krav om ytterligere 1 plass per hybel/hybelleilighet.

For konsentrert boligbebyggelse og blokkbebyggelse skal det avsettes areal til garasjer/carporter og oppstilling som følger:

- 1,5 plasser pr. leilighet/boenhet for 1- og 2- roms leiligheter
- 2 plasser pr. leilighet/boenhet for 3- roms leiligheter eller mer
- 3 plasser pr. leilighet/boenhet i 5-roms leilighet eller mer og i kjedet eneboligbebyggelse

Minst 1 plass pr. leilighet/boenhet skal vises som plass i garasje eller carport.

I reguleringsplan for Skytterhusfjellet er det regulert inn bussholdeplasser like nord og vest for planområdet. Ingen av bussholdeplassene er opparbeidet. Bussholdeplassen nord for planområdet vil trolig bli flyttet som følge av bygging av atkomstveien til planområdet (nordlig atkomst).

4.3.2 Vann- og avløpsanlegg

VA

Det er utarbeidet forprosjekt for vann- og avløpsanlegg som illustrer hvordan dette skal bygges. Tilkobling av vann og spillvann gjøres til eksisterende ledninger i vest. For å få avrenning fra alle tomtene må det etableres en pumpestasjon for spillvann. Derfor er det regulert inn egen tomt for pumpestasjon (o_BKT). Spillvannet tenkes pumpet til tilkobling til eksisterende ledning i vest.

Fremtidig VA-traséer er vist som hensynssone (H190) på plankartet der disse går gjennom boligområdene og hvor plassering er rimelig sikker.

Overvann

Alt overvann tenkes håndtert lokalt innenfor feltet. Avrenning blir ledet til terreng via sluker/sandfang. Videre tenkes det avskjæringsgrøft for vann/snøsmelting ifm. snødeponi. Dette overvannet ledes via sluker/sandfang til overvannsledninger i feltet. Overflatevannet slippes ut i terrenget nedenfor bebyggelsen og føres videre i åpne grøftet ned til Prestvatn.

4.3.3 EL-nett

Planlagt utbygging utløser krav til ny trafo. Det er derfor regulert inn et tomteareal til dette formålet (o_BE).

4.4 Håndtering av avfall

Det skal legges til rette for at renovasjonsordningen kan praktiseres i samsvar med bestemmelser i kommunens renovasjonsforskrift. For evt. felles oppsamlingsplasser for avfall skal det settes av nok plass til å kunne håndtere kildesorteringsordninger.

4.5 Lekeareal

For feltet B2F er det i gjeldende reguleringsplan satt krav til minimum 0,5 daa felles lekeareal, med et areal på minimum 10 m² pr boenhet, innenfor en avstand på maksimalt 50 meter fra inngang. Størrelsen på felles lekeplass skal være minimum 150 m² per plass.

På grunn av bratt terrengforhold og av at lekeplassen ikke er detaljprosjektert er det regulert inn tilstrekkelig areal til lekeplass på ca. 2 daa mellom friområdet og boligområdet. Lekeplassen er plassert i midten og lavere i terrenget pga. vindforhold.

For hver niende boligenhet i områder benevnt BKS og BFS skal det opparbeides en felles lekeplass på min 150 m² i området benevnt o_BLK (felles lekeplass). o_BLK skal sikres mot fall (jf. evt. stup).

På grunn av bratt terrengforhold er det vanskelig å oppfylle avstandskravet på 50 m. For de boligene som ligger lengst unna vil avstanden være på ca. 250 m. Lekeplassen skal imidlertid være tilgjengelig fra alle boligtomtene via atkomstveien. Det er dessuten regulert inn sti (turveier) til lekeplassen.

Videre er det tatt inn i bestemmelsene at det skal opparbeides en lekeplass på min 150 m² i området benevnt BBB, som skal betjene dette delfeltet.

Lekeplassene tenkes tilrettelagt for variert lek og uteopphold og skal utformes med spesiell vekt på tilgjengelighet for alle.

4.6 Universell utforming

Det er forholdsvis bratt en del steder på planområdet, og dermed vanskelig å oppfylle kravet til universell utforming av uteoppholdsarealet for tomtene og atkomst til boligene inne på tomte, uten å gjøre store terrenginngrep.

På samme måte er det vanskelig å oppfylle kravet til universell utforming på atkomstveiene og turveiene der terrenget er meget kupert, uten å gjøre store terrenginngrep.

Det er tatt inn i bestemmelsene at prinsipper for universell utforming og tilgjengelighet skal legges til grunn ved utforming av bygninger, atkomst, parkeringsplasser, turveier og lignende så langt det lar seg gjøre.

Slik planforslaget foreligger nå har atkomstveiene (o_SKV1 og o_SKV2) stort sett en helning på mer enn 1:20, med unntak av et kortere parti på ca. 100 m med en helning på ca. 1:14 (ved BFS4).

Kravet til universell utforming kan oppfylles når det gjelder gangatkomst til lekeplassen (o_GTD1 og o_GTD2). Tilrettelegging i o_GTD2 vil kreve store terrenginngrep.

Videre er det tatt inn i bestemmelsene at av samlet antall parkeringsplasser skal minst 5 % være utformet og reservert for forflytningshemmede (gjelder området benevnt BBB).

4.9 Rekkefølgebestemmelser

Det er i bestemmelsene stilt rekkefølgekrav knyttet til følgende forhold:

- Situasjonsplan/utomhusplan
- Fotomontasje/perspektiver
- Skolekapasitet
- Grunnforhold
- Teknisk infrastruktur, herunder lekeplass
- Bygge- og anleggsfasen (ulempeplan)
- Sikringstiltak

5. Virkninger av planforslaget

5.1 Overordnede planer

Planforslaget er i tråd med gjeldende kommuneplan men avviker noe fra gjeldende reguleringsplan når det gjelder følgende forhold:

- Boligtype

I forhold til det som åpnes for i gjeldende reguleringsplan (frittliggende småhusbebyggelse) ønskes det en noe variert bebyggelse i planområdet for å imøtekomme etterspørselen etter forskjellige typer bebyggelse. Det foreslås derfor åpnet for kjedede eneboliger og lavblokker i planområdet.

- Byggehøyder

Som følge av at man åpner for lavblokker er mønehøyden foreslått økt med en halv meter til 9,5 m for området benevnt BBB. For områder benevnt BKF1 – BKF2 er gesimshøyden foreslått redusert til 4 m for å minske de negative virkningene ift. landskapet.

- Utnyttingsgrad

Videre er det foreslått en høyere utnyttingsgrad på deler av planområdet. Dette gjelder områder regulert til konsentrert småhusbebyggelse og blokkbebyggelse. Den høyere utnyttingsgraden henger sammen med at det åpnes for andre typer bebyggelse i planområdet.

Foreslåtte utnyttingsgrad vurderes ikke å gå utover private uteoppholdsareal. Både delfeltene og planområdet som helhet vurderes å tåle foreslåtte utnyttingsgrad.

5.2 Landskap og estetikk

Terrenget i planområdet er bratt. For at de nye atkomstveiene skal kunne ligge best mulig i terrenget kreves det store terrenginngrep. Atkomstveienes krav til stigning og utforming har vært styrende for plassering av boligbebyggelsen.

Planforslaget vil medføre endringer i landskapet. For å legge til rette for både veier og boligbebyggelse vil terrenget måtte bearbeides en del. Derfor er det i bestemmelsene (jf. § 2.5) stilt krav til landskapstilpassning og estetikk. Her står det bl.a. at all bebyggelse skal tilstrebes tilpassing til eksisterende landskap og at alle skjæringer og fyllinger skal forsøkes å gis en utforming og overflate som demper den visuelle effekten av inngrepene.

For delfeltene BKS1 og BKS 2 som ligger lengst nord er byggehøydene foreslått begrenset til 4 m over gjennomsnittlig planert terreng for å minske de negative virkningene ift. landskapet.

5.3 Trafikkforhold

Planlagt utbygging vil føre til økt biltrafikk, men beregnet økning forventes ikke å gi avviklingsproblemer i Skytterhusveien som er hovedatkomstvei til Skytterhusfjell-området.

Det er regulert inn bussholdeplasser i nærheten av planområdet, disse planlegges bygd. Dette vil kunne oppmuntre til økt bruk av kollektiv transport. Noe man anser som positivt.

5.4 Barns interesser

Planforslaget vurderes ikke å medføre behov for økt skole- eller barnehagekapasitet, da skole- og barnehagekapasitet i Kirkenes er tilstrekkelig.

Videre er det regulert inn tilstrekkelig areal til lekeplass i planområdet. Lekeplassene vil få gode solforhold og vil bli skjermet mot biltrafikk.

5.5 Naturverdier og forholdet til naturmangfoldloven

Det er ikke registrert hverken verdifulle naturtyper eller artsforekomster i planområdet. Det foreligger heller ingen kjente registreringer av biologisk mangfold i planområdet, men ut fra vurderinger av eksisterende terreng og vegetasjon er det lite som tilsier at det vil være funn. På bakgrunn av dette er det ikke gjort noen videre undersøkelser for å øke kunnskapsnivået eller vurdert tiltak i forhold til føre-var prinsippet, jf. naturmangfoldlovens §§ 8 og 9. Planlagt utbyggingen vurderes ikke å påføre nye eller fremtidige belastninger på eksisterende naturmangfold. Vurderinger i henhold til naturmangfoldloven §§ 10,11 og 12 er av den grunn ikke tatt ytterligere stilling til. Planforslagets virkninger for naturmangfoldloven vurderes å være små.

5.6 Sosial infrastruktur

Nærmeste barne- og ungdomsskole ligger i Kirkenes tettsted, ca. 3,5 km nord for fra Skytterhusfjellet. Nærmeste barnehage ligger ca. 400 m sørvest for planområdet.

Utbygging av et nytt sykehus er i full gang ca. 800 m sørvest for planområdet. Videre planlegges det etablert dagligvarebutikk i Skytterhusfjellet.

5.7 Avveining av virkninger

Med grunnlag i de vurderinger som er gjort ovenfor vurderes planforslaget i liten grad å medføre negative konsekvenser for miljø og samfunn.

6. Risiko og sårbarhets analyse (ROS)

ROS-skjemaet er gjennomgått og vurdert og det konkluderes med at det ikke er behov for spesielle tiltak i forbindelse med dette planarbeidet utover sikring av skjæringer og skrenter, jf. bestemmelsenes § 2.8 og dokumentasjon av grunnforhold, jf. bestemmelsenes § 6.1.

Emne	Forhold eller uønsket hendelse	Vurdering	
		Nei	Merknad
Naturgitte forhold	Er området utsatt for snø- eller steinskred?	x	Det er ikke registrert områder med potensielt fare for hverken jord-, flom-, snøskred eller steinsprang i planområdet.
	Er området geoteknisk ustabil/er det fare for utglidning?	x	Løsmassene består av tynn morene og randmorene ifølge NGUs løsmassekart. Utført befaring viser at det er minimalt med løsmasser i planområdet. Etter en nærmere studie av løsmassekartet og befaring i planområdet vurderes fare knyttet til kvikkleire å være svært liten. Det er imidlertid tatt inn i bestemmelsene at dokumentasjon på at grunnforholdene er undersøkt av geoteknisk fagkyndig skal legges ved rammesøknaden.
	Er området utsatt for springflo/flom i sjø/vann?	x	
	Er området utsatt for flom i elv eller bekk/ lukket bekk?	x	
	Er det radon i grunnen?		Det er lovpålagt krav om radonsperre i alle nye bygninger hvor det oppholder seg mennesker.
	Annet (spesifiser)?	x	
Infrastruktur	Vil utilsiktede/ukontrollerte hendelser som kan inntreffe på nærliggende transportårer, utgjøre en risiko for området?		
	<ul style="list-style-type: none"> Hendelser på veg 	x	

	<ul style="list-style-type: none"> • Hendelser på jernbane 	x	
	<ul style="list-style-type: none"> • Hendelser på sjø/vann/elv 	x	
	<ul style="list-style-type: none"> • Hendelser i luften 	x	
	Vil utilsiktede/ukontrollerte hendelser som kan inntreffe på nærliggende virksomheter (industriforetak etc.) utgjøre en risiko for området?		
	<ul style="list-style-type: none"> • Utslipp av giftige gasser/væsker 	x	
	<ul style="list-style-type: none"> • Utslipp av eksplosjonsfarlig/brennbare væsker/gasser 	x	
	Medfører bortfall av tilgang på følgende tjenester spesielle ulemper for området?		
	<ul style="list-style-type: none"> • Elektrisitet 	x	
	<ul style="list-style-type: none"> • Teletjenester 	x	
	<ul style="list-style-type: none"> • Vannforsyning 	x	
	<ul style="list-style-type: none"> • Renovasjon/spillvann 	x	
	Dersom det går høyspentlinjer ved/gjennom området:		
	<ul style="list-style-type: none"> • Påvirkes området av magnetiske felt fra kraftlinjer? 	x	
	<ul style="list-style-type: none"> • Er det spesiell klatrefare i forbindelse med master? 	x	
	Er det spesielle farer forbundet med bruk av transportnett for gående, syklende og kjørende innenfor området?		
	<ul style="list-style-type: none"> • Til skole/barnehage 	x	
	<ul style="list-style-type: none"> • Til nærmiljøanlegg (idrett etc.) 	x	
	<ul style="list-style-type: none"> • Til forretning 	x	
	<ul style="list-style-type: none"> • Til busstopp 	x	
	Brannberedskap		
	<ul style="list-style-type: none"> • Omfatter området spesielt farlige anlegg? 	x	
	<ul style="list-style-type: none"> • Har området tilstrekkelig brannvannforsyning (mengde og trykk)? 		Oppfylld av minimumskrav til slukkevann, jf. håndboka, dokumenteres ved søknad om rammetillatelse.
	<ul style="list-style-type: none"> • Har området bare en mulig adkomstrute for brannbil? 	x	Brannbil vil få tilgang til planområdet både nord- og sørfra.
Tidligere bruk	Er området påvirket/forurenset fra tidligere virksomhet?		Det er ingen kjente industriforetak i

			Skytterhusfjellet.
	<ul style="list-style-type: none"> Gruver: åpne sjakter, steintipper etc. 	x	
	<ul style="list-style-type: none"> Militære anlegg: fjellanlegg, piggtrådsperringer etc. 	x	
	<ul style="list-style-type: none"> Industrivirksomhet, herunder avfallsdeponering 	x	
	<ul style="list-style-type: none"> Annet (spesifiser) 		
Omgivelser	Er det regulerte vannmagasiner i nærheten, med spesiell fare for usikker is?	x	
	Finnes det naturlige terrengformasjoner som utgjør spesiell fare (stup etc.)?	x	På grunn av bratt terreng i planområdet vil planlagt utbygging mest sannsynlig føre til høye skjæringer og skrenter. Det er derfor tatt inn i bestemmelsene at høye skjæringer og skrenter skal ved behov sikres med gjerde med tilstrekkelig høyde.
	Annet (spesifiser)	x	
Ulovlig virksomhet	Sabotasje og terrorhandlinger		
	<ul style="list-style-type: none"> Er tiltaket i seg selv et sabotasje-/terrormål? 	x	
	<ul style="list-style-type: none"> Finnes det potensielle sabotasje-/terrormål i nærheten? 	x	

7. Behandling av planforslaget

Dette kapittelet fylles ut av kommunen ifm sluttbehandling av planforslaget.

7.1 Offentlig ettersyn

1.gangs behandling i planutvalget. Kopiere inn vedtaket.

Tidsrammer for offentlig ettersyn.

Medvirkning i forbindelse med offentlig ettersyn.

7.2 Innspillene ifm offentlig ettersyn

Oppsummering av innholdet i alle innspill mottatt ifm offentlig ettersyn.

Hvert innspill kommenteres med redegjørelse om hvordan innspillet er ivaretatt i planforslaget. Hvis innspillet ikke er ivaretatt, må dette begrunnes.

7.3 Endringer i planforslaget

Redegjøre for eventuelle endringer i planforslaget som følge av offentlig ettersyn.



Sør Varanger kommune

**PLANBESTEMMELSER FOR DETALJREGULERINGSPLAN FOR FELT B2F I SKYTTERHUSJELLET, SØR
VARANGER KOMMUNE**

Sist revidert: 22.01.2016
Siste behandling i Utvalg for Plan og samferdsel:
Vedtatt av Kommunestyret i møte:
Under sak:

Formannskapssekretær

PLANBESTEMMELSER

§1 GENERELT

1.1 Hensikten med planen

Hensikten med planen er å oppfylle plankravet i gjeldende reguleringsplan med plan ID 2007001 før byggetillatelse kan gis.

Planen legger til rette for boliger med tilhørende lekeareal, atkomstveier og teknisk infrastruktur.

1.2 Planavgrensning

Det regulerte området er vist med plangrense på plankart sist revidert 19.01.2016 i målestokk 1:1000 (i A3).

Planen vil erstatte deler av reguleringsplan med plan ID 2007001 vedtatt 22.03.07, 2009005 vedtatt 28.04.2010, samt 2011004 vedtatt 28.09.2011.

1.3 Planområdets arealformål

Planområdet reguleres til følgende formål, jf. plan- og bygningsloven § 12-5:

- Bebyggelse og anlegg (Pbls § 12-5, nr. 1)
 - Boligbebyggelse (B)
 - Frittliggende småhusbebyggelse (BFS)
 - Konsentrert småhusbebyggelse (BKS)
 - Blokkbebyggelse (BBB)
 - Lekeplass (BLK)
 - Energianlegg (o_BE)
 - Øvrige kommunalteknisk anlegg (o_BKT)
- Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur (Pbls § 12-5, nr. 2)
 - Kjørvei (o_SKV)
 - Annen veigrunn (o_SVG)
 - Fortau (o_SF)
- Grønnstruktur (Pbls § 12-5, nr. 3)
 - Friområde (o_GF)
 - Turvei (o_GTD)
- Hensynssone (Pbls § 12-6)
 - Andre sikringssoner (H190)
 - Båndleggingsone - båndlagt etter andre lover (H740)

§ 2 FELLES BESTEMMELSER

2.1 Støy

Støygrenser fastsatt i Miljøverndepartementets retningslinje T-1442/2012 gjelder i planområdet.

2.2 Universell utforming

Prinsipp for universell utforming og tilgjengelighet skal legges til grunn ved utforming av bygninger, atkomst, parkeringsplasser, turveier og utearealer så langt det lar seg gjøre.

2.3 Parkering

2.3.1 Frittliggende og konsentrert småhusbebyggelse

Det skal avsettes areal til min. 1 garasjeplass og 1 biloppstillingsplass samt rimelig plass til andre oppstillingsobjekter som f. eks. tilhenger, båt o.l. per enebolig. For hybel eller hybelleilighet kreves det ytterligere 1 parkeringsplass per leilighet.

2.3.2 Blokkbebyggelse

Det skal avsettes areal til garasjer/carporter og oppstilling som følger:

- 1,5 plasser pr. leilighet/boenhet for 1- og 2- roms leiligheter
- 2 plasser pr. leilighet/boenhet for 3- roms leiligheter eller mer
- 3 plasser pr. leilighet/boenhet i 5-roms leilighet eller mer

Minst 1 plass pr. leilighet/boenhet skal vises som plass i garasje eller carport.

Av samlet antall parkeringsplasser skal minst 5 % være utformet og reservert for forflytningshemmede ved utbygging i området benevnt BBB.

2.4 Leke- og uteoppholdsareal

For hver niende boligenhet i områder benevnt BKS og BFS skal det opparbeides en felles lekeklass på min 150 m² i o_BLK.

I forbindelse med utbygging av delfeltet BBB skal det i dette feltet opparbeides en felles lekeklass på min. 150 m².

Lekeplassene skal være lett tilgjengelige, ha gode solforhold og være skjermet mot trafikken.

2.5 Landskapstilpassning og estetikk

All bebyggelse skal tilstrebtes tilpassning til eksisterende landskap. Hovedmøneretningen skal ligge parallelt med terrenkotene.

Alle skjæringer og fyllinger skal forsøkes å gis en utforming og overflate som demper den visuelle effekten av inngrepene.

Bebyggelsen skal plasseres og utformes slik at det skapes god arkitektonisk helhetsvirkning i forhold til omgivelsene og terrenget.

Alle tiltak skal ha en god estetisk utforming i samsvar med tiltakets funksjon og i forhold til naturgitte og bygde omgivelser. Evt. murer og støttemurer skal oppføres i naturstein/byggesteiner.

Bygning for nettstasjon og pumpehuset skal tilpasses nabobebyggelsen i materialbruk og farger.

2.6 Kabelanlegg

Alle kabler skal legges i jordgrøft i eller langs atkomstvegene eller i felles grøft med vann og avløp.

2.7 Avfall

Det skal legges til rette for at renovasjonsordningen kan praktiseres i samsvar med bestemmelser i kommunens renovasjonsforskrift. For evt. felles oppsamlingsplasser for avfall må det settes av nok plass til å kunne håndtere kildesorteringsordninger.

2.8 Kulturminner

Skulle det under arbeid i marken komme frem gjenstander eller andre levninger som viser eldre aktivitet i området, må arbeidet stanses og kulturminnemyndighetene varsles i henhold til Kulturminneloven § 8, 2. ledd.

2.9 Sikring

Høye skjæringer og skrenter skal ved behov sikres med gjerde med tilstrekkelig høyde.

Ved lagring av snø i områder benevnt o_SVG6 og o_SVG7 skal det tas hensyn til foranliggende boliger. Ved behov skal det settes i verk sikringstiltak.

2.10 Skogvern

I de tilfeller det er annen grunneier på grøntområder, friområder o.l. enn innen byggesoner skal kostnader og utgifter ved stell av skog som ikke er i kommersiell betydning påhvile tiltakshaver og ikke grunneier.

Ved evt. tiltak i grøntområder, friområder o.l. skal kommunens skogmyndighet meldes/varsles.

2.11 Vann og avløp

Ved utforming og dimensjonering av vann- og avløpsnett skal det tas hensyn til klimaendringer.

2.12 Massebalanse

Tiltakene i planområdet skal tilstrebes prosjektert på en slik måte at man oppnår massebalanse.

§ 3 REKKEFØLGEBESTEMMELSER

3.1 Før rammetillatelse kan gis skal følgende foreligge:

- Situasjonsplan som viser planlagt bebyggelse med høyder og byggelinjer, bygningers form, farge og materialbruk, nødvendig sikringstiltak, garasjer og biloppstillingsplasser, snøopplagring, avfallshåndtering, atkomstvei, leke- og uteoppholdsareal, eksisterende og fremtidig terreng, skjæring og fylling, støttemur, beplantning og grønnstruktur, samt øvrig bruk av ubebygde arealer. For områder benevnt BKS1 og BKS2 samt BBB skal det utarbeides en situasjonsplan for hele delfeltet.
- Fotomontasje/perspektiver som viser fjernvirkning av ny bebyggelse. Dette gjelder BKS1 og BKS2 samt BBB. Fotomontasjen/perspektivene skal vise landskapet før og etter utbygging.
- Dokumentasjon på at det er tilstrekkelig skolekapasitet.
- Dokumentasjon på at grunnforholdene er undersøkt av geoteknisk fagkyndig.

3.2 Før brukstillatelse eller ferdigattest gis skal følgende foreligge/være ferdig opparbeidet:

- Atkomstvei og EL- samt VA-nett med tilfredsstillende brannvannsdekning i samsvar med planer godkjent av Sør Varanger kommune i nødvendig lengde for å kunne betjene det aktuelle området.
- Tilhørende lekeplass i samsvar med godkjent situasjonsplan/utomhusplan.
- Sikringstiltak, jf. § 2.9 og 4.6.
- Uteområder/utomhusarealer i henhold til godkjent situasjonsplan/utomhusplan.

§ 4 BEBYGGELSE OG ANLEGG

4.1 Generelt

Innenfor områder avsatt til bebyggelse og anlegg med unntak av lekeplassen tillates det plassert små tekniske fellesanlegg som kabelskap. Anleggene må plasseres og utformes slik at de praktisk og estetisk er til minst mulig sjenanse.

Byggegrenser mot vei fremgår av plankartet. Der byggegrense ikke er vist faller denne sammen med formålsgrensen. Mot vei kan biloppstillingsplasser plasseres utenfor byggegrensen.

Maks tillatt bruksareal, BRA, for garasje kan ikke overskride 50 m². Maks tillatt mønehøyde skal ikke overskride 4 m med unntak av områder benevnt BKS1 og BKS2 hvor mønehøyde ikke skal overskride 2,5 m. Garasjen skal harmonere med bolighuset med hensyn til takform, materialvalg og farge.

Plassering av atkomstpiler er veiledende, men fra hvilken vei tomte skal ha atkomst, er bindende.

4.2 Boligbebyggelse

Området benevnt B omfatter deler av innregulert boligområde i reguleringsplan med plan ID 2011004. Tilhørende bestemmelser i denne planen skal gjelde for området benevnt B.

4.3 Frittliggende småhusbebyggelse

Innenfor områder benevnt BFS1 – BFB5 tillates det etablert frittliggende småhusbebyggelse med tilhørende garasje og biloppstillingsplasser.

Det tillates innpasset en sekundærleilighet på inntil 70m² BRA i hver bolig.

Maks tillatt bebygd areal %-BYA skal ikke overskride 30 %.

Bebyggelsen kan føres opp i én etasje pluss loft og sokkel. Maks tillatt gesimshøyde skal ikke overskride 7 m. Maks tillatt mønehøyde skal ikke overskride 9 m regnet fra ferdig planert terrengs gjennomsnittsnivå.

Bebyggelsen skal ha saltak.

4.4 Konsentrert småhusbebyggelse

Innenfor områder benevnt BKS1 og BKS2 tillates det etablert kjedede eneboliger eller rekkehus med tilhørende parkering.

Maks tillat bebygd areal %-BYA kan ikke overskride 50 %.

Bebyggelsen kan føres opp i én etasje. Maks tillatt gesimshøyde skal ikke overskride 4 m regnet fra ferdig planert terrengs gjennomsnittsnivå.

Bebyggelsen skal ha flatt tak.

Det skal etableres et harmonisk og enhetlig arkitektonisk uttrykk innenfor hvert enkelt delfelt.

4.5 Blokkbebyggelse

Innenfor områder benevnt BBB1 og BBB2 tillates det etablert lavblokker med tilhørende parkering.

Maks tillat bebygd areal %-BYA kan ikke overskride 50 %.

Bebyggelsen kan føres opp i inntil to etasjer pluss sokkel. Maks tillatt gesimshøyde skal ikke overskride 7 m. Maks tillatt mønehøyde skal ikke overskride 9,5 m regnet fra ferdig planert terrengs gjennomsnittsnivå.

Bebyggelsen skal ha saltak.

Det skal innenfor området tilrettelegges for varierte leilighetsstørrelser.

Leilighetene skal sikres gode private uteoppholdsarealer.

Det skal etableres et harmonisk og enhetlig arkitektonisk uttrykk innenfor delfeltet.

4.6 Lekeplass

Området benevnt o_BLK skal være felles lekeplass for områder benevnt BKS1 og BKS2, samt BFS1 – BFS5. Lekeplassen skal være sikret mot fall.

I området kan det etableres klatrestativ, sandkasse, faststøpt vippe, bord, benker og lignende.

Områdene skal tilrettelegges for variert lek og uteopphold og skal utformes med spesiell vekt på tilgjengelighet for alle.

4.7 Energianlegg

I området benevnt o_BE kan det etableres trafo/nettstasjon.

4.8 Øvrige kommunalteknisk anlegg

I området benevnt o_BKT kan det etableres pumpestasjon.

§5 SAMFERDSEL OG TEKNISK INFRASTRUKTUR

5.1 Kjørevei

Områder benevnt o_SKV1 og o_SKV2 skal benyttes som atkomst til tilstøtende boliger og skal dimensjoneres i henhold til plankartet.

Det skal fra området benevnt BBB etableres fotgjengerfelt som krysser o_SKV2 slik som vist på plankartet.

5.2 Annen veigrunn – grøntareal (o_SVG)

Områder benevnt o_SVG1 – o_SVG4 skal benyttes til snødeponi. Det skal sikres avrenning til terreng.

5.3 Annen veigrunn – teknisk anlegg (o_

Områder benevnt o_SVG1 – SVG6 skal brukes som grøftareal, snøopplag o.l.

5.4 Fortau

Området benevnt SF skal benyttes til fortau.

§ 6 GRØNNSTRUKTUR

6.1 Friområde

Områder benevnt GF1 og GF2 skal brukes til lek og rekreasjon.

Innenfor områdene er det ikke tillatt å oppføre bygg eller anlegg som kommer i konflikt med områdets funksjon som friområde.

Inngrep i terreng og vegetasjon utover vanlig skjøtsel, herunder lagring, tilrigging og massedeponering, er ikke tillatt.

Kommunen kan tillate spesielle tilretteleggingstiltak for adkomst til og bruk av området.

6.2 Turvei

I områder benevnt o_GTD1 – o_GTD5 kan det opparbeides enkle stier/tråkk. o_GTD1, o_GTD2 og o_GTD4 kan opparbeides med fast dekke.

Turveiene tillates ikke brukt til lagring o.l. Det skal settes opp gjerde på min. 1,5 m langs o_GTD2 – o_GTD5.

§7 HENSYNSSONER

7.1 Andre sikringssoner (H190)

Innenfor områder benevnt H190_1 og H190_2 kan det etablert VA-ledninger i grunnen.

Innenfor sikringssonen tillates det ikke tiltak som kan være til hinder for etablering av VA-traseen eller kan skade ledningene.

Sonene skal være tilgjengelig for drift og vedlikehold av ledningene.

7.2 Båndleggingssone - båndlagt etter andre lover (H740)

Areal vist med hensynssone H740_1 – H740_14 skal sikres i forbindelse med utbygging av veianleggene (skråningsutslag). Ved opparbeiding av tilstøtende tomteareal kan arealene opparbeides og settes i stand i samsvar med underliggende arealformål.

Tegnforklaring

Linjetyper

- Planens begrensning
- Formålsgranse
- Regulert senterlinje
- Regulert tomtegranse
- Byggegranse
- Regulert fotgjengerfelt
- Granse for båndleggingssone
- Granse for sikringszone
- - - Eiendomsgrense som skal oppheves

Eierform

Områder med offentlig eierform er markert med bokstaven o_ Områder uten markering har annen eierform (privat)

Reguleringsformål

a.1) Sikringssoner (Pbls § 12-6)

Andre sikringssoner (H190)

d) Båndleggingssoner (Pbls § 12-6)

Båndlegging etter andre lover (H740)

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

- Boligbebyggelse (B)
- Boligbebyggelse-frittliggende småhusbebyggelse (BFS)
- Boligbebyggelse-konsentrert småhusbebyggelse (BKS)
- Boligbebyggelse-blokkbebyggelse (BBB)
- Energianlegg (BE)
- Øvrige kommunaltekniske anlegg (BKT)
- Lekeplass (BLK)

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

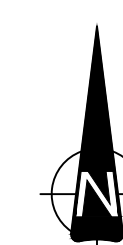
- Kjøreveg (o_SKV)
- Fortau (o_SF)
- Annen veggrunn - grøntareal (o_SVG)
- Annen veggrunn - tekniske anlegg (o_SVT)

3. Grønnstruktur (Pbls § 12-5, nr. 3)

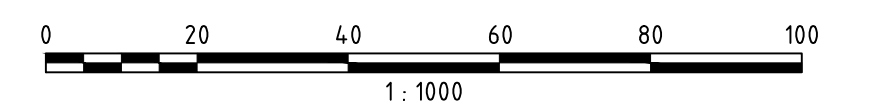
- Turveg (o_GTD)
- Friområde (o_GF)

Symboler

Avkjørsel - både inn og utkjøring



Kartref: Euref 89 Sone 33
Ajour: FKB, 02.11.2015
Høyderef: NN1954
Ekvidistanse: 1 m
Kartmålestokk: A1: 1:1000
A3: 1:2000

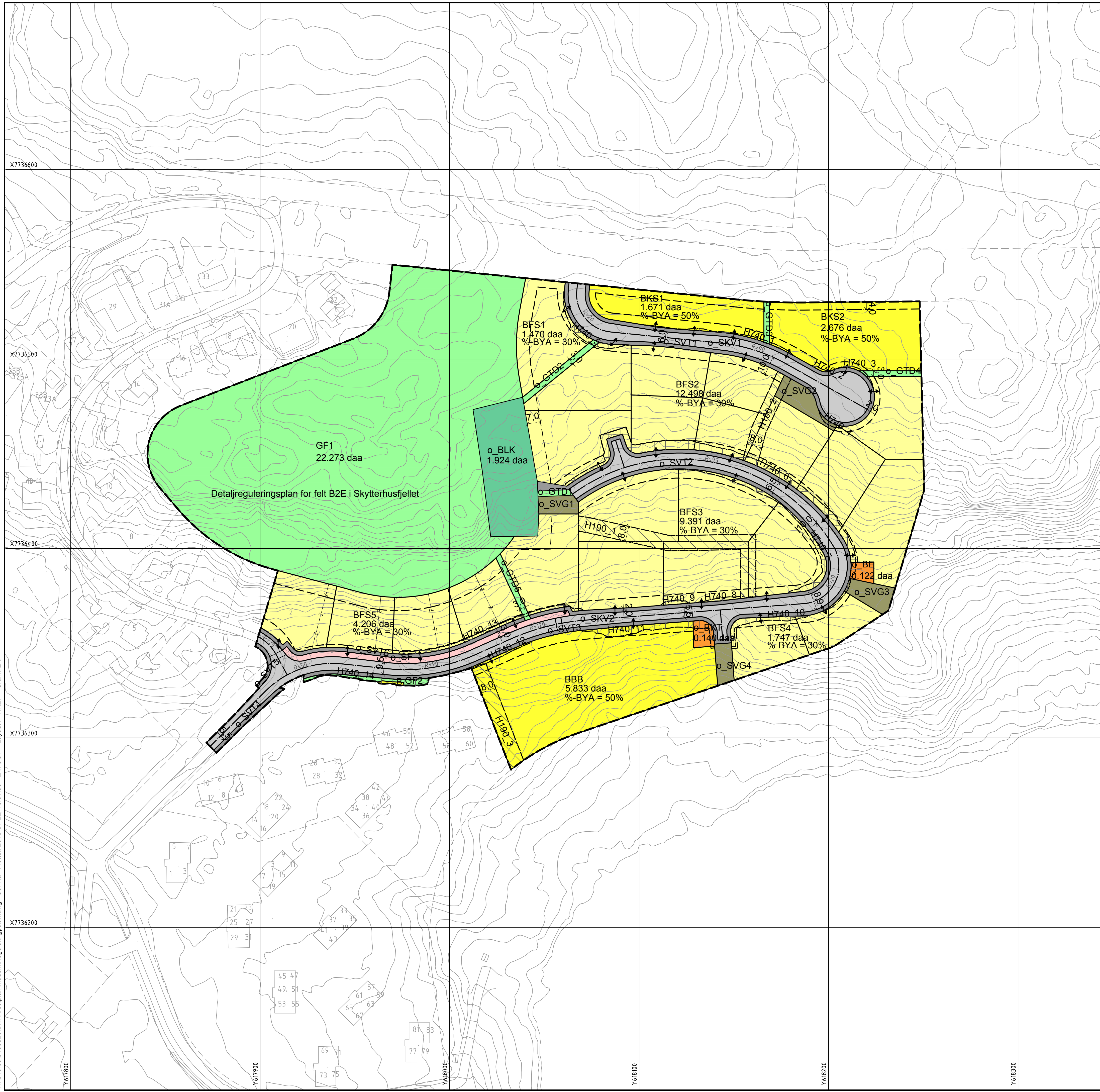


Revisjon	Dato	Saksnr.	Signatur

Detaljreguleringsplan for felt B2F i Skytterhusfjellet Med tilhørende bestemmelser	PLAN NR. 2013002
---	---------------------

Forslagsstiller: Sør Varanger kommune	DATE	22.01.2016
SAKSBEHANDLING IFLG. PLAN- OG BYGNINGSLOVEN	SAKSNR.	DATO
Oppstartsmøte	10.01.13	SOFRA
Kunngjøring av oppstart av planarbeid	16.11.15	SVK
1. gangs behandling i planutvalget		
Offentlig ettersyn fra		
2. gangs behandling i planutvalget		
Offentlig ettersyn fra		

Kommunestyrets vedtak:	UTARBEIDET AV:	SOFRA
SØR VARANGER KOMMUNE	Norconsult	



N:\15165151662\BIM\ArealplanModell\Reguleringsplan.dwg - Sofra - Plottet: 2016-01-22, 18:01:33 - LAYOUT = Layout1 - XREF = Grunnkart