



## SØR-VARANGER KOMMUNE

Boks 406, 9915 Kirkenes

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

E-post: [postmottak@sor-varanger.kommune.no](mailto:postmottak@sor-varanger.kommune.no)

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

### Innkalling

**Utvalg:** Utvalg for plan og samferdsel  
**Møtedato:** 12.04.2016  
**Møtested:** Møterom Garsjøen, Rådhuset  
**Møtetid:** 10:00

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

Varamedlemmer møter etter nærmere innkalling.

Kirkenes, 07.04.2016

Nesje, Robert  
Utvalgsleder

**SAKSLISTE:**

<b>Saksnr.:</b>	<b>Sakstittel:</b>	<b>Arkivsak:</b>	<b>U.off:</b>
024/16	ARBEIDERGATA 1 - SØKNAD OM ETABLERING AV SJØSIDEN SENTER - BARENTS SPORT  Saksordfører: Britt Helen N. Slagtern, <a href="mailto:bsl@svk.no">bsl@svk.no</a> , tlf. 92202404	16/837	
025/16	KLAGEBEHANDLING: SØKNAD OM DISPENSASJON FRA BYGGEGRENSE OG SØKNAD OM TILLEGSTOMT GBN 23/54/16  Saksordfører: Eilif Johannesen, <a href="mailto:eilif.johannesen@airservice.no">eilif.johannesen@airservice.no</a> , tlf 90580920	15/2220	
026/16	SØKNAD OM DISPENSASJON FOR OPPANKRING AV BEREDSKAPSLEKTER I ELLINGHAMN  Saksordfører: Hanne Kalliainen Kyrrø, <a href="mailto:fagemogartneri@hotmail.no">fagemogartneri@hotmail.no</a> , tlf. 97973098	15/3872	
027/16	KLAGEBEHANDLING- KLAGE PÅ VEDTAK TILLATELSE TIL GARASJE PÅ GBNR. 23/2/882 NYBROTTSVEIEN 64 KLAGER: STEN KÅRE HIVAND/KIRSTI MUST Saksordfører: Hanne Kalliainen Kyrrø, <a href="mailto:fagemogartneri@hotmail.no">fagemogartneri@hotmail.no</a> , tlf. 97973098	14/2617	
028/16	SØKNAD OM DISPENSASJON FRA BEBYGGELSESPPLAN FOR OMGJØRING AV TRAKTORSTI TIL VEI PÅ HOLMFOSSNAKKEN  Saksordfører: Eilif Johannesen, <a href="mailto:eilif.johannesen@airservice.no">eilif.johannesen@airservice.no</a> , tlf 90580920	14/1635	
029/16	MEKLING: OMRÅDEREGULERING FOR PULKNESET - KIRKENES MARITIME PARK  Saksordfører: Frank Emil Trasti, <a href="mailto:frankemil@trasti.no">frankemil@trasti.no</a> , tlf 47287360	12/1572	
030/16	DISPENSASJON FRA PLAN TIL OPPSETT AV BÅTLAGER I FYLLINGSVEIEN  Saksordfører: Frank Emil Trasti, <a href="mailto:frankemil@trasti.no">frankemil@trasti.no</a> ,	16/632	

	tlf 47287360		
031/16	KOMMUNALE VEIER - OPPGRADERINGSTILTAK 2016  Saksordfører: Henning Bråthen, <a href="mailto:henning.braten@yahoo.no">henning.braten@yahoo.no</a>	16/1123	



## 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: 18.03.2016
Arkivsak: <arkivsaksnr>	
Saksordfører: Slagtern, Britt Helen N.	

Utvalg	Saksnummer	Dato
Utvalg for plan og samferdsel	024/16	12.04.2016

## ARBEIDERGATA 1 - SØKNAD OM ETABLERING AV SJØSIDEN SENTER - BARENTS SPORT

### Vedlagte dokumenter:

Redegjørelse Arbeidergata 1  
Vedlegg Utsnitt av Reguleringsplan for Kirkenes regionhavn

### Dokumenter i saken:

2016005282 FORELØPIG SVAR: SØKNAD OM DISPENSASJON FRA  
REGULERINGSPLAN FOR ARBEIDERGATA 1  
2016004750 REDEGJØRELSE FOR ARBEIDERGATA 1

### Kort sammendrag:

Arbeidergata 1 AS ønsker å flytte Sjøsidens senter til nybygg i Arbeidergata 1. I «senteret» inngår Barents sport. Kommuneadministrasjonen anser en etablering av Barents sport å være i strid med gjeldende reguleringsbestemmelser. Det søkes om dispensasjon fra reguleringsplanen. Søknaden legges fram for vurdering og behandling i Utvalg for Plan og Samferdsel.

### Faktiske opplysninger:

Kommuneadministrasjonen har behandlet og innvilget tillatelse til oppføring av tilbygg i Arbeidergata 1 (delegert sak 238/15, 10.12.15, arkivsak 15/2554).

Gjeldende reguleringsplan for området er Kirkenes regionhavn (planID 200106), hvor aktuell eiendom er regulert til Industri/forretning/kontor (I/F/K 4), med følgende bestemmelser:

*«1.1. Industri / Forretning / Kontor I/F/K 1 & 2 & 3 & 4*

*1.1.1. Bygningsområde for lettere industri (ikke støyende eller sjenerende), håndverksbedrifter med tilhørende anlegg som lager, kontor og ev plasskrevende merkantil (forretning, red. adm.) og havnerelatert servicevirksomhet. I område skal det ikke oppføres næringsbygg som har sin naturlige tilhørighet i Kirkenes sentrum.»*

Se vedlagte kartutsnitt.

Her gjennomgås historikk i saken:

I brev datert 23.07.15, så søkes det om dispensasjon fra gjeldende reguleringsbestemmelser for overnevnte plan – til etablering/flytting av hele Sjøsidens Senterers virksomhet til Arbeidergata 1.

Dispensasjonssøknaden ble ikke realitetsbehandlet etter mottak av et nytt brev fra søker datert 08.09.15, og hvor de trakk søknaden.

Begrunnelsen for dette var at omfanget av tiltaket nå var blitt endret til kun å omfatte tilbygg/utvidelse for Fargekilden fargehandel.

Søknad om tillatelse til oppføring av tilbygg/ombygging av Arbeidergata 1 ble derfor administrativt behandlet, og tillatelse ble gitt 10.12.15.

Kommuneadministrasjonen registrerte gjennom annonserer i Sør-Varanger avis, datert 18.02.16, at Barents Sport var i ferd med å flytte sin virksomhet til Arbeidergata 1. Det ble etter dette sendt et brev (22.02.16) til ansvarlig søker med opplysning om at slik etablering vil være i strid med gjeldende plan for området, og følgelig heller ikke tillatt.

Innhold i Sjøsidens senter i dag:

Fargekilden, Ringo (lekebutikk) og Interiørbutikk, samt Barents sport.

Fargekilden AS er registrert med følgende bransjer: Spill og leker, Fargevarer og Butikkhandel (ref. [www.proff.no](http://www.proff.no)). Av dette framkommer at lekebutikk og interiørbutikken inngår i Fargekilden AS.

Barents sport er registrert med følgende bransjer: Sports- og fritidsutstyr, Butikkhandel (ref. [www.proff.no](http://www.proff.no)).

**Rådmannens vurderinger:**

Det søkes om å videreføre Sjøsidens senter i Arbeidergata 1.

Det framgår av overnevnte opplysninger at en flytting av Fargekilden også innebærer en flytting av lekebutikk og interiørbutikk, ettersom disse inngår i selskapet.

Kommuneadministrasjonen har i byggesaken ikke problematisert dette, men det er klart at lekebutikker og interiørbutikker har sin naturlige tilhørighet i Kirkenes sentrum, etter en vurdering av bestemmelsene. Rådmannen ønsker å gjøre utvalget oppmerksom på disse forhold, slik at utvalget kan ta stilling til hvordan dette bør håndteres i det videre.

Barents sport er et eget firma og driver i en bransje som rådmannen mener har sin naturlige tilhørighet i Kirkenes sentrum og således er i strid med reguleringsplanens bestemmelser.

Ettersom etablering av Barents sport synes i strid med reguleringsbestemmelsene legges saken her fram for utvalget for vurdering.

Rådmannen legger opp til at Utvalg for Plan og Samferdsel, som planmyndighet, må ta stilling til hvilke forretninger som vurderes å kunne tillates innenfor planformålet. Det er av dette ikke innhentet høringsuttalelser og ellers gjennomført behandling etter plan- og bygningslovens kapittel 19, dispensasjon. Dersom utvalget vurderer omsøkt etablering å være i strid med planen

### **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:

Etablering av mindre handelssenter utenfor Kirkenes sentrum kan føre til at sentrum svekkes som handelssted. I kommuneplanens samfunnsdel er det i satsningsområdet satt opp at Kirkenes skal styrkes som handelssenter og møtested i Øst-Finnmark og Barentsregionen. Det er av rådmannens vurdering viktig at det historiske sentrum i Kirkenes ikke «tømmes» for butikker til fordel for mindre handelssenter utenfor sentrumskjernen.

### Infrastruktur:

### Barn og ungdom:

### Folkehelse:

### Kompetansebygging:

### Økonomi:

## Universell utforming, jfr bestemmelser i plan og bygningslov:

### **Alternative løsninger:**

#### **Alt. 1:**

I medhold av reguleringsplan for Kirkenes regionhavn § 1.1.1. gir Utvalg for Plan og Samferdsel tillatelse til å etablere Sjøsidens senter i Arbeidergata 1, som omsøkt (03.03.16).

Tillatelsen omfatter etablering av Fargekilden AS og Barents sport AS.

#### Begrunnelse:

Utvalg for Plan og Samferdsel støtter seg til søkers vurderinger. Fargekilden AS anses som en plasskrevende forretning, selv om forretningen også innehar leker og interiør i varesortimentet anses dette som en mindre del av virksomheten og kan derfor aksepteres. Barents sport AS anses om en plasskrevende forretning ettersom forretningen har varer av størrelser som tilsier dette.

#### **Alt. 2:**

Utvalg for Plan og Samferdsel vurderer en etablering av Sjøsidens senter å være i strid med gjeldende reguleringsplan. Likevel er utvalget positiv til en slik etablering og ønsker at administrasjonen forbereder en dispensasjonssak.

### **Forslag til innstilling:**

I medhold av reguleringsplan for Kirkenes regionhavn § 1.1.1. avslår Utvalg for Plan og Samferdsel søknaden og tillater ikke etablering av Sjøsidens senter i Arbeidergata 1. Det tillates ikke etablering av butikker som: sportsbutikk, lekebutikk, klesbutikk, interiørbutikk og dagligvare.

#### Begrunnelse:

Utvalg for Plan og Samferdsel anser etablering av Sjøsidens senter å være i strid med gjeldende reguleringsplan. Utvalget vurderer at etablering av forretninger som nevnt over vil bidra til å svekke utviklingen av Kirkenes sentrum. Hensynet bak bestemmelsene synes således å bli vesentlig tilsidesatt.

Nina Bordi Øvergaard  
rådmann

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



Kirkenes 03.03.2016

## **Redegjørelse for utleie av lokaler til Barents Sport AS. For eiendom 27/2/245, Arbeidergata 1.**

Aktuelle eiendom ligger innenfor reguleringsplanområde for «Kirkenes Regionhavn» - område I/F/K/4.

Gjeldende bestemmelser for aktuelle område: 1.Byggeområde 1.1 Industri/forretning/kontor.

- «Bygningsområde for lettere industri (ikke støyende eller sjenerende), håndverksbedrifter med tilhørende anlegg som lager, kontor og eventuelt plasskrevende merkantil og havnerelatert servicevirksomhet. I området skal det ikke oppføres næringsbygg som har sin naturlige tilhørighet i Kirkenes sentrum»

### Vurdering av virksomheten Barents Sport AS.

Arbeidergata 1 AS har planer om å leie ut lokale til Barents Sport AS. Jeg har vurdert virksomheten til Barents Sport til å være i samsvar med gjeldende bestemmelser i reguleringsplanen. Virksomheten er innenfor segmentet 'sports- og fritidsutstyrbutikk'. Barents Sport har stort fokus på fritidssegmentet, både innenlands fiske og havfiske. Butikken er nå den eneste forretningen som leverer utstyr til havfiske, det være seg juksahjul, havfiskestenger, teiner, ekkolodd etc. Butikken monterer også ekkolodd og medfølgende utstyr på havbåter. Nordgård Motor har nå flyttet sin virksomhet til mitt bygg og selger bla. sjøbåter. Derfor er det naturlig for disse å kunne samarbeide om å levere 'komplett pakke' for båt og utstyr til hobby-havfiskere. Dette vil være typisk havnerelatert virksomhet.

Barents Sport har i sitt sortiment en del større varer som f.eks sykler, og større turutstyr som ikke lar seg frakte av kunder med vanlig handleposer. For å kunne håndtere varer og motta varer så er det nødvendig å bruke truck. Samtidig så skal det leveres ut utstyr til kunder som henter med bil pga. størrelsen. Det er viktig at alt (butikk, varemottak og lager) er på et nivå i 1 etasje både for sikkerhet og brukervennlighet. Derfor har jeg oppfattet dette som plasskrevende merkantil virksomhet.

Når det gjelder virksomhet som har naturlig tilhørighet i Kirkenes Sentrum så mener jeg at Barents Sport ikke har det. Selv om butikken har 'Sport' i navnet så er det ikke en typisk sportsbutikk med treningsklær og hovedvekt på utstyr for trening og varer som nesten bare handles over disk.

Kirkenes Sentrum har allerede to andre 'Sportsbutikker' lokalisert i nærheten av gågata. Disse to butikkene er også mer rene 'sportsbutikker' med større vekt på sportsutstyr.

Jeg har ikke hatt noen intensjoner eller ønske om å handle i strid med bestemmelser og regler, men har gjort en selvstendig vurdering sammen med leietaker og kommet fram til at dette ikke var i strid med bestemmelser.

For Barents Sport AS kan situasjonen bli vanskelig om ikke dem får mulighet til å flytte og kommer til mer hensiktsmessige lokaler, og må bli værende i Sentrum av Kirkenes. Driver og eier av Barents Sport, Lasse Stegavik, ønsker ikke å være i sentrum, men mener at det er naturlig å følge 'Sjøsidan' navnet nærmere havet. Og med ny bedrift (Nordgård Motor) som nabo åpnes det flere muligheter for bredere spekter av sjørelatert fritidsfiskeutstyr og at

man kan skape synergieffekter av hverandre. Dessuten fins det ikke lokaler i sentrum som er tilpasset driften hans.

Krav til Barents Sport om å bli i sentrum er beklagelig og unødvendig med tanke på hvordan næringslivet rundt oss har fått utvikle seg og ev. flyttet til mer funksjonelle og tilpassede lokaler.

Eiendomsselskapet **Arbeidergaten 1 AS** ønsker å kunne utnytte sin eiendom/bedrift på beste mulige måte. Derfor er det gunstig å kunne videreføre 'Sjøsiden' navnet siden dette også er godt innarbeidet i markedet. Både Fargekilden og Barents Sport har hatt et samarbeid fra starten av for bedre utnyttelse av ressurser, lokaler og gjensidig avhjelp med utstyr og transport. Dette er viktig for oss og er avgjørende for vår overlevelse i et tøft marked.

For det tilfellet kommunen fortsatt er av den oppfatning at Barents Sport AS sin virksomhet er i strid med gjeldende reguleringsplan, er dette brev å anse som en søknad om dispensasjon fra denne. Og da med samme begrunnelse som fremgår ovenfor.

Med vennlig hilsen

*Helge R. Mikkelsen*  
Helge Mikkelsen

**Arbeidergata 1 AS**

Lasse Stegavik

**Barents Sport AS**

*Lasse Stegavik*

Vedlegg Utsnitt av Reguleringsplan for Kirkenes regionhavn



Utsnitt av Reguleringsplan for Kirkenes regionhavn, aktuelt område (I/F/K4) er vist med rød pil.



## 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: Evjen, Bente Jorid Enhetsleder: Evjen, Bente Jorid, tlf. 78 97 74 92	Dato: 14.03.2016
Arkivsak: <arkivsaknr>	
Saksordfører: Johannesen, Eilif	

Utvalg	Saksnummer	Dato
Utvalg for plan og samferdsel	025/16	12.04.2016

### KLAGEBEHANDLING: SØKNAD OM DISPENSASJON FRA BYGGEGRENSE OG SØKNAD OM TILLEGSTOMT GBN 23/54/16

#### Vedlagte dokumenter:

KLAGE PÅ AVSLÅTT SØKNAD OM DISPENSASJON FRA BYGGELINJEGRENSER OG  
SØKNAD OM TILLEGGSTOMT GBN 23/54/16  
SØKNAD OM DISPENSASJON FRA BYGGELINJEGRENSER OG SØKNAD OM  
TILLEGGSTOMT GBN 23/54/16  
SØKNAD OM NYBYGG GARASJE GBN 23/54/16  
KART  
TEGNING  
SØKNAD OM DISPENSASJON FRA BYGGELINJEBESTEMMELSENE OG SØKNAD OM  
TILLEGGSTOMT

#### Dokumenter i saken:

- 2016003423 VEDRØRENDE KLAGE PÅ AVSLÅTT SØKNAD OM DISPENSASJON FRA  
BYGGELINJEGRENSER OG SØKNAD OM TILLEGGSTOMT GBN 23/54/16
- 2016002692 KLAGE PÅ AVSLÅTT SØKNAD OM DISPENSASJON FRA  
BYGGELINJEGRENSER OG SØKNAD OM TILLEGGSTOMT GBN 23/54/16
- 2016000730 MELDING OM VEDTAK: SØKNAD OM DISPENSASJON FRA  
BYGGELINJEGRENSER OG SØKNAD OM TILLEGGSTOMT GBN 23/54/16
- 2016000721 MELDING OM VEDTAK I UTVALG FOR PLAN OG SAMFERDSEL 12.01.16 -  
SØKNAD OM DISPENSASJON FRA BYGGELINJEGRENSER OG SØKNAD  
OM TILLEGGSTOMT GBN 23/54/16
- 2015021119 UTTALELSE TIL SØKNAD OM TILLEGGSSAREAL - PETRUS ELIASSENS  
VEI 16
- 2015020971 NABOVARSEL: GRENSEJUSTERING AV 23/54/16, PETRUS ELIASSENS  
VEI 16

- 2015020959 VEDRØRENDE SØKNAD OM TILLEGGSTOMT TIL 23/54/16 - PETRUS ELIASSENS VEI 16
- 2015017873 SØKNAD OM DISPENSASJON FRA BYGGELINJEBESTEMMELSENE OG SØKNAD OM TILLEGGSTOMT
- 2015016606 KLAGE PÅ AVSLAG OM TILLATELSE TIL OPPFØRING AV GARASJE GBN 23/54/16
- 2015014052 AVSLAG PÅ SØKNAD OM TILLATELSE TIL OPPFØRING AV GARASJE - GNR.23 BNR.54 FNR.16
- 2015012240 SØKNAD OM NYBYGG GARASJE GBN 23/54/16

### **Kort sammendrag:**

Utvalg for plan og samferdsel avsto i møte den 12.01.16, sak 003/16, Søknad om dispensasjon fra byggelinjebestemmelser og søknad om tilleggstomt GBN 23/54/16. Søker har klaget på vedtaket.

I henhold til plan- og bygningsloven jf. § 1-9 og forvaltningsloven § 28 kan vedtaket påklages. Fylkesmannen er rette klageinstans for dispensasjonsvedtak. Klage på dispensasjonsvedtak forelegges Utvalg for Plan og Samferdsel. Hvis utvalget finner grunn til å ta klagen til følge, legges saken frem for Kommunestyret med forslag til endring av vedtaket. Hvis ikke utvalget finner grunn til å ta klagen til følge, avgir utvalget uttalelse og sender saken til fylkesmannen.

### **Faktiske opplysninger:**

I medhold av plan- og bygningsloven § 19-2 avsto Utvalg for plan og samferdsel søknad om dispensasjon fra byggegrenser og søknad om tilleggstomt i Petrus Eliassen vei 16. Dette ble begrunnet med følgende:

*«Tiltaket (en garasje) vil ha en negativ estetisk innvirkning på området den skal bygges i, og strider derfor mot formålsbestemmelsen i plan- og bygningsloven jf. § 1-1, 5. ledd. I tillegg vil tiltaket innsnevre radiusen på en snusirkel, noe som er en uheldig utvikling med tanke på trafikksikkerhet. Hensikten bak bestemmelsene i formålsparagrafen (pbl) og reguleringsplanen blir dermed vesentlig tilsidesatt. Fordelene er ikke klart større enn ulempene og vilkår for å gi dispensasjon er således ikke oppfylt.»*

### Lovens bestemmelser:

I henhold til plan- og bygningsloven jf. § 1-9 og forvaltningsloven § 28 kan vedtaket påklages. Fylkesmannen er rette klageinstans for dispensasjonsvedtak. Klage på dispensasjonsvedtak forelegges Utvalg for Plan og Samferdsel. Hvis utvalget finner grunn til å ta klagen til følge, gjøres et nytt vedtak i saken. Hvis ikke utvalget finner grunn til å ta klagen til følge, avgir utvalget uttalelse og sender saken til Fylkesmannen for endelig klagebehandling.

### Klage:

I brev av 11.02.2016 klager Stein Yngve Karikoski (heretter omtalt klager) på Utvalg for plan og utvikling sitt vedtak. Han klager på vurderingene som ble lagt til grunn for Utvalgets

vedtak. Dette gjelder bl.a. vurderinger angående estetikk og trafikksikkerhet.

### **Rådmannens vurderinger:**

Klagen kom inn en dag for sent. Klager er vurdert som klageberettiget.

Rådmannen vil under vurdere de fremkommede momentene i de ulike avsnittene stegvis.

I klagens avsnitt to hevder klager at huset ble plassert i en annen retning enn i reguleringsplanen bl.a. av hensyn til naboene i nr. 18. Når man kjøper tomt i et regulert boligfelt, er det forventet at kjøperne setter seg inn i planen og bygger i tråd med denne. Rådmannen kan ikke se at det ville vært uhensiktsmessig for naboene i nr. 18 at huset ble bygd i henhold til planen. Hvis man ser bort i fra planen og ser heller på de faktiske forholdene, så ser man at boligen i nr. 18 er blitt vendt i en mer sør-østlig retning enn i reguleringsplanen. Dette medfører at boligen i nr. 18 sin utsikt uansett vender seg vekk fra omsøkt tomt. Rådmannen kan ut i fra dette ikke se at utsikten til naboene i nr. 18 ville blitt forringet i særlig grad hvis boligen hadde blitt bygd i tråd med planen.

Videre fremholder klager at det estetisk var bedre å endre retning på boligen. I arbeidet med reguleringsplaner blir det gjort vurderinger for hvordan området skal bli til det beste for flest mulig. I bestemmelse § 2 g til planen er det en forutsetning at inntegnet garasje skal være med i byggemeldingen til kommunen. I reguleringsplanen er byggelinjen satt av estetiske hensyn, og det er grunn til å tro at man i planleggingen så at å plassere boligen i samme retning som øvrig bebyggelse ville skape liten plass til garasje.

I klagens avsnitt tre, nevner klager at plassering av garasje er blitt vurdert frem og tilbake i samråd med naboene i snart 30 år. Klager fremholder videre at det omsøkte alternativet er det mest praktiske og med best estetisk løsning for området. I klagens avsnitt fire fremholder klager videre at fordelene ved å tilsidesette reguleringsbestemmelsene er klart større for klager og naboene, enn det ville vært å bygge garasjen på vestsiden av huset. Klager begrunner ikke dette nærmere. Planen trådte i kraft i 10.07.1986. Rådmannen vil fortsatt fremholde at det er plass til garasje på siden av boligen, men da kun enkeltgarasje. Det er også plass til garasje vest for boligen. Plasseringen på den omsøkte garasjen er omtrent i sin helhet utenfor byggegrensen. Rådmannen er fortsatt av den oppfatning at å følge byggegrensen vil være den beste løsningen estetisk. Rådmannen vil minne om at det i lovkommentaren til plan- og bygningsloven § 19-2 om vilkårene for å gi dispensasjon står følgende: *«Avvik fra arealplaner reiser særlige spørsmål. De ulike planene er som oftest blitt til gjennom en omfattende beslutningsprosess og er vedtatt av kommunens øverste folkevalgte organ, kommunestyret. Planene omhandler dessuten konkrete forhold. Det skal ikke være en kulant sak å fravike gjeldende plan.»* Rådmannen kan ikke se at det er kommet inn noen nye momenter når det gjelder den estetiske vurderingen som tilsier at reguleringsplanen bør fravikes.

Videre i avsnitt fire fremholder klager at radiusen på snusirkel vil fortsatt fremstå slik den har gjort siden 1987, og at ingen kjøretøy har problemer med å snu på den snusirkelen som er der i dag. Rådmannen vil fremholde at utviklingen har gått dit at snusirkler er blitt større i radius av trafikksikkerhetsmessige årsaker. Rådmannen er av den oppfatning av at det dermed blir feil å tillate bygging av garasje innenfor område som egentlig er satt av til snusirkel, og dermed innsnevre dens radius. I den opprinnelige søknaden fra klager begrunnes søknaden bl.a. med at han kjenner til en lignende sak der noen har fått oppføre en garasje tett inntil en snusirkel. Rådmannen kommenterer dette i

dispensasjonsbehandlingen følgende: «Tiltakshaver nevner at han vet om en lignende sak i Nosteveien der noen andre søkte om tilleggstomt til oppføring av garasje. Rådmannen er av den oppfatning at disse sakene ikke kan sammenlignes. I Nosteveien var situasjonen slik at eiendomsgrensene ikke tok hensyn til snusirkelen i reguleringsplanen i utgangspunktet. Hvis man skulle anlagt snusirkelen i Nosteveien i tråd med reguleringsplanen, ville den gått langt inn på flere av eiendommene som grenser til snusirkelen. I denne saken derimot, er eiendomsgrensene tilpasset snusirkelen som ligger i reguleringsplanen.» Rådmannen har forståelse for at klager er av den oppfatning at en utvidelse av snusirkel ikke vil være hensiktsmessig. Rådmannen vil likevel fremholde at dette ikke er en ønsket utvikling. I tillegg mener rådmannen at det å tildele tomt samt tillate bygging i område avsatt til snusirkel i fremtiden kan skape presidens, noe rådmannen mener vil være uheldig.

### **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:**

Utvalg for Plan og Samferdsel tar etter plan- og bygningsloven § 19-2, jf. § 1-9 klagen fra

Stein Yngve Karikoski (av 11.02.16) til følge.

I medhold av plan- og bygningslovens § 19-2 innvilger utvalg for plan og samferdsel søknaden (av 31.07.15) og gir dispensasjon fra byggegrenser til garasje og tilleggstomt i Petrus Elliasens vei 16. Det settes følgende vilkår:

- Det tillates oppført én garasje på 50m<sup>2</sup> (BYA)
- Tillatt mønehøyde er 4,3 meter
- Tilleggstomt skal avgrenses til garasjen og skal maksimalt utgjøre 15m<sup>2</sup>

Begrunnelse:

**Forslag til innstilling:**

Utvalg for Plan og Samferdsel finner ikke grunn til å ta klagen fra Stein Yngve Karikoski (av 11.02.16) til følge. I henhold til plan- og bygningsloven § 19-2, jf. § 1-9 sendes klagen til Fylkesmannen i Finnmark for endelig klagebehandling med følgende uttalelse:

”Utvalg for plan og samferdsel slutter seg til rådmannens vurderinger slik de framgår av dette saksframlegg og mener at klagen ikke bør tas til følge”.

Begrunnelse:

Utvalg for Plan og Samferdsel finner ikke at klagen frembringer nye momenter som medfører at vedtaket bør omgjøres, og støtter seg til rådmannens vurdering i saksframstillingen over.

Nina Bordi Øvergaard  
rådmann





**Fra:** Stein Yngve Karikoski <st.karikoski@hotmail.no>  
**Sendt:** 11. februar 2016 09:48  
**Til:** Postmottak  
**Emne:** SAK NR. 003/16 - KLAGE PÅ AVSLÅTT SØKNAD OM DISPENSASJON FRA BYGGELINJEGRENSER OG SØKNAD OM TILLEGGSTOMT GBN 23/54/16

Sør-Varanger Kommune  
Plan og Utvikling

Etter at Utvalg for plan og samferdsel har behandlet og avslått søknaden, sak nr. 003/16, om dispensasjon fra byggegrense og søknad om tilleggstomt i Petrus Eliassensvei 16, er jeg den første til å erkjenne at spesielt estetikk er viktig når kommunen skal planlegge og lage veier og andre byggverk.

I mange saker har jeg vært av den oppfatning at kommunen kunne vært mer restriktiv og ikke minst grundigere i selve planarbeidet.

I denne saken ble det slik at vi i 1987 fikk godkjent og snu huset i samme retning som de øvrige husene. Dette medførte at jeg og min familie fikk et mer praktisk hus i forhold til innredning, uteareal og utsikt. Viktig var det også at huset ikke ble bygd som planlagt i forhold til at den fine "utsikt sektoren" til spesielt naboene i nr 18 da hadde blitt vesentlig forringet. Estetisk ble en slik plassering faktisk også bedre.

Det var selve huset som var i fokus da vi bygde, først flere år senere da økonomien bedret seg, kom et ønske om å bygge garasje, men hvor?

Nå har plassering av garasje blitt vurdert frem og tilbake i samråd med naboene i snart 30 år, og sammen har vi kommet frem til at alternativet som omsøkt, faktisk blir den mest praktiske og ikke minst best estetiske løsning for området. Ingen naboer blir berørt i forhold til ferdsel og trafikk, heller ikke den fine utsikten blir hindret for noen.

Har forståelse for at reguleringsbestemmelsene blir noe tilsidesatt, men i dette tilfellet er fordelene for naboene og oss som byggherre klart større enn ulempene det ville medføre å bygge eks. på vestsiden av huset.

Når det gjelder innsnevring av radiusen på snusirkel vil denne fortsatt fremstå slik den har gjort siden 1987, og slettes ikke berøre trafikksikkerheten. Både brøytebil, renovasjonsbil og større lastebiler enn brannbilen snur uten problem på eksisterende radius.

Dersom kommunen av en eller annen grunn skulle finne på, eller ha behov for å utvide omtalte radius, må de først fjerne en lysmast og ta hensyn til diverse ledningsnett som ligger i vegskulderen på snuplassen utenfor området garasjen er søkt plassert. Kan ikke se dette som realistisk. Om nødvendig vil det derimot være plass til utvidelse på motsatt side hvor nabolaget har postkassestativet. Dette stativet er det lett å flytte på.

Konklusjon fra oss som byggherre og våre naboer er enstemmig; tiltaket (garasjen) vil ikke ha en negativ estetisk innvirkning på området den skal bygges i.

Tiltaket vil heller ikke gå ut over trafikksikkerheten og ikke på noen måte innsnevre radiusen på snuplassen vår. Både snørydding og trafikk av såvel små som store kjøretøy vil fortsatt kunne snu

uhindret som de har gjort siden 1987.

Dermed gjenstår bare de teoretiske prinsippene som formålsparagrafer og reguleringsplaner som vi forstår blir noe tilsidesatt, men i dette tilfellet er som sagt fordelene praktisk for oss og naboene klart større enn ulempene ved å få dispensere fra en "usynlig" byggelinje og få kjøpt noen kvadrat tilleggstomt.

Dersom utvalg for plan og samferdsel fortsatt er i tvil etter kanskje bare å ha studert kart og reguleringsplaner over møtebordet, vil jeg be om at utvalget kommer på befaring. Jeg er stort sett tilgjengelig på tlf 90047103 og vil i så tilfelle gjerne være tilstede. Serverer da kaffe og varme vafler om vi blir enig om tidspunkt.

Med hilsen  
Stein Yngve Karikoski



## 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: Evjen, Bente Jorid Enhetsleder: Evjen, Bente Jorid, tlf. 78 97 74 92	Dato: 10.12.2015
Arkivsak: <arkivsaksnr>	
Saksordfører: Johnsen, Lise Anitra	

Utvalg	Saksnummer	Dato
Utvalg for plan og samferdsel	003/16	12.01.2016

### SØKNAD OM DISPENSASJON FRA BYGGELINJEGRENSER OG SØKNAD OM TILLEGGSTOMT GBN 23/54/16

#### Vedlagte dokumenter:

SØKNAD OM NYBYGG GARASJE GBN 23/54/16

KART

TEGNING

SØKNAD OM DISPENSASJON FRA BYGGELINJEBESTEMMELSENE OG SØKNAD OM  
TILLEGGSTOMT

#### Dokumenter i saken:

- 2015021119 UTTAELSE TIL SØKNAD OM TILLEGGSAREAL - PETRUS ELIASSENS  
VEI 16
- 2015020971 NABOVARSEL: GRENSEJUSTERING AV 23/54/16, PETRUS ELIASSENS  
VEI 16
- 2015020959 VEDRØRENDE SØKNAD OM TILLEGGSTOMT TIL 23/54/16 - PETRUS  
ELIASSENS VEI 16
- 2015017873 SØKNAD OM DISPENSASJON FRA BYGGELINJEBESTEMMELSENE OG  
SØKNAD OM TILLEGGSTOMT
- 2015016606 KLAGE PÅ AVSLAG OM TILLATELSE TIL OPPFØRING AV GARASJE GBN  
23/54/16
- 2015014052 AVSLAG PÅ SØKNAD OM TILLATELSE TIL OPPFØRING AV GARASJE -  
GNR.23 BNR.54 FNR.16
- 2015012240 SØKNAD OM NYBYGG GARASJE GBN 23/54/16

#### Kort sammendrag:

Saken gjelder søknad om å bygge garasje i Petrus Eliassens vei 16 utenfor byggelinje i reguleringsplan. I tillegg søkes det om tilleggstomt på 34 kvm, fradelt fra areal regulert som kjørevei (snusirkel). Den omsøkte garasjen ønskes plassert delvis på tilleggstomten.

Fravik fra byggelinje samt oppføring av bygning på areal avsatt til kjørevei i reguleringsplan utløser krav om dispensasjon. Søknadene skal derfor behandles etter plan- og bygningsloven kapittel 19, *Dispensasjon*.

Faktiske opplysninger:

Søker er Stein Yngve Karikoski. Saken gjelder søknad om tillatelse til å bygge garasje på 6,0 m x 6,2 m i Petrus Eliassens vei 16 utenfor byggelinje i reguleringsplan. I tillegg søkes det om tilleggstomt på 34 kvm der kommunen er eier. Dette areal er i dag regulert til kjørevei. Den omsøkte garasjen ønskes plassert delvis på tilleggstomten.

Dette medfører at tiltaket er i strid med reguleringsbestemmelsene og reguleringsplan, og skal derfor dispensasjonsbehandles etter plan- og bygningslovens kapittel 19, *Dispensasjon*.

Høring:

Det er sendt ut nabovarsel. Det er ikke kommet inn noen uttalelser.

Tiltaket berører kun kommunens eget kompetanseområde, og er derfor ikke sendt på høring til regionale eller statlige myndigheter.

Teknisk drift v/kommunen, har uttalt at de ikke har noen merknader til søknaden.

Utdrag fra lovkommentaren til plan- og bygningsloven:

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

Det 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

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

Vurderinger:

Søkers/Tiltakshavers vurdering:

Med bakgrunn i den minste og "trangeste" tomten i gata, har ikke tiltakshaver funnet noen annen løsning på en lenge ønsket garasje. Tiltakshaver mener omsøkte plassering er bra utfra at;

- Inn-/utkjøring mot sør ikke er til hinder for øvrig trafikk ved at det ikke skjer rett ut i rundkjøringen, men som i dag hvorfra hvor bilene er parkert
- Det er ingen tenkt/planlagt vei eller byggeaktivitet på dette området
- Garasje her på ingen måte vil hindre utsyn eller ferdsel for noen av naboene i området
- Det blir også en god arkitektonisk løsning, som en forlengelse av nabohuset nr. 14.

Vet om en lignende sak i Nosteveien 25, der det ble søkt om tilleggstomt til garasje, dette ble innvilget.

### Rådmannens vurdering etter lovkommentarens første strekpunkt over:

I reguleringsbestemmelse § 2 e, fremgår det at «bebyggelsen skal plasseres med minst et hjørne i byggelinjen». Bakgrunnen for bestemmelsen er blant annet å sørge for god estetisk utforming av nabolaget, gjennom at bygningene skal oppleves som at de ligger på samme linje fra kjøreveien. I følge skissen av omsøkt garasje vil det meste av garasjen ligge utenfor byggelinjen i planen, og derfor være i strid med bestemmelsen.

Ser man på hvordan den faktiske kjøreveien ligger i forhold til veien i reguleringsplanen, ser man likevel at arealet som er avsatt til kjøreveg i planen ikke er fullt utnyttet til dette. Dette medfører til at den faktiske kjørelinjen og byggegrensen ikke ligger i jevn avstand til hverandre slik som i planen. Dette gir rom for en vurdering av hvordan tiltaket estetisk vil påvirke området langs veien:

Arealet mellom søkers eiendom og det faktiske kjørearealet fungerer i dag delvis som grøft beplantet med hekk samt som parkeringsplass. Søker benytter dette arealet som sitt eget. Arealet er regulert til kjørevei, se bilder under:



Den omsøkte garasjen skal bygges slik at ytterveggen mot veien går i samme linje som nabohuset. I følge skisse fra tiltakshaver skal denne ligge innenfor opparbeidet hekk som følger dagens kjøreveg. Ut fra en estetisk vurdering kan likevel ikke rådmannen se at dette vil være en god løsning. I Petrus Eliassen vei ligger de fleste bygningene omtrent i byggelinjen, og de følger veien jevnt på en god estetisk måte. Denne garasjen vil omtrent i sin helhet ligge utenfor byggelinjen. Rådmannen ser at garasjen i tillegg vil komme svært tett på veien og bryte den jevne linjen de øvrige bygningene langs veien følger. Rådmannen mener derfor garasjen vil forringe den estetiske kvaliteten av området langs veien. I følge formålsparagrafen i pbl, se § 1-1, 5. ledd, skal prinsippet om estetisk utforming av omgivelsene ivaretas i hvert enkelt byggetiltak. Rådmannen mener søknaden ikke oppfyller dette prinsippet.

I følge reguleringsbestemmelse § 2 g, skal «plassering av garasje være vist på situasjonsplan som følger byggemeldingen for bolighuset, selv om den ikke skal oppføres samtidig med dette.» I reguleringsplanen er både bolig og garasje tegnet inn på de på ulike eiendommene. Kommunen finner ikke situasjonsplan eller byggemelding for eiendommen, og tar derfor utgangspunkt i reguleringsplanen.



Bildet til venstre viser et utsnitt fra reguleringsplanen der planlagt bolig og garasje er inntegnet. Bildet til høyre viser hvordan huset fremstår i dag. Som det fremgår av bildene over er ikke boligen plassert i henhold til reguleringsplanen.

I søknaden skriver tiltakshaver at han har en trang tomt, og at han ikke har funnet noen annen løsning for garasje. Rådmannen vil bemerke følgende: Årsaken til at det er lite plass til garasje er at bolighuset er plassert i en annen vinkel enn i reguleringsplanen. I tillegg er boligen plassert midt på eiendommen, noe som medfører at det ikke er mulig å plassere en 6 meter bred garasje på noen av sidene på huset. Hadde tiltakshaver i utgangspunktet tegnet inn plassering av garasje samtidig som bolighuset etter reguleringsbestemmelse § 2 g, ville han ha sett at det ikke var plass til en garasje i denne størrelsesordenen på siden av huset med den plasseringen bolighuset har fått.

Det søkes også om et tilleggsareal på ca. 34 kvm. Det er dette arealet tiltakshaver benytter som sitt eget. Teknisk drift har uttalt at de ikke har noen merknader til søknaden. Rådmannen er likevel av den oppfatning at dette arealet ikke bør selges. Eiendomsgrensene og snusirkelen i reguleringsplanen er tilpasset hverandre, og størrelsen på snusirkelen er valgt ut fra anbefalingen til størrelse i vegnormalen til statens vegvesen. Årsaken til at snusirkelen er dimensjonert med en radius på 12 meter, er fordi at større kjøretøy som renovasjonsbil, brannbil m.m. skal kunne snu uten å måtte rygge. Dette av trafikksikkerhetsmessige hensyn. I dagens vegnormal er anbefalingen til radius økt ytterligere til 13 meter. Med tanke på at radiusen er økt i vegnormalen, mener rådmannen det blir feil utvikling å tillate innsnevring av arealet på snusirkel. Rådmannen mener derfor at man ikke bør selge dette arealet eller omdisponere det.

#### Rådmannens vurdering etter lovkommentarens andre strekpunkt over:

Det er ikke kommet inn noen uttalelser som tilsier at byggingen vil være til ulempe for noen. Likevel er det ved dispensasjon krav om at fordelene skal være større enn ulempene.

Som drøftet i vurderingen over så er Rådmannen av den oppfatning at garasjen vil ha en negativ estetisk innvirkning for området langs Petrus Eliassen vei, og at den derfor ikke oppfyller kravet om at prinsippet for estetisk utforming skal ivaretas etter pbl § 1-1, 5. ledd.

Tiltakshaver nevner at han vet om en lignende sak i Nosteveien der noen andre søkte om tilleggstomt til oppføring av garasje. Rådmannen er av den oppfatning at disse sakene ikke kan sammenlignes. I Nosteveien var situasjonen slik at eiendomsgrensene ikke tok hensyn til snusirkelen i reguleringsplanen i utgangspunktet. Hvis man skulle anlagt snusirkelen i



Nosteveien i tråd med reguleringsplanen, ville den gått langt inn på flere av eiendommene som grenser til snusirkelen. I denne saken derimot, er eiendomsgrensene tilpasset snusirkelen som ligger i reguleringsplanen.

Etter en samlet vurdering mener rådmannen ulempene er større enn fordelene ved å gi dispensasjon i denne saken. Den omsøkte garasjen vil stride mot formålet i plan- og bygningsloven, jf. § 1-1, 5. ledd angående estetikk. I tillegg vil tiltaket innsnevre radiusen på snusirkelen, noe som er i strid med utviklingen i vegnormalen der radiusen har økt. Rådmannen kan ikke se at det er noen samfunnsnyttige årsaker til å gi dispensasjon. Tiltaket har kun personlig fordel for tiltakshaver. Rådmannen er også uenig i at dette er eneste løsning for garasje. Tiltakshaver søker om en garasje som er 6 meter bred, som da altså vil kunne romme to biler i bredden. Ut fra det rådmannen kan se, er det for eksempel mulig å plassere garasje på siden av boligen, men denne vil da kun romme en bil i bredden. Ved en slik løsning kunne dessuten tiltakshaver fått garasjen plassert innenfor byggelinjen.

#### Naturmangfoldloven:

Gjennom søk i naturbase og artskart finner Rådmannen kunnskapsgrunlaget for naturens mangfold for tilfredsstillende etter naturmangfoldlovens § 8. I fra kjent kunnskap er det i området ikke registrert vernede eller fredede arter eller naturtyper. Med bakgrunn i dette finner ikke rådmannen at føre-var-prinsippet, jf. lovens § 9 kommer til anvendelse. Rådmannen kan ut i fra det overnevnte heller ikke se at den samlede belastningen på økosystemet vil bli påvirket av tiltaket og at lovens § 10 derfor ikke kommer til anvendelse. Omsøkte tiltak vurderes til ikke å være til nevneverdig skade for naturmangfoldet og lovens §§ 11 og 12 ikke kommer til anvendelse.

#### Kommuneplanens hovedmål:

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

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

#### Næringsutvikling:

Ikke relevant i denne sammenhengen.

#### Infrastruktur:

I denne saken søkes det om tilleggstomt for et areal som er regulert til kjørevei i reguleringsplan. Det søkes i tillegg om dispensasjon til å bygge garasje på dette arealet. Arealet er en del av en snusirkel på kjøreveien. Snusirkelen er dimensjonert for at lastebiler som brannbil, renovasjonsbil m.m. skal kunne snu uten å måtte rygge. Dette av trafikksikkerhetsmessige hensyn. Tillates bygging på det omsøkte arealet vil det forminske snusirkelen, noe som kan redusere trafikksikkerheten. Rådmannen vurderer det derfor dit

hen at tiltaket vil ha negativ innvirkning på infrastruktur.

Barn og ungdom:

Ikke relevant i denne sammenhengen.

Kompetansebygging:

Ikke relevant i denne sammenhengen.

Økonomi:

Ikke relevant i denne sammenhengen.

Universell utforming, jfr bestemmelser i plan og bygningslov:

Ikke relevant i denne sammenhengen.

**Alternative løsninger:**

I medhold av plan- og bygningslovens § 19-2 innvilger utvalg for plan og samferdsel søknaden (av 31.07.15) og gir dispensasjon fra byggegrenser til garasje og tilleggstomt i Petrus Elliasens vei 16. Det settes følgende vilkår:

- Det tillates oppført én garasje på 50m<sup>2</sup> (BYA)
- Tillatt mønehøyde er 4,3 meter
- Tilleggstomt skal avgrenses til garasjen og skal maksimalt utgjøre 15m<sup>2</sup>

Begrunnelse:

**Forslag til innstilling:**

I medhold av plan- og bygningslovens § 19-2, avslår utvalg for plan og samferdsel søknad (av 31.07.15) om dispensasjon fra byggegrenser og søknad om tilleggstomt i Petrus Elliasens vei 16.

Begrunnelse:

Tiltaket (en garasje) vil ha en negativ estetisk innvirkning på området den skal bygges i, og strider derfor mot formålsbestemmelsen i plan- og bygningsloven jf. § 1-1, 5. ledd. I tillegg vil tiltaket innsnevre radiusen på en snusirkel, noe som er en uheldig utvikling med tanke på trafiksikkerhet. Hensikten bak bestemmelsene i formålsparagrafen (pbl) og reguleringsplanen blir dermed vesentlig tilsidesatt. Fordelene er ikke klart større enn ulempene og vilkår for å gi dispensasjon er således ikke oppfylt.

#### **Behandling 12.01.2016 Utvalg for plan og samferdsel**

Saksordfører: Johnsen, Lise Anita

Innstillingen ble vedtatt med 4 mot 1 stemme (H).

#### **Utvalg for plan og samferdsel sitt vedtak i sak 003/16:**

I medhold av plan- og bygningslovens § 19-2, avslår utvalg for plan og samferdsel søknad (av 31.07.15) om dispensasjon fra byggegrenser og søknad om tilleggstomt i Petrus Elliasens vei 16.

Begrunnelse:

Tiltaket (en garasje) vil ha en negativ estetisk innvirkning på området den skal bygges i, og strider derfor mot formålsbestemmelsen i plan- og bygningsloven jf. § 1-1, 5. ledd. I tillegg vil tiltaket innsnevre radiusen på en snusirkel, noe som er en uheldig utvikling med tanke på trafiksikkerhet. Hensikten bak bestemmelsene i formålsparagrafen (pbl) og reguleringsplanen blir dermed vesentlig tilsidesatt. Fordelene er ikke klart større enn ulempene og vilkår for å gi dispensasjon er således ikke oppfylt.

Nina Bordi Øvergaard  
rådmann

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



## Søknad om tillatelse til tiltak uten ansvarsrett

etter plan- og bygningsloven § 20-2

15/2220 13 MAI 2015

Søkes det om dispensasjon fra plan- og bygningsloven, forskrift eller arealplan?	<input type="checkbox"/> Ja	<input checked="" type="checkbox"/> Nei	Off. vurdering
Er det behov for tillatelse/samtykke/uttalelse fra annen myndighet?	<input type="checkbox"/> Ja	<input checked="" type="checkbox"/> Nei	Kopi til
Hvis ja, så oppfylles ikke vilkårene for 3 ukers saksbehandling, jf. pbl § 21-7 andre ledd			
Nabovarsling, jf. pbl 21-3, skal være gjennomført før søknaden sendes kommunen. (Blankett 5154, 5155, 5156).			
Foreligger det merknader fra naboer eller gjenboere?	<input type="checkbox"/> Ja	<input checked="" type="checkbox"/> Nei	
Hvis nei på alle spørsmålene over, anses tillatelse gitt tre uker etter at fullstendig søknad er mottatt i kommunen			

Opplysninger gitt i søknaden eller vedlegg til søknaden vil bli registrert i matrikkelen.

Søknaden gjelder								
Eiendom/ byggsted	Gnr.	Bnr.	Festenr.	Seksjonsnr.	Bygningsnr.	Bolignr.	Kommune	
	23	54	16					
Adresse	Petrus Eliassensvei 16			Postnr.	Poststed			
				9910	Bjørnevatn			
Tiltakets art	Mindre tiltak til bebygd eiendom, pbl § 20-2 bokstav a) og SAK10 § 3-1							
	<input type="checkbox"/>	Tilbygg < 50 m <sup>2</sup>		<input checked="" type="checkbox"/>	Frittliggende bygning (ikke boligformål) < 70 m <sup>2</sup>		<input type="checkbox"/>	Skilt/reklame (SAK10 § 3-1 d)
	<input type="checkbox"/>	Antennesystem (SAK10 § 3-1 e)						
	<input type="checkbox"/>	Driftsbygning i landbruket med samlet bruksareal (BRA) mindre enn 1000 m <sup>2</sup> , jf. pbl § 20-2 bokstav b) og SAK10 § 3-2						
	<input type="checkbox"/>	Midlertidig bygning/konstruksjon/anlegg (som ikke skal plasseres for lengre tidsrom enn 2 år)						
<input type="checkbox"/>	Bruksendring (fra tilleggsdel til hoveddel innenfor en bruksenhet)							
<input type="checkbox"/>	Riving av tiltak som nevnt i SAK10 § 3-1							
<input type="checkbox"/>	Annet:							
Planlagt bruk/formål	Beskriv						Garasje	

Arealdisponering							
Planstatus mv.	Sett kryss for gjeldende plan						
	<input type="checkbox"/>	Arealdel av kommuneplan		<input checked="" type="checkbox"/>	Reguleringsplan		<input type="checkbox"/>
Navn på plan							
Petrus Eliassensvei(16)-Sandnes-9910 Bjørnevatn							
Areal	BYA eksisterende	BYA nytt	Sum BYA	BRA eksisterende	BRA nytt	Sum BRA	Tomteareal
	130	37,2	167,2				
Grad av utnytting	Vis beregning av grad av utnytting. Veiledning finnes på www.be.no eller kontakt kommunen						

Plassering				
Plassering av tiltaket	Kan høyspent kraftlinje være i konflikt med tiltaket?	<input type="checkbox"/> Ja	<input checked="" type="checkbox"/> Nei	Vedlegg nr.
	Hvis ja, må avklaring med berørt rettighetshaver være dokumentert			Q -
Plassering av tiltaket	Kan vann og avløpsledninger være i konflikt med tiltaket?	<input type="checkbox"/> Ja	<input checked="" type="checkbox"/> Nei	Vedlegg nr.
	Hvis ja, må avklaring med berørt rettighetshaver være dokumentert			Q -
Avstand	Minste avstand til nabogrense	0	m	
	Minste avstand til annen bygning	1,2	m	
	Minste avstand til midten av vei	11	m	
Dette skal vises på situasjonsplanen				

Krav til byggegrunn (pbl § 28-1)		
<b>Flom</b> (TEK10 § 7-2)	Skal byggverket plasseres i flomutsatt område? <input checked="" type="checkbox"/> Nei <input type="checkbox"/> Ja	Vedlegg nr.
<b>Skred</b> (TEK10 § 7-3)	Skal byggverket plasseres i skredutsatt område? <input checked="" type="checkbox"/> Nei <input type="checkbox"/> Ja	Vedlegg nr.
<b>Andre natur- og miljøforhold</b> (pbl § 28-1)	Foreligger det vesentlig ulempe som følge av natur- og miljøforhold? <input checked="" type="checkbox"/> Nei <input type="checkbox"/> Ja Dersom ja, beskriv kompensierende tiltak i vedlegg	Vedlegg nr.

Tilknytning til veg og ledningsnett		
<b>Adkomst</b> vegloven §§ 40-43 pbl § 27-4	Gir tiltaket ny/endret adkomst <input type="checkbox"/> Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nei	Tomta har adkomst til følgende veg som er opparbeidet og åpen for alminnelig ferdsel: <input type="checkbox"/> Riksveg/fylkesveg Er avkjøringstillatelse gitt? <input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nei <input checked="" type="checkbox"/> Kommunal veg Er avkjøringstillatelse gitt? <input checked="" type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nei <input type="checkbox"/> Privat veg Er vegrett sikret ved tinglyst erklæring? <input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nei
<b>Overvann</b>	Takvann/overvann føres til: <input checked="" type="checkbox"/> Avløpssystem <input type="checkbox"/> Terreng	
<i>Feltene "Vannforsyning" og "Avløp" skal kun fylles ut dersom søknaden gjelder driftsbygning i landbruket eller midlertidige tiltak</i>		
<b>Vannforsyning</b> pbl §§ 27-1, 27-3	Tilknytning i forhold til tomta <input type="checkbox"/> Offentlig vannverk <input type="checkbox"/> Privat vannverk* <input type="checkbox"/> Annen privat vannforsyning, innlagt vann* <input type="checkbox"/> Annen privat vannforsyning, ikke innlagt vann* Dersom vanntilførsel forutsetter tilknytning til annen privat ledning eller krysser annens grunn, foreligger rettighet ved tinglyst erklæring? <input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nei	* Beskriv <div style="border: 1px solid black; height: 20px; width: 100%;"></div> Vedlegg nr. Q -
<b>Avløp</b> pbl §§ 27-2, 27-3	Tilknytning i forhold til tomta <input type="checkbox"/> Offentlig avløpsanlegg <input type="checkbox"/> Privat avløpsanlegg Skal det installeres vannklosett? <input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nei Foreligger utslippstillatelse? <input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nei Dersom avløpsanlegg forutsetter tilknytning til annen privat ledning eller krysser annens grunn, foreligger rettighet ved tinglyst erklæring? <input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nei	Vedlegg nr. Q -

Vedlegg				
Beskrivelse av vedlegg	Gruppe	Nr. fra - til	Ikke relevant	
Dispensasjonssøknader/innvilget dispensasjon	B	-	<input checked="" type="checkbox"/>	
Kvittering for nabovarsel/Opplysninger gitt i nabovarsel/nabomerknader/kommentarer til nabomerknader	C	1 - 2	<input type="checkbox"/>	
Situasjonsplan/avkjøringsplan	D	01 - 02	<input type="checkbox"/>	
Tegninger plan, snitt, fasade (eksisterende)	E	-	<input checked="" type="checkbox"/>	
Tegninger plan, snitt, fasade (ny)	E	03 -	<input type="checkbox"/>	
Uttalelse/vedtak fra annen myndighet SAK10, § 6-2	I	-	<input checked="" type="checkbox"/>	
Andre vedlegg	Q	-	<input checked="" type="checkbox"/>	

Erklæring og underskrift			
<b>Tiltakshaver</b>			
Tiltakshaver forplikter seg til å gjennomføre tiltaket iht. plan- og bygningsloven (pbl), byggt teknisk forskrift og gitt tillatelse.			
Navn	Telefon (dagtid)	Mobiltelefon	
Stein Yngve Karikoski		90047103	
Adresse	Postnr.	Poststed	
Petrus Eliassenvei 16	9910	Bjørnevann	
Dato	Underskrift		
12/5-15	[Signature]		
	E-post		
	st.karikoski@hotmail.no		
Gjentas med blokkbokstaver	Eventuelt organisasjonsnr.		
STEIN YNGVE KARIKOSKI			

**Opplysninger gitt i nabovarsel** sendes kommunen sammen med søknaden

(Gjenpart av nabovarsel)

plan- og bygningsloven av 27. juni 2008 nr. 71 § 21-3

<b>Tiltak på eiendommen:</b>						
Gnr.	Bnr.	Festenr.	Seksjonsnr.	Eiendommens adresse	Postnr.	Poststed
23	54	16		Petrus Eliassensvei 16	9910	Bjørnevåtn
Eier/fester				Kommune		
Stein Yngve Karikoski				Sør-Varanger		

**Det varsles herved om**

<input checked="" type="checkbox"/> Nybygg	<input type="checkbox"/> Anlegg	<input type="checkbox"/> Endring av fasade	<input type="checkbox"/> Riving
<input type="checkbox"/> Påbygg/tilbygg	<input type="checkbox"/> Skilt/reklame	<input type="checkbox"/> Innhegning mot veg	<input type="checkbox"/> Bruksendring
<input type="checkbox"/> Midlertidig bygning, konstruksjon eller anlegg	<input type="checkbox"/> Antennesystem	<input type="checkbox"/> Oppretting/ending av matrikkelenhet (eiendomsdeling) eller bortfeste	<input type="checkbox"/> Annet

**Dispensasjon etter plan- og bygningsloven kapittel 19**

<input type="checkbox"/> Plan- og bygningsloven med forskrifter	<input type="checkbox"/> Kommunale vedtekter	<input type="checkbox"/> Arealplaner	<input type="checkbox"/> Vegloven	Vedlegg nr. B -
---	--	--------------------------------------	-----------------------------------	--------------------

**Arealdisponering**

Sett kryss for gjeldende plan

<input type="checkbox"/> Arealdel av kommuneplan	<input checked="" type="checkbox"/> Reguleringsplan	<input type="checkbox"/> Bebyggelsesplan
--	---	--

Navn på plan  
Petrus Eliassensvei - Sandnes - 9910 Bjørnevåtn

**Beskriv nærmere hva nabovarslet gjelder**

Oppføring av frittstående garasje.

Vedlegg nr.  
Q -

**Spørsmål vedrørende nabovarsel rettes til**

Foretak/tiltakshaver  
Stein Yngve Karikoski

Kontaktperson, navn Stein Yngve Karikoski	E-post st.karikoski@hotmai.no	Telefon	Mobil 90047103
--	----------------------------------	---------	-------------------

Søknaden kan ses på hjemmeside:  
(ikke obligatorisk)

**Merknader sendes til**

Eventuelle merknader skal være mottatt innen 2 uker etter at dette varsel er sendt.  
Ansvarlig søker/tiltakshaver skal sammen med søknad sende innkomne merknader og redegjøre for ev. endringer.

Navn Stein Yngve Karikoski	Postadresse Petrus Eliassensvei 16
Postnr. 9910	Poststed Bjørnevåtn
E-post st.karikoski@hotmail.no	

**Følgende vedlegg er sendt med nabovarselet**

Beskrivelse av vedlegg	Gruppe	Nr. fra - til	Ikke relevant
Dispensasjonssøknad/vedtak	B		<input checked="" type="checkbox"/>
Situasjonsplan	D	01 - 02	<input type="checkbox"/>
Tegninger snitt, fasade	E	03	<input type="checkbox"/>
Andre vedlegg	Q		<input checked="" type="checkbox"/>

**Underskrift**

Tilsvarende opplysninger med vedlegg er sendt i nabovarsel til berørte naboer og gjenboere.  
Mottagere av nabovarsel fremgår av kvittering for nabovarsel.

Sted Sandnes	Dato 12/5-15	Underskrift ansvarlig søker eller tiltakshaver SKarikoski
		Gjentas med blokkbokstaver STEIN YNGVE KARIKOSKI

### Kvittering for nabovarsel sendes kommunen sammen med søknaden

Nabovarsel kan enten sendes som rekommandert sending eller overleveres personlig mot kvittering. Ved personlig overlevering vil signatur gjelde som bekreftelse på at varslet er mottatt. Det kan også signeres på at man gir samtykke til tiltaket.

Tiltaket gjelder							
Eiendom/ byggested	Gnr.	Bnr.	Festenr.	Seksjonsnr.	Bygningsnr.	Bolignr.	Kommune
	23	54	16				54r - Varanger
	Adresse			Postnr.	Poststed		
	Petrus Eliassensvei 16			9910	Bjørnevåtn		

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

Nabo-/gjenboereiendom				Eier/fester av nabo-/gjenboereiendom			
Gnr.	Bnr.	Festenr.	Seksjonsnr.	Eiers/festers navn			
23	54	14		Frits Øverli			
Adresse				Adresse			
Petrus Eliassensvei 14				Petrus Eliassensvei 14			
Postnr.	Poststed			Postnr.	Poststed		Poststedets reg.nr.
9910	Bjørnevåtn			9910	Bjørnevåtn		
Personlig kvittering for	Dato	Sign.		Personlig kvittering for	Dato	Sign.	
<input type="checkbox"/> mottatt varsel				<input checked="" type="checkbox"/> samtykke til tiltaket	12/5-15	Frits Øverli	

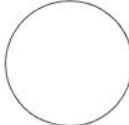
Nabo-/gjenboereiendom				Eier/fester av nabo-/gjenboereiendom			
Gnr.	Bnr.	Festenr.	Seksjonsnr.	Eiers/festers navn			
23	54	17		Stein Aild Fenjærvi			
Adresse				Adresse			
Petrus Eliassensvei 18				Petrus Eliassensvei 18			
Postnr.	Poststed			Postnr.	Poststed		Poststedets reg.nr.
9910	Bjørnevåtn			9910	Bjørnevåtn		
Personlig kvittering for	Dato	Sign.		Personlig kvittering for	Dato	Sign.	
<input type="checkbox"/> mottatt varsel				<input checked="" type="checkbox"/> samtykke til tiltaket	12/5-15	Stein A. Fenjærvi	

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

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

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

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

Samlet antall sendinger: \_\_\_\_\_ Sign. 



VEDLEGG D - Oets.

Målestokk 1:1000

Sør Varanger kommune



Petrus Eliassenvei 16

SP 160 BMU

23/54/14

14

23/54/16



HEXX

10m

23/54/17

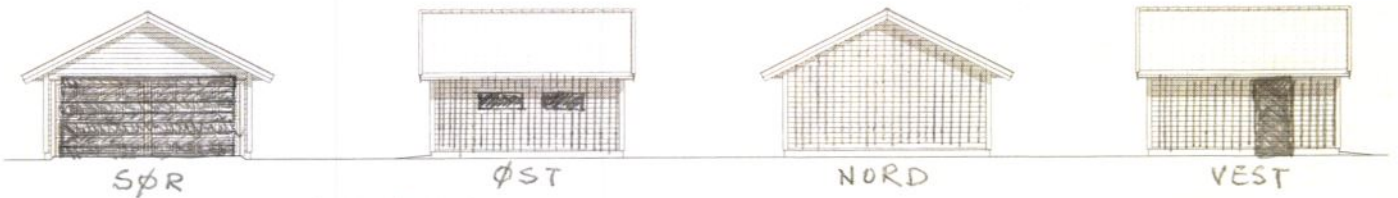
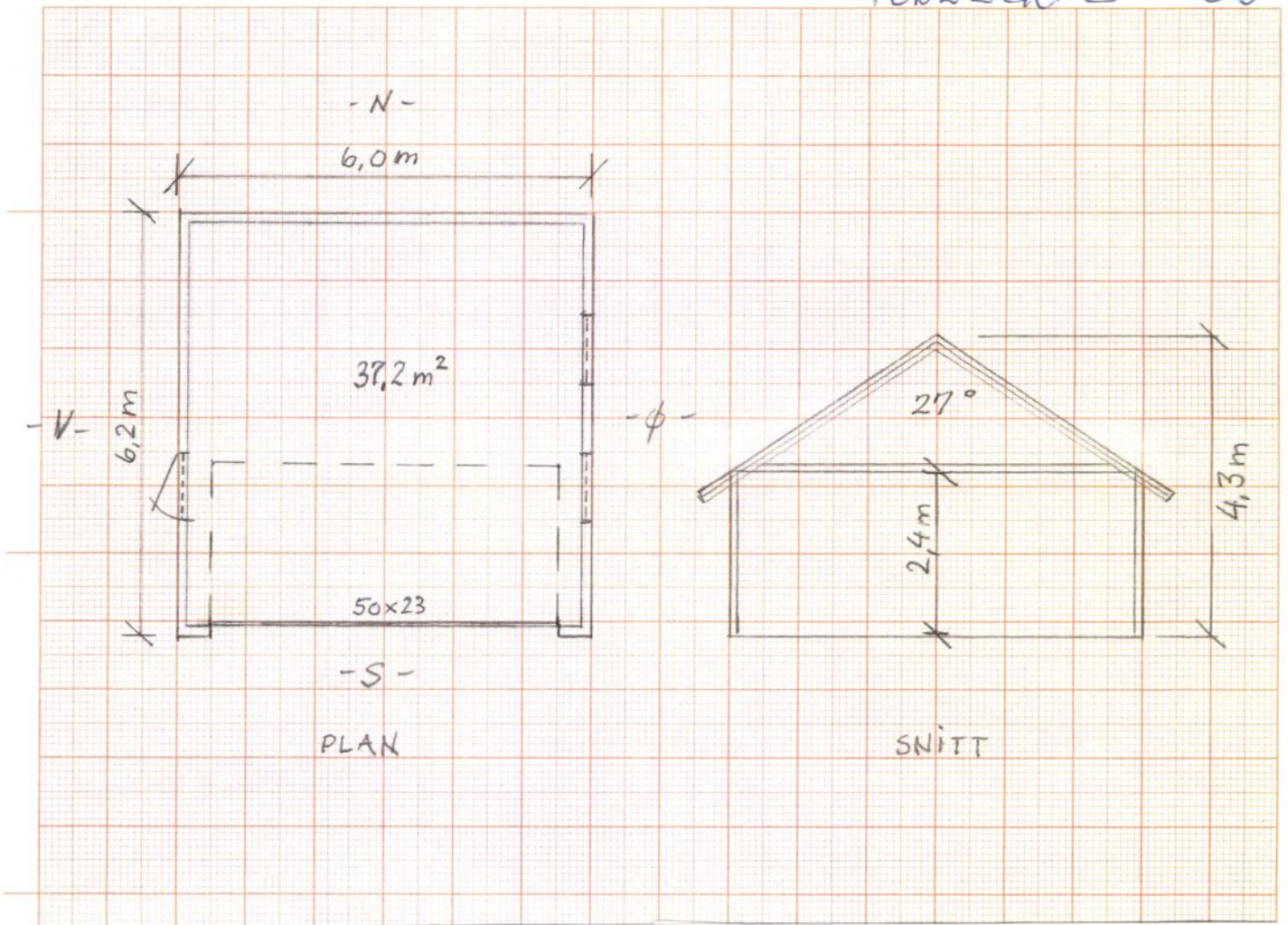
18

15

23/54/1

AF 315 PVG





FASADE

FRITTSTÅENDE	Målestokk
GARASJE	1:100
PETRUS ELIASSENSVEI 16	
23/54/16	

**Fra:** Stein Yngve Karikoski <st.karikoski@hotmail.no>  
**Sendt:** 1. august 2015 15:59  
**Til:** Postmottak  
**Emne:** FW: Saksnr. 15/2220: SØKNAD OM DISPENSASJON FRA  
BYGGELINJEBESTEMMELSENE OG SØKNAD OM TILLEGGSTOMT

---

From: [st.karikoski@hotmail.no](mailto:st.karikoski@hotmail.no) <<mailto:st.karikoski@hotmail.no>>  
Subject: Saksnr. 15/2220: SØKNAD OM DISPENSASJON FRA BYGGELINJEBESTEMMELSENE OG  
SØKNAD OM TILLEGGSTOMT  
Date: Sat, 1 Aug 2015 15:49:55 +0200

SØR-VARANGER KOMMUNE  
Sandnes, 31.7.2015  
v/plan- og utviklingsavdelingen

SØKNAD OM DISPENSASJON FRA BYGGELINJEBESTEMMELSENE SAKSNR. 15/2220

Etter å ha sendt inn klage på oppføring av garasje i Petrus Eliassens vei 16, saksnr 15/2220, 10. juli 2015, fikk jeg i etterkant på plan-/utviklingsavdelingen info om videre saksgang. Da mitt tomte ønske bryter byggelinja, tillater jeg meg herved om å søke om dispensasjon fra byggelinjebestemmelsene.

Med bakgrunn i den minste og "trangeste" tomten i gata, har jeg ikke funnet noe annen løsning på en lenge ønsket garasje. Mine naboer og jeg er enig om at omsøkte plassering er bra utfra at;

- inn-/utkjøring mot sør ikke er til hinder for øvrig trafikk ved at det ikke skjer rett ut i rundkjøringen, men som i dag hvorfra hvor bilene er parkert
- det er ingen tenkt/planlagt vei eller byggeaktivitet på dette området
- garasje her på ingen måte vil hindre utsyn eller ferdsel for noen av naboene i området
- det også blir en god arkitektonisk løsning, som en forlengelse av nabohuset nr 14.

Til sammenligning har jeg en venn som har fått oppføre garasje tett inntil rundkjøringen i Nosteveien 25 på Sandnes, hvor utkjøring i tillegg går rett ut på rundkjøringen.

Med hilsen

Stein Yngve Karikoski

Petrus Eliassens vei 16,  
9910 Bjørnevatn

Mob +4790047103

SØR-VARANGER KOMMUNE  
Sandnes, 31.7.2015  
v/plan- og utviklingsavdelingen

SØKNAD OM TILLEGGSTOMT SAKSNR. 15/2220

Etter å ha sendt inn klage på oppføring av garasje i Petrus Eliassens vei 16, saksnr 15/2220, 10. juli 2015, fikk jeg i etterkant på plan-/utviklingsavdelingen info om videre saksgang. Da mitt tomte ønske bryter tomtegrensa med noen få kvadratmeter, tillater jeg meg herved om å søke om tilleggstomt for dette arealet.

Med bakgrunn i den minste og "trangeste" tomten i gata, har jeg ikke funnet noe annen løsning på en lenge ønsket garasje. Mine naboer og jeg er enig om at omsøkte plassering er bra utfra at;  
- inn-/utkjøring mot sør ikke er til hinder for øvrig trafikk ved at det ikke skjer rett ut i rundkjøringen, men som i dag hvorfra hvor bilene er parkert

- det er ingen tenkt/planlagt vei eller byggeaktivitet på dette området
- garasje her på ingen måte vil hindre utsyn eller ferdsel for noen av naboene i området
- det også blir en god arkitektonisk løsning, som en forlengelse av nabohuset nr 14.

Til sammenligning har jeg en venn som har fått oppføre garasje tett inntil rundkjøringen i Nosteveien 25 på Sandnes, hvor utkjøring i tillegg går rett ut på rundkjøringen.

Med hilsen

Stein Yngve Karikoski

Petrus Eliassens vei 16,  
9910 Bjørnevatn

Mob +4790047103



## 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: 18.03.2016
Arkivsak: <arkivsaknr>	
Saksordfører: Kyrrø, Hanne Kalliainen	

Utvalg	Saksnummer	Dato
Utvalg for plan og samferdsel	026/16	12.04.2016

## SØKNAD OM DISPENSASJON FOR OPPANKRING AV BEREDSKAPSLEKTER I ELLINGHAMN

### Vedlagte dokumenter:

151217 Disp. søknad.pdf  
SØKNAD OM DISPENSASJON TIL REGULERINGSPLAN FOR DELER AV BØKFJORDEN  
OG KORSEFJORDEN  
VEDRØRENDE SØKNAD OM MIDLERTIDIG OPPANKRING AV LEKTER I ELLINGHAVN  
151130 søknad for oppankring.pdf  
151130 Plassering.pdf  
Vedlegg Utsnitt av Reguleringsplan for deler av Korsfjorden og Bøkfjorden

### Dokumenter i saken:

2016002689 UTTAELSE VEDRØRENDE SØKNAD OM DISPENSASJON FRA  
REGULERINGSPLAN FOR OPPANKRING AV BEREDSKAPSLEKTER I  
ELLINGHAMN  
2016002388 UTTAELSE TIL SØKNAD OM DISPENSASJON FRA REGULERINGSPLAN  
FOR OPPANKRING AV BEREDSKAPSLEKTER  
2016002270 HØRINGSSVAR FRA MATTILSYNET ANGÅENDE DISP. FRA  
REGULERINGSPLAN FOR ELLINGHAMN  
2016002168 UTTAELSE TIL SØKNAD OM DISPENSASJON FRA REGULERINGSPLAN  
FOR OPPANKRING AV BEREDSKAPSLEKTER  
2016001973 UTTAELSE TIL SØKNAD OM DISPENSASJON FRA REGULERINGSPLAN  
FOR OPPANKRING AV BEREDSKAPSLEKTER  
2016001620 UTTAELSE TIL SØKNAD OM DISPENSASJON FRA REGULERINGSPLAN  
FOR OPPANKRING AV BEREDSKAPSLEKTER I ELLINGHAMN  
2016000952 UTTAELSE TIL SØKNAD OM DISPENSASJON FRA REGULERINGSPLAN  
FOR OPPANKRING AV BEREDSKAPSLEKTER

- 2016000756 HØRINGSSVAR - HØRING AV SØKNAD OM DISPANSASJON TIL REGULERINGSPLAN FOR OPPANKRING AV BEREDSKAPSLEKTER I ELLINGHAMN
- 2016000528 UTTALELSE - DISPENSASJON FRA REGULERINGSPLAN FOR OPPANKRING AV BEREDSKAPSLEKTER I ELLINGHAMN - SØR-VARANGER KOMMUNE - ARKIVSAK 15/3872
- 2016000165 TIL HØRING: SØKNAD OM DISPENSASJON FRA REGULERINGSPLAN FOR OPPANKRING AV BEREDSKAPSLEKTER I ELLINGHAMN
- 2015028360 VEDR. SØKNAD OM DISPENSASJON FRA REGULERINGSPLAN FOR DELER AV BØKFJORDEN OG KORSFJORDEN
- 2015028256 SØKNAD OM DISPENSASJON TIL "REGULERINGSPLAN FOR DELER AV BØKFJORDEN OG KORSFJORDEN"

**Kort sammendrag:**

Sør-Varanger kommune har mottatt en søknad om dispensasjon fra reguleringsplan for oppankring av beredskapslekter i Ellinghamn. Søker til kommunen er Norterminal Response AS. Søknaden behandles etter plan- og bygningslovens kapittel 19, dispensasjon.

**Faktiske opplysninger:**

Sør-Varanger kommune har mottatt en søknad om dispensasjon fra reguleringsplan for oppankring av beredskapslekter i Ellinghamn. Søker til kommunen er Norterminal Response AS, vedlagt følger søknad med kart.

Beredskapslekteren søkes plassert i Ellinghamn for å kunne inngå i oljevernberedskap for de oljeomlastningsoperasjonene som skal gjennomføres på godkjente omlastningslokasjoner.

Disse lokasjonene ligger i hhv. Ropelvbukt (SS4), hvor det i dag lastes om mellom skip (STS) og utenfor Gamneset i Korsfjorden, hvor det skal igangsettes oljeomlastning ved bruk av lagringsskip (FSO). Det søkes om tidsbegrenset tillatelse til og med utgangen av 2019.

Begrunnelse for plassering i Ellinghamn framkommer av vedlagte søknad.

Beredskapslekteren er i dag lokalisert ved Svensksteinneset, etter tillatelse fra Kirkenes havnevesen (30.12.15).



Det aktuelle området er i *reguleringsplan for deler av Korsfjorden og Bøkfjorden* regulert til friluftsområde i sjø (SF 1) og oppankring av beredskapslekter til oljeomlastningsoperasjoner er således i strid med planen. Se vedlagt kartutsnitt.

### **Høring:**

Søknaden ble sendt på høring den 07.01.16, innen fristens utløp var det innkommet 9 høringsuttalelser. Høringsuttalelsene gjengis her med rådmannens vurderinger:

Finmarkseiendommen (12.01.16), Fiskeridirektoratet (15.01.16), Kystverket (01.02.16)

Mattilsynet (28.01.16) og Sametinget (08.02.16) har ingen merknader til søknaden.

*Rådmannens vurderinger:*

*Tas til orientering.*

### Finmark fylkeskommune (14.01.16):

Anbefaler at en eventuell dispensasjon blir gitt etter plan- og bygningslovens § 19-3, «midlertidig dispensasjon». Videre bør en eventuell dispensasjon tidsavgrenses. Dette for å unngå misforståelser vedrørende tidsperspektiv. Fylkeskommunen minner om aktsomhetsplikten etter kulturminneloven.

*Rådmannens vurderinger:*

*Tas til orientering.*

### Fylkesmannen i Finnmark (25.01.16)

Fylkesmannen har ingen merknader til at det gis midlertidig dispensasjon som omsøkt. De ser det som viktig at beredskapen i forbindelse med oljeomlastning er tilfredsstillende.

Naturmangfoldloven § 7 pålegger offentlig myndighet å synliggjøre sine vurderinger iht.

lovens §§ 8-12 i sine besluttede vedtak. Konkret gjelder det også for kommunens vedtak i denne saken. Fylkesmannen ber om å bli orientert om kommunens vedtak i saken.

*Rådmannens vurderinger:*

*Tas til orientering.*

Tromsø museum (27.01.16):

Det finnes ingen kjente kulturminner under vann i tiltaksområdet og Tromsø museum vurderer sannsynligheten for konflikt med eventuelle kulturminner under vann som liten. Tromsø museum ingen merknader til omsøkte tiltak. Det minnes om aktsomhetsplikten etter kulturminneloven.

*Rådmannens vurderinger:*

*Tas til orientering.*

Reinbeitedistrikt 5A/C Pasvik (04.02.16):

Reinbeitedistrikt SA/C Pasvik går imot søknad om dispensasjon til å benytte Ellingshavn til oppankring. Norterminal henvises til å benytte oppankring for lekteren på tidligere søkt plassering (SS2), distriktet har til dette gitt egen uttalelse, som det vises til.

Reinbeitedistriktet er negativ til denne søknaden fordi ett inngrep i Ellingshavn vil medføre aktivitet som vil påvirke rein sin utnyttelse av dette området. Tilgang til sjølinje/strandsonen er viktig for rein på våren fordi det er mye grønn beite. Reinbeitedistriktet har A-område (forvaltningssone) for bjørn i over 90 % av distriktet, Tømmernes er utenfor A-området og dermed viktig område for rein.

Reinbeitedistriktet har i forbindelse med de aktivitetene og det arbeidet som er gjort på kommunedelplan Tømmernes forspurt om det er andre områder en omsøkt som skal benyttes. Det kom i denne prosessen helt klart negativt svar.

*Rådmannens vurderinger:*

*Rådmannen registrerer at beredskapslekteren kan gi ulemper for reinbeitedistriktet. Merknadene vurderes nærmere.*

Reinbeitedistrikt 4/5 B Sállan - Cižasnjarga/Skoogerøya– Spurvneset (05.02.16):

Prinsipielt vil distriktet ikke anbefale å gi dispensasjon fra vedtatte planer da dette skaper

uforutsigbarhet for annen bruk.

I denne saken, ser distriktet ut fra sikkerhetshensyn det som formålstjenelig både for Norterminal og andre brukere av fjorden og tilgrensende områder, at beredskapen er best mulig. Vår vurdering er at det derfor kan tillates i et tidsbegrenset perspektiv, men at det ved opphør av aktivitet må vurderes flyttet.

*Rådmannens vurderinger:*

*Merknadene vurderes nærmere / tas til orientering.*

### **Rådmannens vurdering:**

Rådmannen støtter seg til søkers vurdering av områdets egnethet for oppankring av beredskapslekter i forbindelse med pågående og planlagt oljeomlastning. Det søkes om en midlertidig tillatelse.

Forutsigbarhet i planleggingen:

Det blir fra begge berørte reinbeitedistrikt påpekt forutsigbarhet gjennom planlegging. Rådmannen legger til grunn at det er gjennomført en omfattende prosess for reguleringsplanen for deler av Korsfjorden og Bøkfjorden (vedtatt i 2007). Likeså er det gjennomført et betydelig planarbeid for Tømmerneset, gjennom kommunedelplan for Tømmerneset og områderegulering for oljeomlastningsterminal på Gamnes (vedtatt i 2015). Det bør slik rådmannen ser det ikke være kurant å dispensere fra gjeldende planer, særlig dersom disse er forholdsvis nye.

Naturmangfoldloven:

Gjennom søk i miljøstatus ([www.miljostatus.no](http://www.miljostatus.no)) finner rådmannen kunnskapsgrunnlaget for naturens mangfold for tilfredsstillende etter naturmangfoldlovens § 8. I fra kjent kunnskap er det i området ikke registrert vernede eller fredede arter eller naturtyper. Med bakgrunn i dette finner ikke rådmannen at føre-var-prinsippet, jf. lovens § 9 kommer til anvendelse. Rådmannen kan ut i fra det overnevnte heller ikke se at den samlede belastningen på økosystemet vil bli påvirket av tiltaket og at lovens § 10 derfor ikke kommer til anvendelse. Omsøkte tiltak vil etter rådmannens vurdering ikke være til nevneverdig skade for naturmangfoldet og rådmannen vurderer det derfor at lovens §§ 11 og 12 ikke kommer til anvendelse.

Friluftsliv:

Området i Ellinghamn er et av få områder som gjennom reguleringsplan er regulert til Friluftsområde i sjø. Selv om det ikke er innkommet uttalelser fra friluftslivsbrukere av området, betyr ikke dette at tiltaket ikke vil ha negativ påvirkning på friluftslivet. En lekter av

denne størrelsen med en slik bruk vil trolig legge en demper på opplevelsen av området. Det vil være synd hvis områdets bruk til friluftsliv forringes i et område som er spesifikt regulert til dette formålet.

Fordeler og ulemper:

Fordelene ved tiltaket vil være av operasjonell karakter for søker. Rådmannen forventer at de krav som stilles til beredskap av overordna myndighet ivaretas på nåværende lokalitet ved Svensksteinneset. Ulempene ved tiltaket retter seg mot områdets bruk til friluftsliv og forstyrrelse for reindrifta i området. Ulempene vil imidlertid være midlertidige.

Hensynet bak bestemmelsen:

Hensynet bak bestemmelsen er å ivareta friluftslivets interesser og avsette et område særskilt til dette formålet. Dersom tiltaket fører til at området blir mindre attraktivt til friluftslivsformål vil hensynet bak bestemmelsen bli vesentlig tilsidesatt. Ut i fra at tiltaket vil være midlertidig vil tiltaket ikke medføre en varig endring av 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:

Rådmannen vurderer at satsningsområdene ikke blir særlig berørt av tiltaket.

Næringsutvikling:

Infrastruktur:

Barn og ungdom:

Folkehelse:

Kompetansebygging:

Økonomi:

Universell utforming, jfr bestemmelser i plan og bygningslov:

**Alternative løsninger:**

I medhold av plan- og bygningslovens § 19-3 gir Utvalg for Plan og Samferdsel midlertidig dispensasjon for oppankring av beredskapslekter i Ellinghamn, som omsøkt (17.12.15). Dispensasjonen tidsbegrenses og gjelder t.o.m. 31.12.2019.

**Begrunnelse:**

Ettersom tiltaket er av midlertidig karakter vurderes også ulempene å være midlertidige. Fordelene er at oljevernberedskapen blir mere effektiv og utvalget støtter seg til søkers vurderinger angående lokalitetens egnethet.

**Forslag til innstilling:**

I medhold av plan- og bygningslovens § 19-2 avslår Utvalg for Plan og Samferdsel søknad (17.12.15) om dispensasjon for oppankring av beredskapslekter i Ellinghamn.

**Begrunnelse:**

Fordelene ved tiltaket vil være av operasjonell karakter for søker. Ulempene ved tiltaket retter seg mot området bruk til friluftsliv og forstyrrelse for reindrifta i området. Ulempene synes derfor å være større enn fordelene.

Hensynet bak bestemmelsen er å ivareta friluftslivets interesser i et område regulert særskilt til dette formålet. Tiltaket kan føre til at området blir mindre attraktivt til friluftslivsformål og hensynet bak bestemmelsen synes derfor å bli vesentlig tilsidesatt.

Nina Bordi Øvergaard  
rådmann

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

Plan og bygg  
Sør Varanger Kommune  
Håvard Lund

17.12.2015

## **SØKNAD – DISPENSASJON TIL REGULERINGSPLAN FOR DELER AV BØKFJORDEN OG KORSFJORDEN**

Norterminal Response AS søker herved om dispensasjon for å kunne ankre opp beredskapslekter i Ellinghavn ref. Vedlagt søknad, plassering av lekter og avslag på søknad (151130 søknad for oppankring). Det aktuelle område som søked dispensasjon for er regulert som et SF1 området (Friluftsområde i sjø).

Reguleringsbestemmelsenes punkt 2.4 d) åpner for mulighet for dispensasjon dersom særskilte forhold tilsier det.

### **2.4. Friluftsområder i sjø (SF1 – SF2).**

- a) Område SF1 er avsatt til småbåthavn i forbindelse med friluftsliv.
- b) Område SF2 er avsatt til friluftsområde, der aktiviteten er regulert gjennom ulike særlover. Hele dette området omfattes av Stortingets vedtak om nasjonale laksefjorder og laksevassdrag.
- c) I begge områder tillates ikke oppført anlegg i sjøen, faste fortøyningsinnretninger/-bøyer, brygger eller flytebrygger.
- d) Dersom særskilte forhold tilsier det, kan det gis tillatelse til anlegg av innretninger nevnt i c), hvis dette er til fremme for friluftslivet på land. Tillatelse kan bare gis etter søknad.

Norterminal Floating Storage AS kommer i nær fremtid til å ta i bruk sin FSO løsning i området SS2. Før den kan tas i bruk må oljevernberedskap for området SS2 være etablert. Samtidig som SS2 skal brukes ønsker man å kunne bruke SS4 fra tid til annen for å kunne spisse logistikken for vår kunde. For at Norterminal Response AS skal kunne levere tilfredstillende beredskap til begge posisjoner er Ellinghavn i særstilling egnet som oppankring for vår beredskapslekter. Denne lekteren vil fungere som base under pågående operasjoner og inneholder oppholdsfasiliteter og oljevernsmateriell.

Norterminal Response mener denne ikke vil være til hinder for friluftslivet på land eller sjø. Vår lekter vil kunne fungere som kai ved nød e.l. Lekteren vil inneholde både hjertestarter, brannslukkere og førstehjelpsutstyr som vil kunne komme friluftsfolk til nytte om uhellet skulle være ute. Vi vil kunne tilrettelegge for tilgang til lekter ved nød. Andre formål som kan være tjent med vår lekter er forskning, kommunale utredninger o.l.

Håper på positiv tilbakemelding. Dette vil øke vår allerede omfattende beredskap og sikre videre verdiskapning av Norterminal i Sør Varanger kommune.

For Norterminal Response AS

Tommy Salmi Nilsen  
Daglig Leder

**Fra:** Tommy Salmi Nilsen <tommy.s.nilsen@norterminal.no>  
**Sendt:** 17. desember 2015 14:54  
**Til:** Postmottak; Håvard Lund  
**Kopi:** Eivind Gade-Lundlie  
**Emne:** Søknad om dispensasjon til "Reguleringsplan for deler av Bøkfjorden og Korsfjorden"  
**Vedlegg:** VEDRØRENDE SØKNAD OM MIDLERTIDIG OPPANKRING AV LEKTER I ELLINGHAVN (L)(5....pdf; 151130 søknad for oppankring.pdf; 151130 Plassering.pdf; 151217 Disp. søknad.pdf  
**Oppfølgingsflagg:** 15/2494  
**Status for flagg:** Fullført

Se vedlagt fil «151217 Disp. Søknad» med div. vedlegg.

NB. Om tidsrommet det søkes for er for langt kan man tenkes å få tillatelse i de første 6 mnd. Av 2016. På den måten kan vi prøve ut løsningen i årstiden med minimale fritidsaktiviteter i det aktuelle området. Dette vil gi oss tid til å ferdigstille/avgjøre mulig innkjøp av ennå mer effektive båter med integrerte systemer for opptak av olje fra sjø.

Vennlig hilsen/ Kind regards,

**Tommy Salmi Nilsen**  
Daglig leder/ Managing director  
Mobile: +47 951 76 861

**NORTERMINAL RESPONSE AS**

---

Office: Havneveien 5  
9900 Kirkenes, Norway



SØR-VARANGER KOMMUNE  
KIRKENES HAVNEVESEN

Norterminal Response AS

Vår ref.: Saksnr.: 15/2494/6	Deres ref.:	Dato: 03.12.2015
Saksbehandler: Gade-Lundlie, Eivind	Telefonnr.: 78 97 74 43	Epostadresse: <a href="mailto:postmottak@svk.no">postmottak@svk.no</a>

**SØKNAD OM MIDLERTIDIG OPPANKRING AV LEKTER I ELLINGHAVN**

Det søkes om å forankre en leker i Ellinghamn. Området er i reguleringsplan for deler av Korsfjorden og Bøkfjorden regulert til Friluftsområde i sjø, herunder småbåthavn i forbindelse med friluftsliv (SF1).

Iht. reguleringsplanens bestemmelser § 2.4, bokstav c, tillates ikke oppført anlegg i sjøen, faste fortøyningsinnretninger/- bøyer, brygger eller flytebrygger.

Tiltaket er i strid med gjeldende reguleringsplan for området. En tillatelse etter havne- og farvannsloven er således avhengig av dispensasjon fra gjeldende reguleringsplan.

Med vennlig hilsen

Gade-Lundlie, Eivind  
havnesjef



Havnesjef Kirkenes Havn  
Eivind Gade-Lundlie

30.11.2015

### **SØKNAD - MIDLERTIDIG OPPANKRINGSTILLATELSE AV BEREDSKAPSLEKTER**

Norterminal Response AS (NTR) søker herved midlertidig ankringstillatelse i Ellinghavn. Oppankringspunktet er merket i vedlagt kart. Norterminal Response AS leverer oljevernberedskapstjenester til Norterminal Floating Storage AS (NTFS).

Norterminal Floating Storage AS driver oljeomlastning i SS4 ved Ropelv og skal medio desember være klar for FSO drift i posisjon SS2. I den forbindelse ser NTR på potensielle tiltak for å ytterligere forbedre vår allerede omfattende beredskap. Vi ønsker å etablere en flytende base som er plassert slik at vi kan serve begge omlastningspunkter. Ved å plassere en leker i Ellinghavn vil vi utvide vårt nedslagsfelt ift. å kunne respondere på evt. uhell, både i Korsfjorden og Bøkfjorden samt begge omlastningsposisjoner. Det vil også være et viktig tiltak for hurtig tilgang til utstyr fra SS2 og SS4 samt gjøre vedlikehold og opphold for personell mer attraktivt.

Norterminal har i dag 3 betonglektere der ett har overbygg. Den med overbygg ønsker vi å få plassert i Ellinghavn. Lekter som i dag ligger ved Reinøyspissen ønsker vi å la være der slik at vi kan plassere div. materiell nærmere SS4 og for å kunne fortøye vaktfartøy under pågående STS operasjoner i SS4.

Ellinghavn er foretrukket fordi;

1. Det gir god ly for dominerende vindretning
2. Det ligger midt i mellom SS2 og SS4
3. Det er god VHF dekning
4. Det er god mobildekning
5. Det er en egnet oppankringsplass ift. dybder

Vi søker derfor om aksept for å kunne ankre opp en leker, med overbygg, til vedlagt ankringsposisjon, og ta denne i bruk som beredskaps- og oppholds base under våre oljeomlastningsoperasjoner i SS2 og SS4. Vi søker for at tiltakets varighet er frem til en landbasert terminal står klar. Dvs. Ut 2019.

Lekteren:

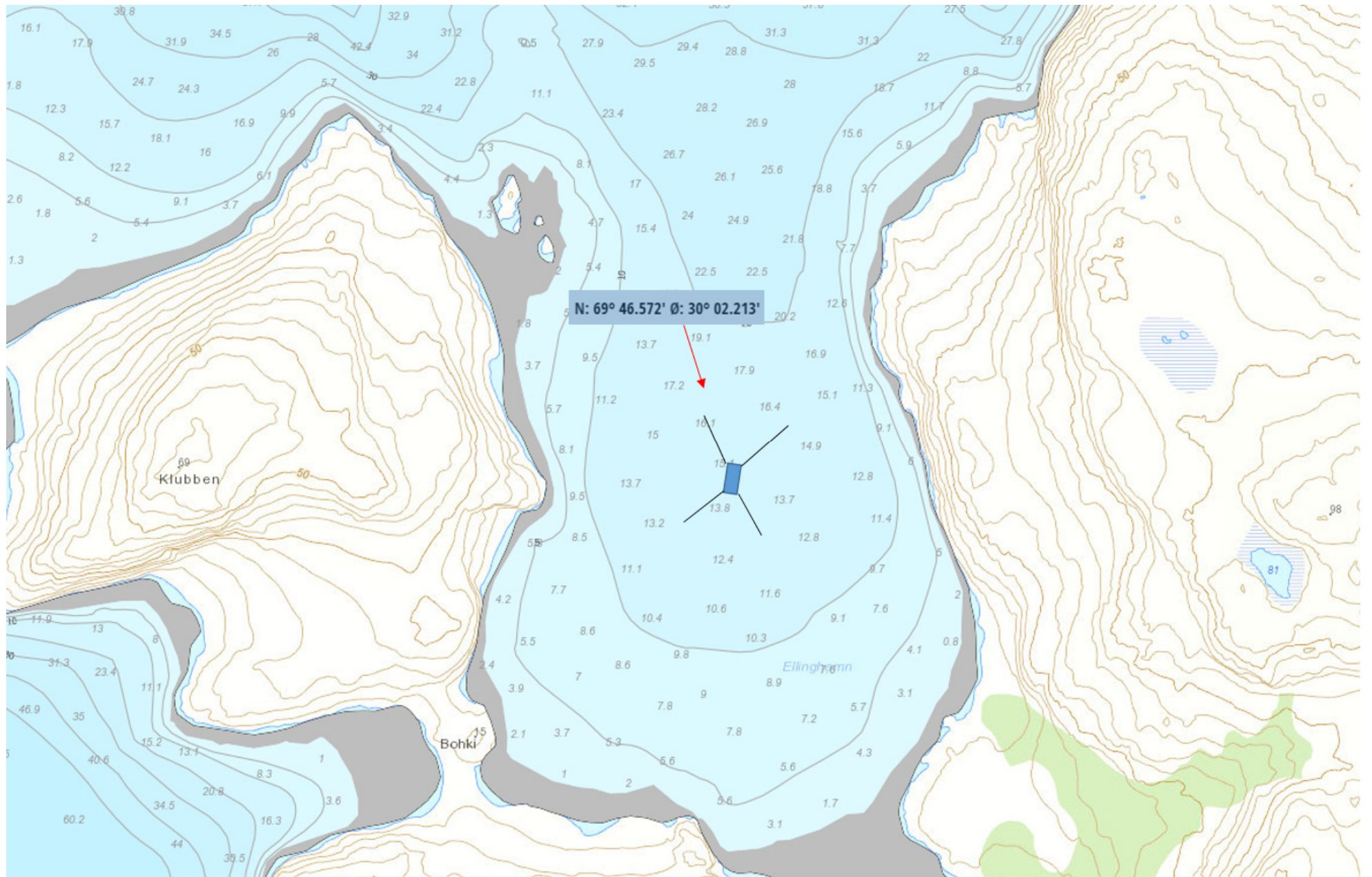
- er 9 x 36 meter betong med overbygg, og ankres opp med 2 stk stockless High Holding Power anchors type AC-14 3000 kgs (New and with Mill-certificate) og 4 stk. 1000 kgs sand anchors og 30mm stolpekjetting. Fortøyning gjøres ihht. Beregning utført av Eiva-Safex AS.
- ankres opp med minimum 3:1 lenge:dybde
- er utstyrt med lys

Sikkerhet i farleden:

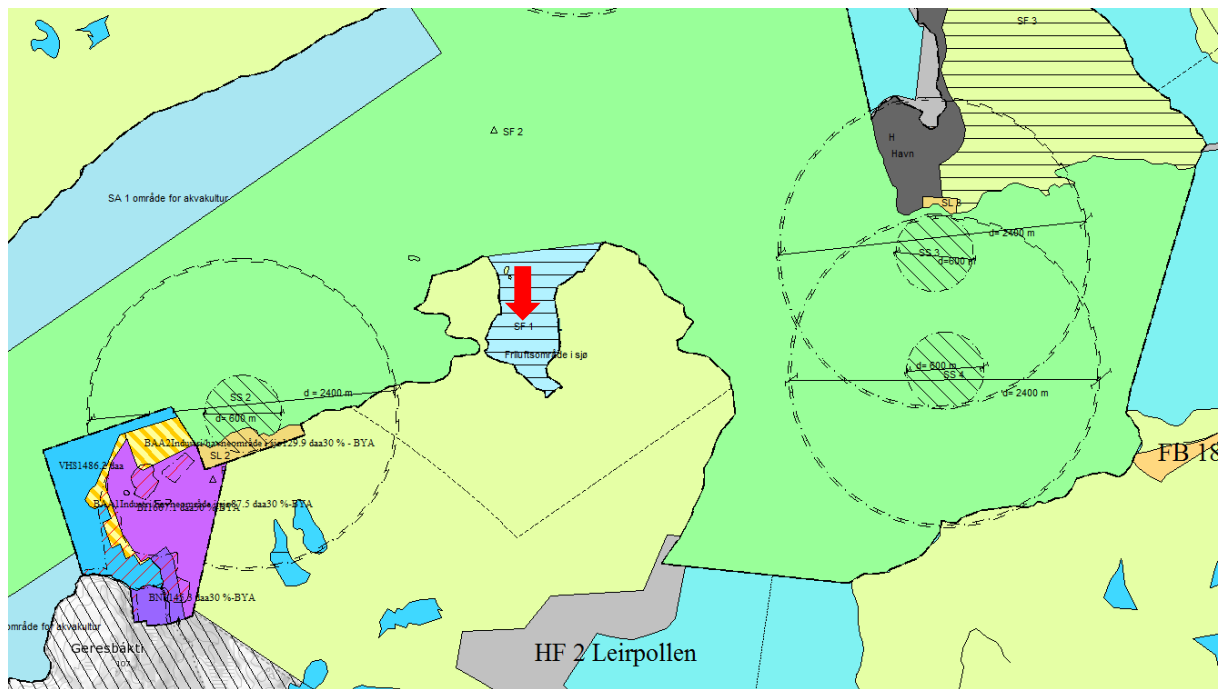
Lekteren legges på grunt vann i en bukt utenfor farleden, og vil ikke være til hinder for skipstrafikk. Ellinghavn vil også fremdeles kunne brukes som normalt da lekteren ikke vil være til hinder for båttrafikk i bukta.

For Norterminal Response AS

Tommy Salmi Nilsen  
Daglig Leder



Vedlegg: Utsnitt fra plankart til Reguleringsplan for deler av Korsfjorden og Bøkfjorden.



Utsnitt fra plankart til Reguleringsplan for deler av Korsfjorden og Bøkfjorden. Rød pil viser plassering av beredskapslektet.



## 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: 31.03.2016
Arkivsak: <arkivsaksnr>	
Saksordfører: Kyrrø, Hanne Kalliainen	

Utvalg	Saksnummer	Dato
Utvalg for plan og samferdsel	027/16	12.04.2016

### KLAGEBEHANDLING- KLAGE PÅ VEDTAK TILLATELSE TIL GARASJE PÅ GBNR. 23 2 882 NYBROTTSVEIEN 64

#### Vedlagte dokumenter:

KLAGE PÅ VEDTAK OM TILLATELSE TIL TILTAK GARASJE GBN 23\_2\_882  
VEDRØRENDE BYGGETILLATELSE FOR GARASJE GBN 23\_2\_882  
KLAGE PÅ BYGGETILLATELSE - GARASJE - 23\_2\_882 - OPPHEVES

#### Dokumenter i saken:

2016000216 VEDR.VEDTAK OM TILLATELSE TIL OPPFØRING AV GARASJE GBNR.  
23/2/882 NYBROTTSVEIEN 64

2015028104 KLAGE PÅ VEDTAK OM TILLATELSE TIL TILTAK GARASJE GBN 32/2/882

2015026648 VEDTAK PÅ SØKNAD OM TILLATELSE TIL TILTAK GARASJE PÅ GBNR  
23/2/882 NYBROTTSVEIEN 64

2015026534 VEDRØRENDE BYGGETILLATELSE FOR GARASJE GBN 23/2/882

2015014511 VEDR. TILTAK GARASJE PÅ GBNR 23/2/882 NYBROTTSVEIEN 64

2015012775 KLAGE PÅ BYGGETILLATELSE - GARASJE - 23/2/882 - OPPHEVES

2015003870 KLAGEBEHANDLING- KLAGE PÅ VEDTAK AV 03.12.2014, TILLATELSE  
TIL TILTAK GARASJE PÅ GBNR. 23/2/882 NYBROTTSVEIEN 64

2015003819 MELDING OM VEDTAK FRA UTVALG FOR PLAN OG SAMFERDSEL  
26.02.15: KLAGEBEHANDLING - KLAGE PÅ VEDTAK TILLATELSE TIL  
GARASJE PÅ GBNR 23/2/882 NYBROTTSVEIEN 64

2015000193 VEDR. VEDTAK OM TILLATELSE TIL OPPFØRING AV GARASJE GBNR.  
23/2/882 NYBROTTSVEIEN 64

2014024636 SVAR PÅ PROTEST TIL NABOKLAGE

2014023770 VEDTAK PÅ SØKNAD OM TILLATELSE TIL TILTAK GARASJE PÅ GBNR  
23/2/882 NYBROTTSVEIEN 64

2014023675 VEDRØRENDE KLAGE

2014022936 VEDR. SØKNAD OM TILTAK GARASJE PÅ GBNR 23/2/882  
NYBROTTSVEIEN 64  
2014022722 UTTALELSE TIL BYGGESØKNAD  
2014021874 SØKNAD OM TILLATELSE TIL TILTAK UTEN ANSVARSRETT

### Kort sammendrag:

Ragnar Martinsen søkte om tillatelse til oppføring av garasje datert 27.10.2014 på gbnr. 23/2/882 Nybrottsveien 64. Det ble mottatt protest fra nabo Sten Kåre Hivand og Kirsti Must. Den 03.12.2014 ble det gitt tillatelse til oppføring av tiltak garasje som omsøkt.

Den 18.12.2014 mottok kommunen klage på vedtaket fra nabo Sten Kåre Hivand og Kirsti Must som er eiere av Nybrottsveien 62. Klagen ble behandlet hos Fylkesmannen i Finnmark og vedtak av 03.12.14 oppheves og sendes tilbake for ny behandling.

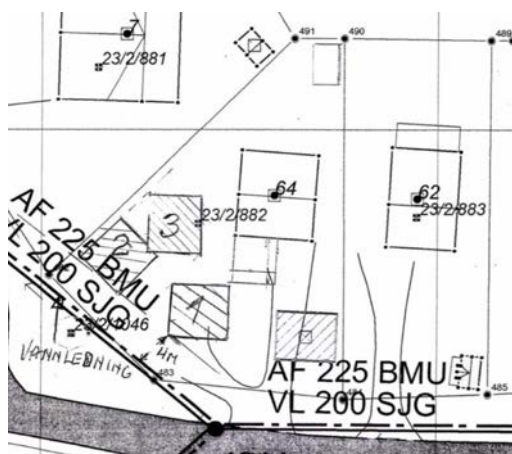
Saken ble behandlet på nytt og vedtak om tillatelse ble gitt 30.11.15. Det er mottatt ny klage på dette vedtak fra nabo Sten Kåre Hivand og Kirsti Must som er eiere av Nybrottsveien 62. Klagen er rettidig levert.

### Faktiske opplysninger:

I søknad om tiltak fra Ragnar Martinsen datert 27.10.2014 søkes det om oppføring av garasje på 50m<sup>2</sup>. Situasjonsplan viser at tiltaket skal plasseres 1 meter fra tomtegrense mot Nybrottsveien 62, og 12 meter fra midten av vei. I områder hvor det ikke er regulert byggelinje mot vei, skal bygninger plasseres i en avstand på 15 meter fra midten av vei.

Den 18.12.2014 mottok kommunen klage på vedtaket fra nabo Sten Kåre Hivand og Kirsti Must som er eiere av Nybrottsveien 62. Klagen ble behandlet i Utvalg for plan- og samferdsel den 26.02.2015, sak.nr. 015/2015 og deretter hos Fylkesmannen i Finnmark. Fylkesmannen i Finnmark opphevet vedtak av 03.12.14 og saken sendes tilbake for ny behandling.

Saken ble etter dette behandlet på nytt. I forbindelse med ny behandling ble det innhentet ytterligere opplysninger fra tiltakshaver angående vurderinger rundt plasseringen av garasje:



Alt. 1 er uaktuelt fordi garasjen da vil skygge for hele huset og utsikten, og enda mere for klagers utsikt.

Alt. 2 er uaktuelt fordi utkjøring fra garasjen vil bli nesten midt i veikrysset og avstanden for varmen til garasjen vil bli for lang for å benytte varmepumpen fra huset.

Alt. 3 er uaktuell fordi det herfra er problemer med å komme opp til veien vinterstid. I tillegg blir garasjen å skygge for huset og all utsikt fra eget hus.

Hovedvannledningen avgrenser også muligheter for plassering av garasjen, da en ikke kan

bygge nærmere denne enn 4 meter. Det er ikke flere aktuelle plasseringer enn den omsøkte. Tiltakshaver uttaler at den ikke er optimal, men den løsningen som gir minst ulempe for begge parter.

Vedtaket om tillatelse ble gitt 30.11.15 med begrunnelse:

*«Tiltaket er i tråd med bestemmelsene i kommuneplanens arealdel. Garasje har bebygd areal på 50m<sup>2</sup> og bruksareal på 48 m<sup>2</sup> og er etter dette å anse som ett mindre tiltak iht. pbl § 29-4 tredje ledd, bokstav b). Tiltaket vil etter vår vurdering ikke påføre nabos eiendom ulempe som fører til forringelse av eiendom gbnr. 23/2/883».*

Det er mottatt klage datert 19.12.2015 på dette vedtak fra nabo med begrunnelsene:

- Dette vedtaket ble den 28.05.15 opphevet av Fylkesmannen. Vedtaket er endelig og kan ikke påklages.
- Vi har ikke mottatt nytt nabovarsel på denne, noe som er påkrevd da denne ikke inngår i de nye byggeforskriftene 01.07.15. Dette på grunn av at garasjen vil være nærmere vei, 12 meter og mønehøyde på 5m.
- Der finnes også annen alternativ plassering enn vist på skissen.
  - Alt. 1: Uaktuelt for Martinsen, da han vil miste utsikt.
    - Vi har påklaget at vi mister utsikt ved nåværende plassering, skal byggers utsikt veie tyngre enn nabos?
  - Alt. 2: Skal Martinsens varmepumpe være avgjørende for byggets plassering?
  - Alt. 3: Igjen dette med utsikt, skal byggers utsikt veie tyngre enn vår?
    - Vei kan lages her slik at det ikke blir for bratt, og garasje kan justeres høyere ved å fylle på masse.
- Byggets plassering- 12 meter fra senter vei vil kunne skape farlige trafikksituasjoner – vi etterlyser også her befaringsavstand.
- Viser til vedtak fra Fylkesmannen hvor det henvises til pbl § 29-4 andre ledd at byggverk skal ha en avstand fra nabogrense som minst svarer til byggverkets halve høyde og ikke under 4 meter. Nåværende plassering av garasje er 1 meter fra tomtgrense.
- Vi synes det er rart at vi først nå får vedtak fra kommunen, med påklagningsrett, da byggeprosessen ble startet av nabo i juli/august.

Kopi av klagen ble sendt til tiltakshaver 08.01.2016 for uttalelse. Tiltakshaver har ingenting å tilføye i saken.

## Vurderinger

Klager mener at dette vedtaket ble den 28.05.15 opphevet av Fylkesmannen og at vedtaket er endelig og kan ikke påklages.

- Fylkesmannen i Finnmark opphevet vedtaket fordi det ikke fremgikk av kommunens vedtak eller klagebehandling av 26.02.15 at alternativ plassering er vurdert. Saken ble sendt tilbake for ny behandling. Ny behandling og nytt vedtak datert 30.11.15 er ikke ett resultat av klage, men ny behandling som Fylkesmannen vedtok.

Klager bemerker at han ikke har mottatt nytt nabovarsel for den nye behandlingen.

- Nabovarsel ble underskrevet av klager den 28.10.14, det ble startet ny behandling av saken ved utsendelse av brev datert 22.06.2015 til tiltakshaver hvor det bes om vurdering av annen plassering. Ettersom tiltakshaver ønsker å plassere garasjen som omsøkt tidligere har ikke søknaden endret karakter, det er ikke gjort endringer av tiltaket som krever ny nabovarsling.

Klager påpeker at det finnes flere alternative plasseringer for garasjen enn vist på skissen, men klager har ikke synliggjort dette. Det stilles spørsmål til om byggers utsikt veier tyngre enn nabos, garasje med plassering alternativ 3 kan justeres ved påfylling av masser.

- En påfylling av masser for å hindre problemer på vinterstid vil gi en estetisk uheldig løsning for Nybrottsveien 64. Dette vil også føre til terrenginngrep som vil være svært uhensiktsmessig for eiendommen.

Byggets plassering- 12 meter fra senter vei vil kunne skape farlige trafikksituasjoner – vi etterlyser også her befarung av dette.

- Det er ikke regulert byggelinje i området, iht. til vegloven § 29 skal byggegrensen være 15m fra kommunal vei. Dette for å ivareta frisisiklinje for trafikk. Tiltak garasje er plassert 12 meter fra senter vei. Søknaden er vurdert av veiforvalter: «For veiforvalter er det akseptabelt at avstand senterlinje veg er 12 m (og ikke 15 m). Det vil ikke være til hinder for trafikk eller vegvedlikehold»

Det vil bli utformet vedtak om tillatelse til plassering av garasje med avstand fra senterlinje vei til yttervegg garasje 12m.

I plan- og bygningsloven § 29-4 andre og tredje ledd står følgende:

*«Hvis ikke annet er bestemt i plan etter kapittel 11 eller 12, skal byggverk ha en avstand fra nabogrense som angitt i forskrift eller som minst svarer til byggverkets halve høyde og ikke under 4 meter.*

*Kommunen kan godkjenne at byggverk plasseres nærmere nabogrense enn nevnt i andre ledd eller i nabogrense:*

- a. Når eier eller fester av naboeiendommen har gitt skriftlig samtykke eller
- b. Ved oppføring av frittliggende garasje, uthus og lignende mindre tiltak».

I byggt teknisk forskrift § 6-4 står følgende:

*«Mindre tiltak som beskrevet i plan- og bygningsloven § 29-4 tredje ledd bokstav b gjelder bygning hvor verken samlet bruksareal eller bebygd areal er over 50 m<sup>2</sup>».*

Omsøkt garasje har bebygd areal på 50m<sup>2</sup> og bruksareal på 48 m<sup>2</sup> og er etter dette å anse som ett mindre tiltak iht. pbl § 29-4 tredje ledd, bokstav b). Etter dette er avstand til nabogrense oppfylt.

### **Interesseavveiningen etter § 29-4**

I rundskriv fra kommunal og moderniseringsdepartementet, H-2015-8 står følgende:

*«Kommunens rolle består i å ta standpunkt til søkerens forslag til plassering slik denne fremgår av situasjonsplanen i søknaden. Kommunen kan gi tillatelse som omsøkt, eller godkjenne tiltaket med en annen plassering, innenfor de øvrige rettslige rammer. Plan- og bygningsloven § 29-4 forutsettes praktisert slik at tiltakshavers ønske imøtekommes der ikke avgjørende grunner taler imot dette. Med avgjørende grunner menes plassering og høyde som medfører betydelig ulempe for nabo. Det skal mye til for at naboer i tettbygde strøk blir hørt med klage over tap av utsikt eller reduksjon av solforhold. Dette er forhold som vil være påregnelig i boligfelt og i forbindelse med kommunal fortetningspolitikk».*

*«Plan- og bygningsloven § 29-4 første ledd gir bygningsmyndighetene adgang til ikke å godkjenne en foreslått plassering og høyde til fordel for en alternativ anvisning som i større utstrekning ivaretar hensyn til lys, luft, utsikt, brannsikkerhet med mer. Det er kun i tilfeller hvor kommunen fatter vedtak om annen plassering eller høyde enn den som fremgår av søknaden at dette vil kreve nærmere begrunnelse av kommunen.»*

*«Dersom kommunen ikke benytter sin mulighet til å kreve annen høyde eller plassering, vil det være tilstrekkelig å vurdere innholdet i eventuelle naboprotester opp mot den omsøkte utforming og plassering».*



Spørsmål om endret plassering, høyde eller utforming etter plan- og [bygningsloven § 29-4](#) første ledd må avgjøres etter en interesseavveining der de ulemper tiltaket påfører omgivelsene skal avveies mot tiltakshavers fordeler ved å få plassert tiltaket som omsøkt. Denne avveiningen vil imidlertid først bli aktuell hvis tiltaket innebærer en kvalifisert ulempe for nabo. Videre kan avveiningen ikke innebære at tiltaket overhodet ikke lar seg realisere.

Ettersom eiendommene ligger i tettbygd strøk og Sør-Varanger kommune ønsker fortetting, vil dette føre til visse naboulemper. Oppføring av garasjen anses som innenfor det som er akseptabelt i tettbygd strøk og tiltaket er ikke i strid med bestemmelsene for området.

Etter 01.07.2015 har man mulighet til å oppføre garasje med 4 meter høyde uten søknad, jf. byggesakforskrift § 4-1. Omsøkte garasje har en høyde på 5 meter og vil ikke føre til vektige endringer i forhold til innsyn, utsyn og solforhold. Etter vår vurdering vil tiltaket ikke påføre nabos eiendom ulempe som fører til forringelse av gbnr. 23/2/883.

I rundskriv H-2015-8 står det: «Så fremt det aktuelle tiltaket er i tråd med lovens krav til høyde og avstand, må nabo, etter departementets oppfatning, kunne vise til kvalifiserte ulemper for at kommunen skal fravike tiltakshavers ønske om plassering.» Rundskrivet viser videre til til Pedersen m.fl., Plan- og bygningsrett del 2 (2. utgave 2011) side 414 - med videre henvisning til Fleischer, Plan- og bygningsretten, (1992) side 264:

*«Dersom ulempene kunne ha vært unngått eller redusert ved en annen plassering eller annen utforming av byggverket, må tiltakshaveren ha en saklig grunn til å påføre naboen ulempene. Jo mer tiltakshaveren har å tjene på sitt forslag, dess mer må naboen tåle av ulemper...».*

Tiltakshaver har utredet andre alternative plasseringer, men ingen av dem er gode løsninger for Nybrottsveien 64. Alternativ plassering må tilfredsstillende formålet med den omsøkte bebyggelsen. Alternative plasseringer for denne eiendommen vil skape utfordringer som vil føre til løsninger som er lite heldige for eiendommen, praktisk og estetisk.

Tiltaket er ikke i strid med bestemmelsene for området og vil etter vår vurdering ikke påføre nabos eiendom ulempe som fører til forringelse av eiendom gbnr. 23/2/883.

**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:**

Utvalg for plan og samferdsel tar klagen fra Sten Kåre Hivand og Kirsti Must til følge og omgjør tidligere vedtak av 30.11.15 sak 14/2617.

Begrunnelse:

.....

**Forslag til innstilling:**

Utvalg for plan og samferdsel tar ikke klagen fra Sten Kåre Hivand og Kirsti Must til følge og opprettholder vedtak av 30.11.15 sak 14/2617.

Saken sendes til Fylkesmannen for endelig klagebehandling.

Begrunnelse:

Klagen frambringer ingen nye momenter som ikke tidligere er blitt vurdert. Tiltaket er ikke i strid med bestemmelsene for området og vil etter vår vurdering ikke påføre klagers eiendom

ulempe som fører til forringelse av eiendommen til klager.

Nina Bordi Øvergaard  
rådmann

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

Sør-Varanger Kommune

Sandnes 19.12.15

Plan og utvikling

Sten Kåre Hivand/Kirsti Must

Nybrottsveien 62

9910 Bjørnevatn

Kommunens saks nr:227/15

Fylkesmannens saks nr: 2015/961 ARK 423.1

SØR-VARANGER KOMMUNE Boks 406, 9915 Kirkenes		
21 DES. 2015		
Saksnr: 14/2617-	Dok.nr:	Off vurdering: Kopi til:

Klage på vedtak om tillatelse til tiltak garasje på GBNR 32/2/882

Nybrottsveien 64.

Vi vil med dette legge inn protest på vedtak om tillatelse til tiltak garasje GBNR 32/2/882.

Dette vedtaket ble den 28.05.15 erklært opphevet av Fylkesmannen. Vedtaket var endelig og kan ikke påklages.

Vi har ikke mottatt noen ny nabovarsel på denne, noe som er påkrevd da denne ikke inngår i de nye byggeforeskriftene 01.07.15

Dette på grunn av at garasjen vil være nærmere vei ( 12 m- de nye foreskriftene sier minimum 15 m) og mønehøyde på 5m ( de nye foreskriftene tillater 4 m)

Vi vil igjen etterlyse befarings da vedlagte situasjons skisse fra Martinsen ( 30.11.15) er misvisende i forhold til størrelse og plassering.

Der finnes også annen alternativ plassering enn vist på skisse.

Alt 1: Uaktuelt for Martinsen, da han vil miste utsikt.

Vi har påklaget at vi mister utsikt ved nåværende plassering, skal byggers utsikt veie tyngre enn nabos?

Alt 2: Skal Martinsens varmepumpe være avgjørende for byggets plassering?

Alt 3: Igjen dette med utsikt, Skal byggers utsikt veie tyngre enn vår?

Vei kan lages hær slik at denne ikke blir for bratt, og garasje kan justeres høyere ved å fylle på masse.

Byggets plassering - 12 meter fra senter av vei vil kunne skape farlige trafikksituasjoner- vi etterlyser også hær befarig av dette.

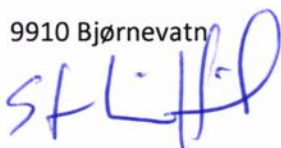
Viser til vedtak fra Fylkesmannen hvor det henvises til pbl§29.4 andre ledd at byggverk skal ha en avstand fra nabogrense som minst svarer til byggverkets halve høyde og ikke under 4 meter-Legg merke til at nåværende plassering av garasje er 1 meter fra tomtegrense.

Vi synes det er rart at vi først nå får vedtak fra kommunen, med påklagningsrett, da byggeprosessen ble startet av nabo i juli/august.

Hilsen Sten Kåre Hivand/ Kirsti Must

Nybrottsveien 62

9910 Bjørnevatn



Kopi: Fylkesmannen i Finnmark

Justis – og samfunnsavdeling

Saksbehandler: Heidi Pedersen

Statens Hus

9815 Vadsø

SØR-VARANGER KOMMUNE Boks 406, 9915 Kirkenes		
27 NOV. 2015		
Saksnr. 14/2617-	Dok.nr.	Off.vurdering Kjøltil

Sør-Varanger Kommune

9900 Kirkenes

16,10-2015

Jeg viser til Sør-varanger Kommunes innvilgede byggetillatelse for tiltak garasje GBRNR 23/2-882, Nybrottsveien 64

Fylkesmannen har trukket denne tilbake og begrunner det med at Sør-Varanger Kommune har gjort en saksbehandlingsfeil.

Jeg mener at det IKKE finnes andre alternativer enn det som er valgt.

Da det sikkert er lang behandlingstid, har jeg ikke tid å vente, om jeg skal få opp garasjen før vinteren. Derfor bygges garasjen som meldt, bare at jeg nå må bygge med 4 meters møne høyde. Jeg vil at Sør-Varanger Kommune behandler saken på nytt slik som Fylkesmannen ber om, og dersom det blir gitt tillatelse til møne høyde på inntil 5 meter, slik at jeg får inn bobilen, kan jeg eventuelt ta forhøyningen i ettertid.

Alternativ 1 er uaktuelt for meg for da vil garasjen skygge for hele huset og utsikten, og enda mere for klagers utsikt.

Alternativ 2 er heller ikke aktuell, da utkjøringen fra garasjen vil bli nesten midt i veikrysset og avstanden for varmen til garasjen vil bli for lang for å benytte varmepumpen fra huset.

Alternativ 3 er heller ikke aktuell p.g.a. herfra er det problemer med å komme opp til veien vinterstid. I tillegg blir garasjen å skygge for huset og all utsikt fra eget hus. Som en ser av vedlagte tegning, går hoved vannledningen slik at en ikke kan bygge hvor som helst på tomten, da en ikke kan bygge nærmere den enn 4 meter.

Da ser jeg ikke flere aktuelle plasseringer enn den som nå er valgt. Den er ikke optimal for meg, men den løsningen som gir minst ulempe for begge parter, tror jeg.

Jeg håper på en snarlig behandling av saken. Deres positive svar imøtesees.

Med hilsen



Ragnar Martinsen

Kopi

Sak 14/2617

# SITUASJONSKART

Gnr/Bnr/Fnr.: Nybrottsveien 64 Målestokk: 1:500

Adresse:

Areal: Dato: 10.08.2015

Saksbehandler: Planid:

Plannavn:



## SØR-VARANGER KOMMUNE

Pb. 406, 9915 Kirkenes

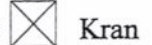
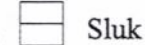
Originalformat: A4  
Koordinatsystem: Euref89 UTM sone35



Eiendomskart, kvalitet

God Middels Dårlig

Vann & Avløp

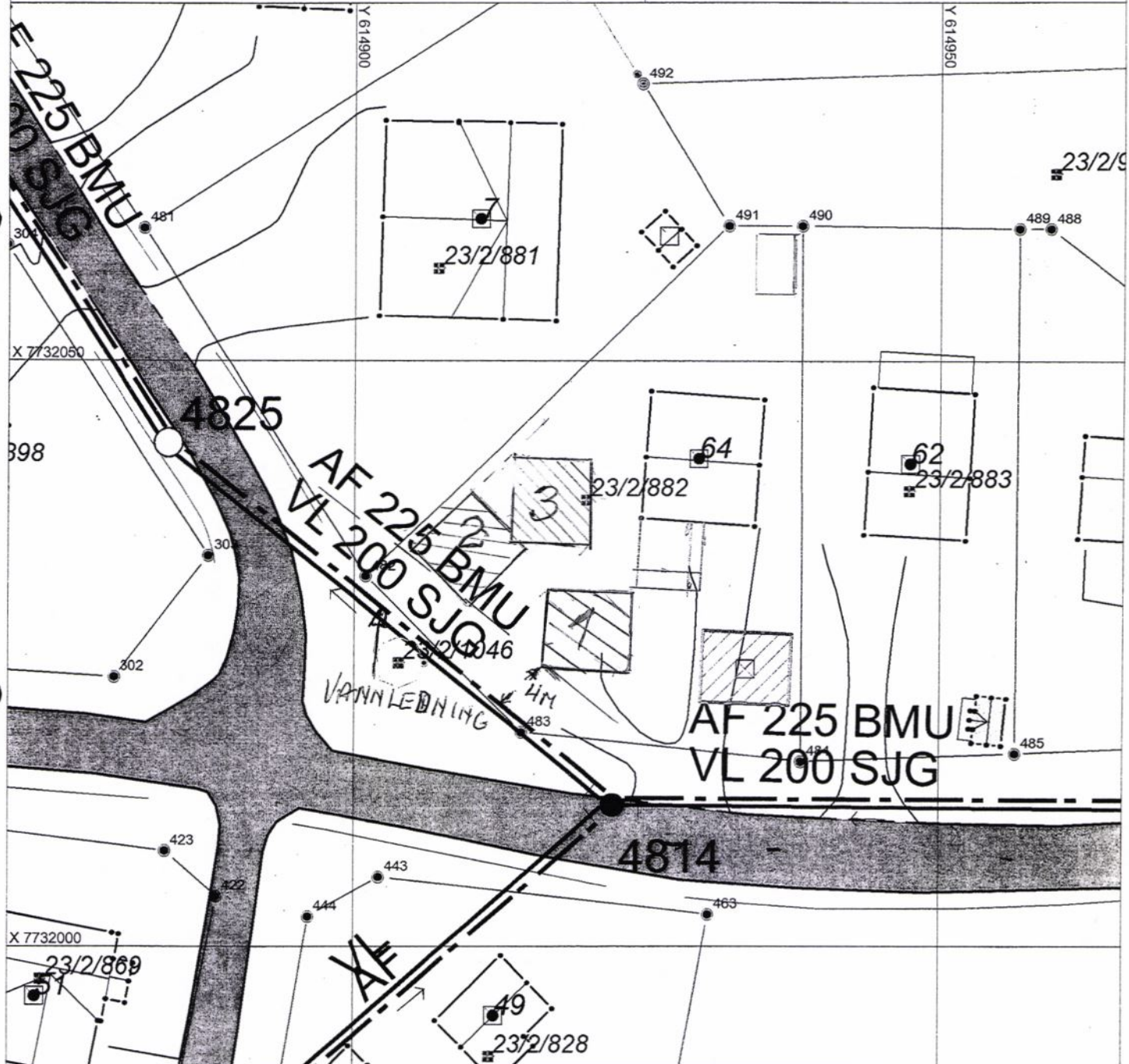


AF

OV

SP

VL



Fylles ut av ansvarlig søker:

Hvis ja på enten flom, flystøy, radon, ras & skred eller vegstøy er mottiltak 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: \_\_\_\_\_

Eiendoms grensene på kartet er ikke juridisk bindende

Det tas forbehold om feil i kartgrunnlaget

Prosjekterende er selv ansvarlig for prosjekteringsgrunnlaget



**FYLKESMANNEN I FINNMARK**  
Justis- og samfunnsavdeling

**FINNMÁRKKU FYLKKAMÁNNI**  
Justiisa- ja servodatossodat

Sør-Varanger kommune

Postboks 406  
9915 Kirkenes

SØR-VARANGER KOMMUNE Boks 406, 9915 Kirkenes		
02 JUNI 2015		
Saksnr: 14/2617	Dok.nr:	Off vurdering: Kopi til

Deres ref  
14/2617

Deres dato  
26.02.2015

Vår ref  
Sak 2015/961  
Ark 423.1

Vår dato  
28.05.2015

Saksbehandler/direkte telefon: Heidi Pedersen - 78 95 05 48

## Klage på byggetillatelse - garasje - 2030/23/2/882 - Sør-Varanger kommune - oppheves

Fylkesmannen viser til Sør-Varanger kommune sin oversendelse av klagesak datert 26.02.15, mottatt her 02.03.15. Saken gjelder klage på tillatelse til oppføring av garasje på gnr. 23 bnr. 2, Nybrottsveien 64 i Bjørnevatn.

Fylkesmannen har truffet følgende vedtak:

**Sør-Varanger kommunes vedtak av 03.12.14 i sak 14/2617 oppheves og sendes tilbake for ny behandling.**

Vår begrunnelse fremgår i det følgende.

\*\*\*\*\*

### Sakens bakgrunn

Sakens bakgrunn forutsettes kjent av partene, og Fylkesmannen gir derfor bare et kortfattet sammendrag av saken. Vår avgjørelse bygger på det som fremkommer i det skriftlige materialet fra kommunen, herunder administrasjonens saksfremlegg og uttalelser fra klagerne og tiltakshaver.

Tiltakshaver Ragnar Martinsen søkte den 27.10.14 om tillatelse til oppføring av garasje på ovennevnte eiendom. Det ble foretatt nabovarsling i samsvar med pbl. § 21-3. Naboer Stein Kåre Hivand og Kirsti Must (Hivand/Must) la den 30.10.14 inn protest på tiltaket. Protesten var begrunnet med at garasjen ville gjøre at de mistet all utsikt ned Nybrottsveien og få tap av verditakst på bolig, at kloakk- og vannledning gikk under der garasjen skulle plasseres, at de ikke hadde fått tegninger av garasjen, at det ville være bedre å bygge garasjen på nedsiden av huset og at bygging av garasjen ville fravike byggelinjen i gaten. Martinsen besvarte protesten fra Hivand/Must i brev av 28.11.14. Martinsen opplyser at nabo ikke vil miste utsikten ned Nybrottsveien og at kloakk og vannledninger ikke vil gå under garasjen. Han opplyser at alle tegninger og situasjonskart lå med søknaden og ikke har blitt bedt om



av nabo og at en ikke kan se at oppføring av garasje skal føre til verditap, da den er oppført i tettbebygde strøk hvor en må regne med utvidelser og nybygg på omliggende tomter.

Kommunen fattet den 03.12.14 følgende vedtak i saken:

*«Med hjemmel i plan- og bygningsloven § 20-2, gir plan- og utviklingssjef tillatelse til oppføring av garasje på gnr. 23 bnr. 2 fnr. 882, Nybrotsveien 64 som vist på tegning og situasjonskart.»*

Vedtaket ble påklaget den 12.12.14. Sør-Varanger kommune v/utvalg for plan og samferdsel vedtok den 26.02.15 å ikke ta klagen til følge. Saken ble deretter oversendt Fylkesmannen for endelig klagebehandling.

### **Fylkesmannens kompetanse**

Fylkesmannen bemerker at klagen er rettidig fremsatt, og klagerne har rett til å fremsette klage i henhold til forvaltningsloven av 10. februar 1967 (fvl.) §§ 28, 29 og 30 jf. plan- og bygningsloven av 27. juni 2008 nr.71 (pbl.) §1-9. For behandling av klager etter pbl. § 1-9 gjelder reglene i fvl. så langt noe annet ikke er bestemt. Klagen behandles av Fylkesmannen i medhold av pbl. § 1-9, og delegasjon av avgjørelsesmyndighet fra Miljøverndepartementet gitt i rundskriv T-2/09, og fra Kommunal- og regionaldepartementet i brev av 28.09.09.

Fylkesmannens kompetanse i klagesaker framgår av fvl. § 34. Fylkesmannen kan prøve alle sider av saken, herunder saksbehandlingen, lovanvendelsen og skjønnsutøvelsen.

Fylkesmannen kan også ta opp forhold som ikke er nevnt i klagen. Det skal ved behandlingen av saken legges vekt på hensynet til det kommunale selvstyret ved prøvingen av det frie skjønn, jf. fvl. § 34 annet ledd.

### **Fylkesmannens vurdering**

Byggesøknaden er opplyst behandlet etter pbl. § 20-2.

Det følger av pbl. § 21-4 at *«[n]år søknaden er fullstendig, skal kommunen snarest mulig og senest innen den frist som framgår av § 21-7, gi tillatelse dersom tiltaket ikke er i strid med bestemmelser gitt i eller i medhold av denne loven.»*

Gjeldende planstatus er kommuneplanens arealdel vedtatt i 2004. Planen er vedtatt i medhold av plan- og bygningsloven av 1985 og er bindende for fremtidig arealutnyttelse. Området er regulert til boligområde. Det foreligger ikke egen reguleringsplan for området, og kommuneplanens arealdel har ikke generelle bestemmelser for området som har innvirkning for det omsøkte tiltaket. Vi legger derfor til grunn at tiltaket ikke er i strid med planer for området.

I protest og klage fra nabo Hivand/Must er det anført at vann- og kloakkledninger går under der garasjen skal bygges, og at dette vil kunne medføre ekstrautgifter dersom de må graves opp. Det følger av kommunens vedtak av 03.12.14 at forhold rundt vann- og kloakkledninger er å anse som privatrettslig, da det ikke foreligger tinglyst rett til vann- og kloakkledninger på tiltakshavers tomt. Forholdet er derfor ikke tatt stilling til. Fylkesmannen legger også til grunn at det er snakk om et privatrettslig forhold, jf. pbl. § 21-6, og behandler ikke dette nærmere.

Kommunen har i vedtaket av 03.12.14 tilbakevist anførselen om at bygging av garasjen vil fravike byggelinjen i gata, da det ikke er regulert byggelinje i området.

Det ble anført i protesten fra Hivand/Must at de ikke hadde fått tegninger av garasjen. Dette ble tilbakevist av Martinsen da han opplyste at tegningene og situasjonskart var tilgjengelige på forespørsel og dessuten fulgte med søknaden. Det er også fremvist signert kvittering for mottatt nabovarsel, jf. pbl. § 21-3.

Det er videre anført at plassering av omsøkt garasje vil påvirke solforhold, trivsel og takst. Hivand/Must anfører at de mister all utsikt ned Nybrottsveien. De har foreslått alternativ plassering av garasjen på nedsiden av Martinsens hus.

Det følger av pbl. § 29-4 at byggverkets plassering og høyde skal godkjennes av kommunen. Utgangspunktet er i henhold til § 29-4 andre ledd at byggverk skal ha en avstand fra nabogrense som minst svarer til byggverkets halve høyde og ikke under 4 meter. I bestemmelsens tredje ledd er det imidlertid gitt anledning til å godkjenne plassering av byggverk, som for eksempel garasjer, nærmere enn det som fremgår av andre ledd eller i nabogrense. Dette innebærer at kommunen objektivt sett har kompetanse til å godkjenne omsøkte plassering. Når det ikke foreligger nabosamtykke etter bokstav a, må kommunen vurdere naboens legitime interesser i spørsmålet om byggverkets plassering.

Sør-Varanger kommune har i vedtak av 03.12.14 slått fast at tiltaket ikke vil påføre Hivand/Must sin eiendom ulempe som fører til forringelse. I klagebehandlingen av 26.02.15 sier kommunen at oppføring av garasje anses som innenfor det som er akseptabelt i tettbygg strøk. Det fremgår imidlertid ikke, verken i vedtaket eller i klagebehandlingen, at kommunen har vurdert den alternative plasseringen av byggverket som Hivand/Must har anført. Kommunen har heller ikke vist til pbl. § 29-4.

Fvl. § 25 oppstiller minimumskravene til begrunnelse for et enkeltvedtak. Det kreves en redegjørelse for hvordan man har kommet frem til resultatet i den konkrete saken og hvilke regler avgjørelsen bygger på. Manglende eller mangelfulle vurderinger av om vilkårene for å gi tillatelse er oppfylt er en saksbehandlingsfeil.

Saksbehandlingsfeil kan medføre ugyldighet, og Fylkesmannen har kompetanse til å oppheve ugyldige vedtak, jf. fvl. § 34 fjerde ledd.

Virkingen av feil ved saksbehandlingen er regulert i fvl. § 41. Det følger av denne bestemmelsen at *"vedtaket likevel [er] gyldig når det er grunn til å regne med at feilen ikke kan ha virket bestemmende på vedtakets innhold"*. Det er altså tilstrekkelig for å fastslå ugyldighet at "det er grunn til å regne med" at feilen "kan" ha hatt betydning.

Det er i rettspraksis og juridisk teori enighet om at det ikke kan kreves mer enn at det er en ikke helt fjerntliggende mulighet for at feilen kan ha hatt betydning for vedtakets innhold. Når det gjelder mangler ved begrunnelsen er det uttalt i juridisk teori at det kan føre til ugyldighet dersom det ikke er mulig å vurdere om avgjørelsen lider av innholdsmessige feil.

Som følge av at det ikke fremgår av kommunens vedtak av 03.12.14 eller klagebehandlingen av 26.02.15 at den anførte alternative plasseringen er vurdert, finner Fylkesmannen det sannsynlig at feilen har virket inn på vedtakets innhold. Vedtaket er derfor ugyldig, jf. fvl. § 41.

Fylkesmannen har på denne bakgrunn truffet følgende

vedtak:

**Sør-Varanger kommunes vedtak av 03.12.14 i sak 14/2617 oppheves og sendes tilbake for ny behandling.**

\*\*\*\*\*

Fylkesmannens vedtak er endelig og kan ikke påklages, jf. fvl. § 28, tredje ledd.

Vi gjør oppmerksom på at det fra 01.07.15 trer i kraft endringer i forskrift om byggesak av 01.07.10. Når endringene har trådt i kraft vil tiltak som ifølge § 4-1 i forskriften ikke krever søknad eller tillatelse også omfatte oppføring av garasje inntil 1 meter fra nabogrensen hvor verken samlet bruksareal (BRA) eller bebygd areal (BYA) er over 50 m<sup>2</sup> og mønehøyden ikke overstiger 4 meter. Forskriftsendringen er ikke vektlagt i vårt vedtak da mønehøyden på tiltaket i denne saken overstiger 4 meter og dermed ikke havner innenfor kravene i forskriften.

Med hilsen

Stian Lindgård  
avdelingsdirektør

Heidi Pedersen  
rådgiver

*Dette dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ikke underskrift.*

Kopi til:

Sten Kåre Hivand og Kirsti Must	Nybrottsveien 62	9910	BJØRNEVATN
Ragnar Martinsen	Nybrottsveien 64	9910	BJØRNEVATN



## 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: 18.03.2016
Arkivsak: <arkivsaknr>	
Saksordfører: Johannesen, Eilif	

Utvalg	Saksnummer	Dato
Utvalg for plan og samferdsel	028/16	12.04.2016

## SØKNAD OM DISPENSASJON FRA BEBYGGELSESPÅN FOR OMGJØRING AV TRAKTORSTI TIL VEI PÅ HOLMFOSSNAKKEN

### Vedlagte dokumenter:

SØKNAD OM OMGJØRING AV TIDLIGERE TRAKTORSTI TIL VEI TIL HYTTER PÅ  
HOLMFOSSNAKKEN  
KART  
BILDER

### Dokumenter i saken:

- 2016002690 UTTAELSE VEDRØRENDE SØKNAD OM DISPENSASJON FOR  
OMGJØRING AV TIDLIGERE TRAKTORSTI TIL VEI TIL HYTTER PÅ  
HOLMFOSSNAKKEN
- 2016002614 UTTAELSE TIL SØKNAD OM DISPENSASJON FOR OMGJØRING AV  
TIDLIGERE TRAKTORVEI TIL VEI TIL HYTTER
- 2016002398 SVAR TIL UTTAELSE FRA SKOGBRUKSSJEFEN I FINNMARK
- 2016001889 TILLEGGSOPPLYSNINGER TIL SØKNAD OM GODKJENNING AV VEI
- 2016001704 VEI TIL HYTTER PÅ HOLMFOSSNAKKEN - SKOGBRUKSSJEFENS  
KONKLUSJON
- 2016001459 UTTAELSE TIL SØKNAD OM VEI TIL 2 FRITIDSHYTTER PÅ  
HOLMFOSSNAKKEN HYTTEFELT
- 2016000174 TIL HØRING: SØKNAD OM DISPENSASJON FOR OMGJØRING AV  
TIDLIGERE TRAKTORSTI TIL VEI TIL HYTTER PÅ HOLMFOSSNAKKEN
- 2015003700 GRUNNEIERS TILLATELSE TIL ETABLERING AV VEI TIL HYTTER PÅ  
HOLMFOSS I PASVIK
- 2014018211 SØKNAD OM OMGJØRING AV TIDLIGERE TRAKTORSTI TIL VEI TIL  
HYTTER PÅ HOLMFOSSNAKKEN - MIDLERTIDIG SVARBREV
- 2014012747 SØKNAD OM OMGJØRING AV TIDLIGERE TRAKTORSTI TIL VEI TIL

## HYTTER PÅ HOLMFOSSNAKKEN

### **Kort sammendrag:**

John Einar Jervidalo og Åge Antonsen søker i brev av 16.06.2014 om omgjøring av tidligere traktorsti til vei til to hytter på henholdsvis gbnr 20/1/65 og 20/1/71 på Holmfossnakken i Pasvik. Tiltaket er i strid med bebyggelsesplan for Holmfossnakken og søknaden behandles derfor etter plan- og bygningslovens *kapittel 19, Dispensasjon*.

### **Faktiske opplysninger:**

John Einar Jervidalo og Åge Antonsen søker i brev av 16.06.2014 om omgjøring av tidligere traktorsti til vei til to hytter på henholdsvis gbnr 20/1/65 og 20/1/71 på Holmfossnakken i Pasvik. Området er i dag regulert gjennom bebyggelsesplan for Holmfossnakken hvor det omsøkte arealet er avsatt til friluftsområde. Tiltaket er i strid med planens bestemmelser om forbud mot vei til hyttene og søknaden behandles derfor etter plan- og bygningslovens kapittel 19, Dispensasjon.

Veien ønskes etablert på eksisterende traktorsti fra parkeringsplass ca 200 meter fra hyttene. Tiltakshaver har levert begrunnet søknad og har innhentet grunneiertyllatelse fra Finnmarkseiendommen (FeFo). Søknaden er sendt på høring til nabo og berørte offentlige myndigheter. Under følger et utdrag fra høringsuttalelsene som har kommet inn:

#### Fylkesmannen i Finnmark i brev av 18.01.2016:

Fylkesmannen vurderer at det ikke bør åpnes for veibyggning til hytter i hyttefelt uten at dette skjer etter en godkjent reguleringsplan. Videre påpeker de at et eventuelt positivt vedtak om dispensasjon til veibyggning vil kunne skape presedens for tilsvarende søknader innenfor planområdet og at en omfattende veibyggning i hyttefeltet vil kunne føre til negative konsekvenser for landskapet. Omsøkte tiltak ligger inntil Pasvikelva, og fylkesmannen minner av den grunn om «Flerbruksplan for Pasvikvassdraget» der det heter følgende om ferdsel, veibyggning og tekniske inngrep:

*«Ved vegbygging og motorisert ferdsel i utmarka må man ta hensyn til spesielle sårbare og verneverdige naturområder. Antall utmarksveier, kjørespor og forstyrrelse av miljøet skal reduseres.»*

Fylkesmannen anbefaler ut fra dette at søknaden avslås.

#### Skogbrukssjefen i Finnmark og Kvæningen kommune i brev av 22.01.2016:

Skogbrukssjefen opplyser at området rundt omsøkt vei består av barskog i hogstklasse 4 med tilfredsstillende tetthet og relativt god bonitet, noe som betyr at området kan være hogstmodent om 10 - 30 år. Viser videre til at skogbruket ikke har behov for noen bedre vei enn traktorstien som allerede er i området. Uttrykker også bekymring for økt privatisering av området.

#### Finnmark fylkeskommune i brev av 01.02.2016:

Finnmark fylkeskommune minner at innvilget dispensasjon kan føre til presedens. Ut fra

prinsippet om at like saker skal behandles likt, betyr dette at kommunen må innvilge dispensasjon for eventuelle lignende søknader. Slik kan kommunen risikere å uthule sine egne planer.

Videre støtter Finnmark fylkeskommune tiltakshavernes begrunnelse for å etablere vei til hytter på Holmfosnakk. De bemerker likevel at en ytterligere tilrettelegging for dispensasjoner bør erstattes med et krav om endring og oppdatering av gjeldende planer dersom disse ikke møter dagens standard.

Fylkeskommunen kjenner ikke til noen automatisk freda kulturminner i det aktuelle området, men minner likevel om aktsomhetsplikten etter kulturminneloven.

#### Sametinget i brev av 08.02.2016:

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.

## **Vurdering:**

### Søkers vurdering:

Søker har vurdert grunnlaget for dispensasjon i søknadsbrevet, samt i to oppklaringsbrev som kommentar til henholdsvis fylkesmannens og skogbrukssjefens høringsuttalelser. I søknaden fremkommer det tre hovedårsaker til at det søkes dispensasjon:

1. Bedre helårsbruk av hyttene:  
Skogsbilveien ned til Holmfosnakkene brøytes ikke vinterstid og det finnes i dag ingen oppstillingsplass for biler på vinteren for hytteeierne. 1 km fra hyttene er det mulig å parkere, men heller ikke her er det oppstillingsplasser eller tilgjengelig areal som er egnet for parkering på vinteren. Søker ønsker også strøm til varmeuttak til biler på grunn av kulde, og viser til at begge hyttene er utstyrt med elektrisitet til oppvarming. Videre argumenterer søker med at store deler av veien og den innregulerte parkeringsplassene er del av offentlig snøskuterløype. Plasshensyn og risiko for kryssende snøskutertrafikk gjør det derfor nærmest umulig å benytte den innregulerte parkeringsplassen.
2. Trang parkeringsplass:  
P1 som er regulert til parkeringsplass for hytteeierne sommerstid fungerer i dag som raste- og fiskeplass for folk som ønsker å bruke området til rekreasjon og fiske i Pasvikelva. Dette medfører at det sommerstid kan være svært trangt på parkeringsplassen, noe som igjen fører til at den allmenne opplevelsen for de som besøker Holmfossen både på land og med båt svekkes som følge av trafikken på land og på parkeringsplassen.
3. Slitasje på trasé:  
Forsvaret benytter traseen til inspeksjon av grensestolpe, noe som medfører slitasje og til tider dype hjulspor i traseen. Dette gjør traseen nærmest ubrukelig resten av sommeren. Bilder vedlagt søknaden illustrerer dette.

Søkers kommentar til høringsuttalelse fra Fylkesmannen i Finnmark:

Søker ønsker å synliggjøre at det er snakk om en eksisterende adkomst via traktorsti/kjørespor fra før andre verdenskrig og at de nå ønsker denne offisielt godkjent som kjørevei til hyttene. Viser videre til FeFos grunneierrtillatelse der det påpekes at hytteområdet består av tre hytter og at bebyggelsesplanen ikke åpner for videre hyttebygging. Det vil derfor ikke skje ytterligere veiutbygging i området og søker ønsker derfor å påpeke at fylkesmannens begrunnelse om at «.. en omfattende veiutbygging i hyttefeltet vil føre til negative konsekvenser for landskapet» er tatt ut av sin sammenheng.

Søkers kommentar til høringsuttalelse fra skogbrukssjefen:

Søker viser til at veitraseen ligger ned mot Pasvikelva og at den derfor i liten grad berører drivverdige skogressurser. Peker videre på at noe av grunnlaget for bebyggelsesplanen var

å sikre at området ikke ble utbygget med flere hytter.

Administrasjonens vurdering etter første strekpunkt over:

Bilveien går i dag frem til rundt 200 meter fra hyttene. Herfra går det en traktorsti den siste biten som kan brukes av bil når føret tillater det. En omgjøring av traktorsti til vei på denne strekningen vil etter administrasjonens vurdering ikke endre områdets karakter i vesentlig grad, men vil likevel føre til økt bruk av bil inn til hyttene på helårs basis. Samtidig vil en opparbeiding gjøre veien mer permanent. Administrasjonen tror likevel ikke at vei til hyttene vil føre til endret bruk av området og mener derfor at hensynet bak bestemmelsene ikke vil bli vesentlig tilsidesatt.

Administrasjonens vurdering etter andre strekpunkt over:

Fordelene ved å gi dispensasjon ligger først og fremst i økt komfort for hytteeierne. Vei vil gjøre det enklere å komme seg til hyttene og gi mulighet for motorvarmer til bil. Videre vil det gi mindre slitasje i terrenget når Forsvaret skal innsisere grensestolper. Administrasjonen støtter ikke søkers vurdering av at vei helt frem til hyttene vil gjøre området vesentlig mer trafiksikkert eller at utvidelse av parkeringsplass P1 vil utgjøre et større inngrep enn vei. I landskapsøkologisk sammenheng er det kjent at veilinjer utgjør større barrierer enn parkeringsplasser.

I 2005 behandlet utvalget en søknad om mindre vesentlig endring av bebyggelsesplan for omgjøring av traktorsti til kjørevei på den samme strekningen. Det ble da gitt avslag på søknaden med begrunnelse av at det ville være fare for presedens. Utvalget mente den gangen at det prinsipielt ikke var ønskelig med vei til hytter og man ga i stedet tillatelse til å utvide eksisterende parkeringsplass. Siden den gang har det vært gitt tillatelse til bygging av vei til flere hytter i Pasvik:

- Arkivsnummer 14/1105, Nordvestbukta
- Arkivsnummer 14/1987, Vaggetem
- Arkivsnummer 12/1325, Vaggetem

Spørsmålet er derfor om tidene har endret seg slik at man i dag er mer positiv til hytteveibygging enn man var for elleve år siden.

Administrasjonen støtter søkers vurdering av at det i det aktuelle hytteområdet ikke vil være noen overhengende fare for storstilt utbygging av vei, da det kun er én hytte til innenfor reguleringsplanen. Dette betyr likevel ikke at det ikke kan komme søknader på et senere tidspunkt om veiforbindelse også til denne hytta, og det vil da være vanskelig å avslå denne søknaden med en saklig begrunnelse.

Den største ulempen i denne saken er likevel ikke veien i seg selv, men hvilke konsekvenser den vil få for senere saker av lignende karakter. Administrasjonen deler derfor langt på vei bekymringene til fylkeskommunen og fylkesmannen om faren for presedens ved et positivt vedtak. Det er et ulovfestet prinsipp i forvaltningen at like saker skal behandles likt og selv om forvaltningen har mulighet til å forskjellsbehandle i like saker, så må dette være saklig begrunnet innenfor lovens formål. Det er derfor viktig å se dispensasjonssøknaden i en større sammenheng enn det omsøkte området isolert sett.

Som vist over har det i de senere årene blitt gitt flere dispensasjoner for bygging av vei til



hytter i kommunen, og man kan derfor si at presedens allerede er skapt. Administrasjonen finner likevel ikke faglige grunner til at man skal fravike planer som har blitt til gjennom omfattende demokratiske prosesser og blitt vedtatt av kommunestyret. Veiutbygging er såpass omfattende at de bør innarbeides som del av en planprosess. Dette gjelder både i områder som omfattes av reguleringsplaner og områder regulert gjennom kommuneplanens arealdel. Ved å gi dispensasjon nå vil man forsterke presedensen som er skapt gjennom tidligere saker. Et avslag vil derimot sende et sterkt signal om at veiutbygging ikke er ønskelig utenfor rammene av vedtatte planer.

Administrasjonens vurdering etter femte strekpunkt over:

Et eventuelt positivt vedtak i denne saken vil være i strid med uttalelsen fra Fylkesmannen i Finnmark. I plan- og bygningslovens § 19-2 fjerde ledd andre punktum heter det: *«Kommunen bør heller ikke dispensere fra planer (..) når en direkte berørt statlig eller regional myndighet har uttalt seg negativt om dispensasjonssøknaden.»* Som det fremkommer av utdraget fra lovkommentaren over betyr ikke dette automatisk at det ikke kan gis dispensasjon, men utvalget må likevel vurdere nøye om det har grunnlag for å gi dispensasjon når fylkesmannen har uttalt seg negativt til søknaden.

Det er heller ikke uproblematisk at en dispensasjon for vei vil være i strid med flerbruksplan for Pasvikvassdraget og således ikke gå overens med nasjonale og regionale mål fastsatt i planen. Skogbrukssjefen er også negativ til det omsøkte tiltaket.

Administrasjonens vurdering etter naturmangfoldlovens §§ 8 - 12:

Etter naturmangfoldlovens § 7 skal prinsippene i §§ 8 - 12 samme lov legges til grunn ved all offentlig beslutningstaking. Under følger administrasjonens vurdering.

Beslutningstaking som berører naturmangfoldet skal etter § 8 *«(..) bygge på vitenskapelig kunnskap om arters bestandssituasjon, naturtypers utbredelse og økologisk tilstand, samt effekten av påvirkninger.»* I følge offentlig kartdata tilgjengelig gjennom Miljøstatus.no og Miljødirektoratets naturbase er det ingen arter av stor eller særlig stor forvaltningsinteresse innenfor det omsøkte området. Som nevnt over vil imidlertid tiltaket være i strid med flerbruksplan for Pasvikvassdraget.

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

Den største belastningen på økosystemet vil være under anleggsperioden og § 10 om økosystemtilnærming og samlet belastning må vurderes deretter. For å hindre forstyrrelse på økosystemet i den mest sårbare perioden med yngling kan det være formålstjenlig å sette vilkår om tidspunkt for gjennomføring av tiltaket. Dersom utvalget velger å gi dispensasjon anbefaler administrasjonen derfor at det settes vilkår om at tiltaket må gjennomføres i perioden mellom 1. juli og 1. april.

For å imøtekomme prinsippene om kostnadene ved miljøforringelse og miljøforsvarlige driftsmetoder etter §§ 11 og 12 anbefaler administrasjonen at utvalget setter vilkår om hensynsfull transport og graving dersom dispensasjon gis.

På grunnlag av de ovenfor nevnte vurderingene anbefaler administrasjonen at

dispensasjonssøknaden avslås.

### **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: Vei frem til hyttene vil gi bedre parkeringsmuligheter.

### Barn og ungdom:

### Folkehelse:

### Kompetansebygging:

### Økonomi:

### Universell utforming, jfr bestemmelser i plan og bygningslov:

### **Alternative løsninger:**

#### Alternativ 1:

Med hjemmel i plan- og bygningslovens § 19-2 innvilger utvalg for plan og samferdsel dispensasjon for omgjøring av traktorsti til vei på Holmfossnakken. Det settes følgende vilkår:

- Arbeidet skal utføres etter gjeldende plan- og bygningslov med tilhørende forskrifter
- Veien skal følge traktorstiens trasé som vist i kartvedlegget til søknaden av 16.06.2014
- All transport og graving må skje hensynsfullt og på en måte som er til minst mulig skade og ulempe for naturmiljø og mennesker
- Eventuelle skader på terrenget skal utbedres og revegeteres med stedegen vegetasjon
- Av hensyn til samlet belastning på økosystemet må anleggsarbeidet foregå i tidsrommet mellom 1. juli og 1. april
- 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

- Det må innhentes gravetillatelse fra Sør-Varanger kommune før grunnarbeidene igangsettes
- Det må anmodes om midlertidig brukstillatelse eller ferdigattest før tiltaket tas i bruk

Begrunnelse:

**Forslag til innstilling:**

Med hjemmel i plan- og bygningslovens § 19-2 avslår utvalg for plan og samferdsel søknad om dispensasjon for omgjøring av traktorsti til vei på Holmfosnakk.

Begrunnelse:

Utvalget ønsker ikke veiutbygging til hytter uten at dette skjer innenfor rammene av vedtatte planer utarbeidet etter demokratiske planprosesser. 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. -

Sør-Varanger kommune  
Plan- og utviklingsavdelingen  
P.b.406  
9915 Kirkenes

SØR-VARANGER KOMMUNE Boks 406, 9915 Kirkenes		
17 JUNI 2014		
Saksnr: 14/1635	Dok.nr:	Off. vurdering: Kopi til

Deres ref:

Vår ref: John Einar Jervidalo/Åge Antonsen

Dato: 16.06.2014

## SØKNAD OM OMGJØRING AV TIDLIGERE TRAKTORSTI TIL VEI TIL HYTTER PÅ HOLMFOSSNAKKEN.

John Einar Jervidalo og Åge Antonsen som hytteeiere i det aktuelle området søker her om tillatelse til å etablere vei etter tidligere traktorsti til hytte H1 og H2 merket på "Bebyggelsesplan for Holmfossnakken" datert 21.04.96. Bebyggelsesplanen omfatter kun disse to hyttene og det øvrige området er i planen regulert til friluftsområde.

Adkomsten til begge hyttene skjer i dag sommerstid fra eksisterende skogsbilvei fra krysset på Holmfossveien og frem til parkeringsplass P2 merket på bebyggelsesplanen. Denne parkeringsplassen er i vedtatt bebyggelsesplan forbeholdt disse to hyttene og ligger øverst på Holmfossnakken. Fra denne parkeringsplassen er det gangvei etter tidligere traktorsti til hyttene. (ca. 200 meter)

Veien søkes etablert i eksisterende trase for tidligere traktorvei og ønskes etablert av 3 hovedårsaker:

1. Som hytteeiere ønsker vi sterkt å etablere en veitilknytning til hyttene for å muliggjøre en bedre helårsbruk av hyttene. Skogsbilveien ned til Holmfossnakken brøytes ikke på vinteren og det finnes i dag ingen oppstillingsplasser for biler på vinteren for hytteeierne. Nærmeste mulighet for parkering er eventuelt langs Holmfossveien som ender opp hos Tormod Hoel på Holmfoss, men heller ikke her er det oppstillingsplasser eller tilgjengelig areal som er egnet for parkering på vinteren. Avstanden er i tillegg over 1 km fra hyttene. Vinterstid er det også et behov for strøm til varmeuttak til biler på grunn av kulde. Begge hyttene er utstyrt med elektrisitet til oppvarming. Store deler av veien inkludert den innregulerte parkeringsplassen er i dag en del av den offentlige snøskuterløypa. Dette gjør at det av plasshensyn og risiko for kryssende snøskutertrafikk nærmest gjør det umulig å benytte den innregulerte parkeringsplassen hvis veitraseen og parkeringsplassen brøytes av hytteeierne vinterstid.
2. Parkeringsplass P1 som i dag er regulert som parkeringsplass for hytteeierne sommerstid fungerer i dag som en naturlig raste- og fiskeplass for folk som ønsker å bruke området til rekreasjon og fiske i Pasvikelva. Dette medfører at det til tider, og spesielt i helgene, er svært trangt på parkeringsplassen på sommertid da hytteeierne og deres besøkendes biler, i tillegg til turfolks og fiskendes biler, ofte opptar hele parkeringsplassen.

En konsekvens av dette er naturlig nok at den allmenne opplevelsen for de som besøker Holmfossen både på land og med båt svekkes som følge av trafikken på land og på parkeringsplassen.

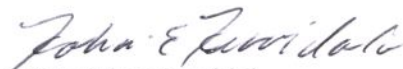
3. Forsvaret benytter jevnlig traktortraseen frem til hyttene i forbindelse med inspeksjon av Grensestolpe 168 som ligger foran hytta til John Einar Jervidal. Dette medfører en ytterligere slitasje på vegetasjonslaget i traseen. Vi har ved flere anledninger opplevd at det har vært kjørt inn fra Holmfossnakken og inn til hytteområdet med biler med firehjulstrekk. Når dette skjer blir traktortraseen nærmest ubrukelig resten av sommeren som følge av det oppstår dype hjulspor på grunn av svært fuktige masser i deler av den gamle traktorveien. Hvorvidt det er Forsvaret eller private som står for denne trafikken er ikke avklart. Som de vedlagte bildene viser er konsekvensene for gangveien store når dette fra tid til annen inntreffer.

Forslag til løsning:

Det gis tillatelse til å etablere en vei i samme trase som tidligere traktorsti frem til hytte H1 og H2. Veien vil ikke være synlig fra Pasvikelva og vil etter vår vurdering bidra til å gi både hytteeierne og Forsvaret en adkomst til grensestolpe nr. 168 og hyttene, forbedre situasjonen med snøskutertrafikk og gi allmennheten en bedre opplevelse av Holmfossen og Pasvikelva. Parkeringsplass P1 kan frigis som parkeringsplass for hytteeiere i området til offentlig parkeringsplass/rasteplass.

Vi håper dere finner å kunne godkjenne denne søknaden og svarer gjerne på spørsmål knyttet til dette.

Med vennlig hilsen

  
John Einar Jervidal  
Hytteeier

  
Åge Antonsen  
Hytteeier

Adresse: Seljeholtet 20  
9912 Hesseng  
414 23 130

1. BYGGEOMRÅDER

-  BOLIGER
-  HYTTER/NAUST
-  FORRETNINGER, KONTOR MV.
-  INDUSTRI
-  OFFENTLIGE BYGNINGER
-  ALMENNYTTIGE FORMÅL

2. LANDBRUKSOMRÅDER

-  JORDBRUK/SKOGBRUK/GARTNERI


3. TRAFIKKOMRÅDER (OFFENTLIGE)

-  KJØREVEG
-  GANG- OG SYKKELVEG, FORTAU
-  TRAFIKKOMRÅDE I SJØ

4. FRIOMRÅDER

-  PARK, TURVEG, LEKEPLASS
-  BADEPLASS/LEK


5. FAREOMRÅDER


-  RAS/FLOM
-  HØYSPENTLINJE

NOTES/OMRÅDER

 FELLETSOMRÅDE

LEKKEOMRÅDER


 FELLETS AVKJØRSEL


 FELLETS LEKEPLASS


OPFORNYELSESSOMRÅDER





STREKSYMBOLER M.V.


 PLANENS BEGRENSNING


 GRENSE FOR REGULERINGSFORMÅL


 GRENSE MOT VEG OG ANNEN


 FØLGE

 BILDT Plassering, BYGGELINJE


 TOMTEGRENSE


 EKISTERENDE EIENDOMSGRENSE SOM


 OPPHEVES

 SENTERLINJE REGULERT VEG

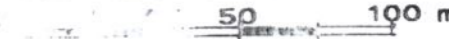
 EKISTERENDE HYTTE

 NY HYTTE (PUNKTFESTE)

 GRENSE FOR FELLETS

 FØLGE

SKALTEK 1:15000

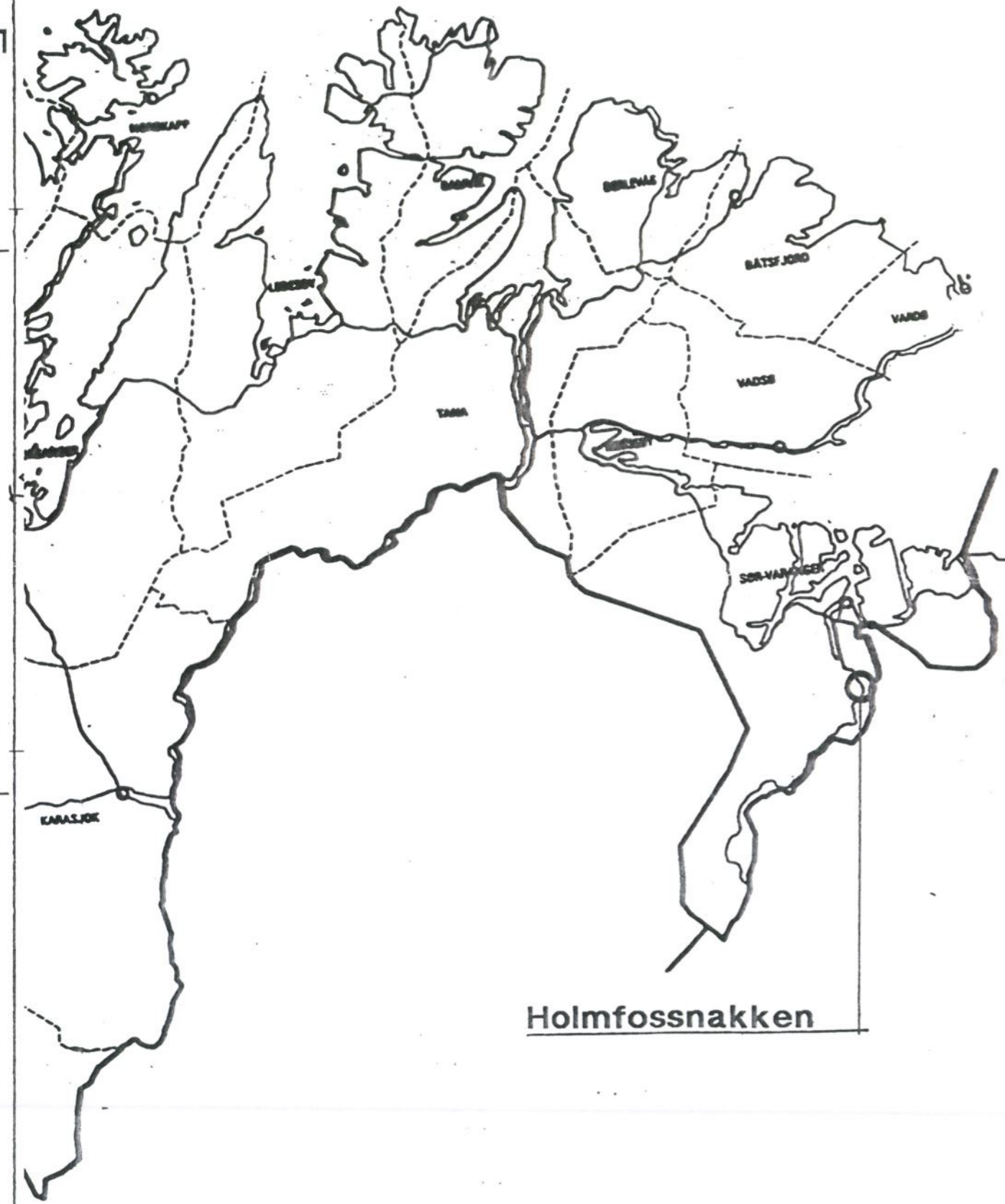
 50 100 m



HOELBUKT

Fsgård

sholr



Holmfossnakken

BELIGGENHET

BEBYGGELSESPAN FOR HOLMFOSNAKKEN

PASVIK, SØR-VARANGER KOMMUNE

REGULERINGSBESTEMMELSENE ER PÅFØRT KARTET/

KARTBLAD

REVISJONER

DATO	SIGN.

SAKSBEHANDLING IFLG. PLANLØS BYGNINGSLOVEN

	DATO	SIGN.
FOR MANNSKAPET	20.06.96	SRA
OFFENTLIG ETTERSYN I TIDSRUMMET	04.07.96 - 30.08.96	SRA
KOMMUNESTYRETS VEDTAK		

PLANEN UTARBEIDET AV

LANDSKAPSARKITEKT MNLA ARNT PEDERSEN

SAK NR.	DATO	SAKSBEH.
	24.04.96	A.P.

I  
Planområdet, som på kartet er avgrenset med reguleringsgrense, ligger innenfor INF-1 sonen i kommuneplanens arealdel, delplan for Pasvik. I denne sonen er fritidsbebyggelse kun tillatt etter vedtatt bebyggelsesplan.

II  
I henhold til plan- og bygningslovens §26 gjelder følgende bestemmelser for planområdet:

III  
I henhold til plan- og bygningslovens § 25 er området regulert til:  
1.0 BYGGOMRÅDE  
1.1 Hytter  
2.0 SPESIALOMRÅDER  
2.1 Friluftsområde  
3.0 TRAFIKKOMRÅDER  
3.1 Kjørevei  
4.0 FELLESOMRÅDER  
4.1 Felles parkering  
4.2 Felles naustområde

IV  
I henhold til plan- og bygningslovens §26 gis følgende bestemmelser om bruk og utforming av arealer og bygninger innenfor planområdet:

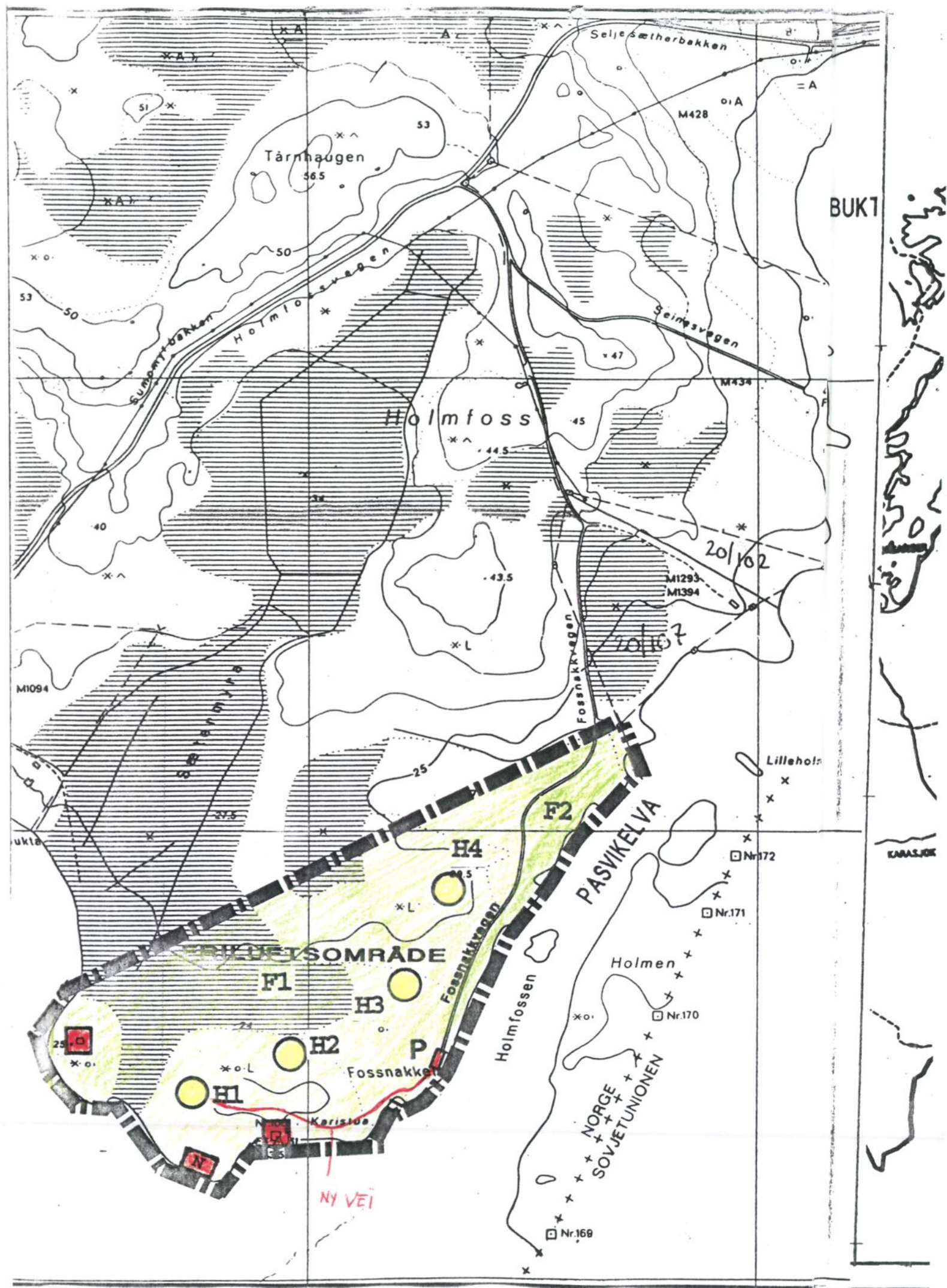
1.0 BYGGOMRÅDE  
1.1 Hytter  
a) I tillegg til de 2 eksisterende hyttene tillates det oppført 4 nye hytter i en etasje på punktsteder avmerket H1, H2, H3 og H4.  
b) I tillegg til hytta tillates det oppført ett uthus og ett utedo på hvert punktstede. Maksimalt tillatt byggeareal (for samtlige hus tilsammen) skal ikke overstige 80 m<sup>2</sup> på hvert punktstede. Uthus skal ikke overstige 25 m<sup>2</sup>.  
c) Det skal benyttes biologisk toalett eller annen tett ordning som ikke medfører avrenning i grunnen. De sanitære forholdene skal beskrives i byggemeldinga.  
d) Hyttene skal ha sadeltak med vinkel mellom 12 og 27 grader.  
e) Vannforsyning skal skje fra bekk, elv, oppkomme eller brønn. Det er ikke tillatt å legge inn vann uten at det er gitt spesiell tillatelse.  
f) Alt avfall skal i utgangspunktet transporteres bort fra området. Brennbart avfall (ikke spesialavfall) kan brennes på stedet.

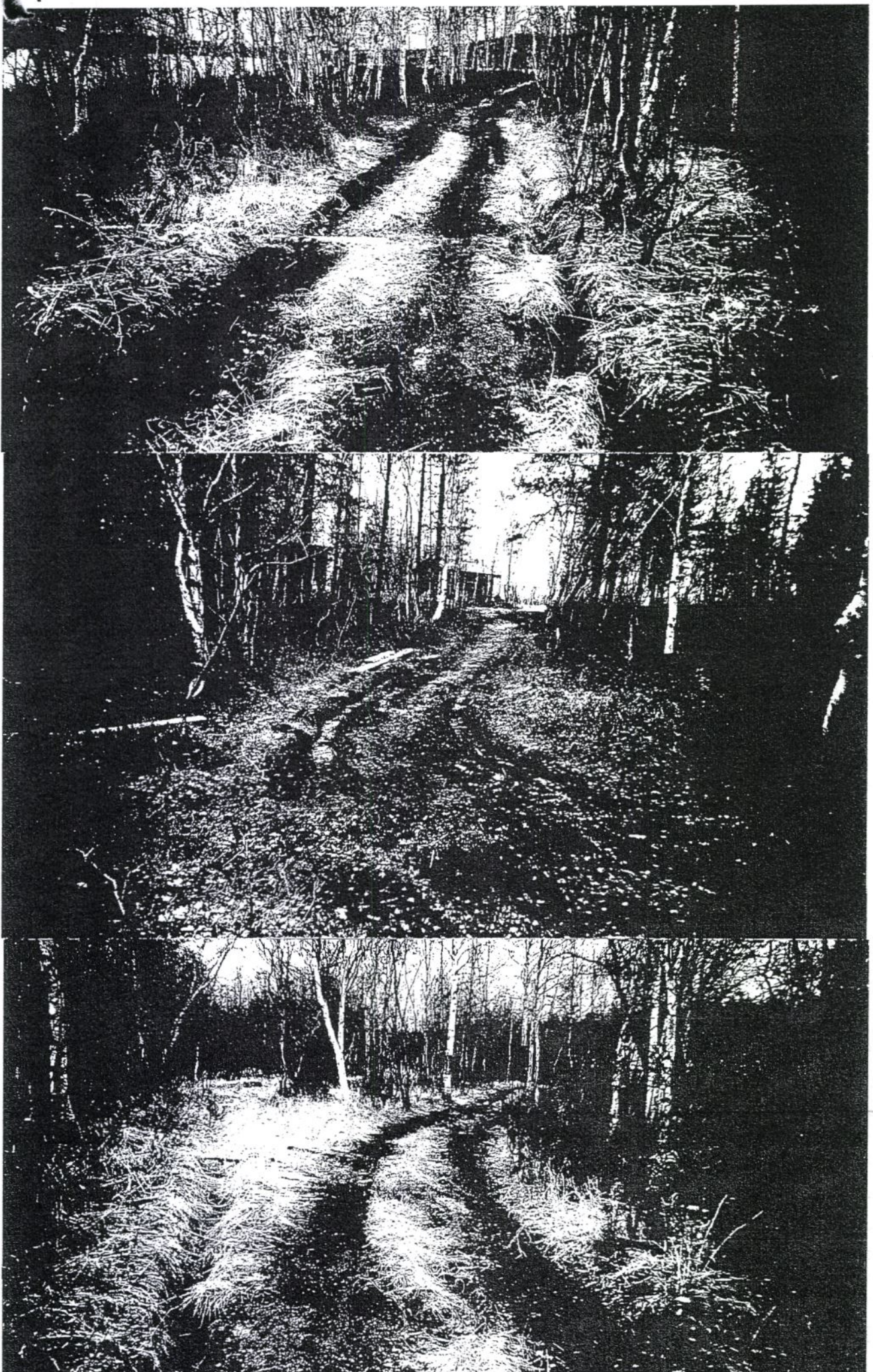
2.0 SPESIALOMRÅDE  
2.1 Friluftsområde  
a) Området benyttes i dag til friluftsliv, og er regulert til samme formål.  
b) Det tillates ikke camping i den delen av friluftsområdet som ligger øst for veien (F2).  
c) Det tillates ikke framført vei til hyttene.  
d) Det faste utvalg for plansaker kan, etter søknad, tillate oppført konstruksjon og utstyr som har naturlig tilknytning til området når disse etter utvalgets skjønn ikke er til hinder for områdets bruk som friluftsområde. Dette kan f.eks. være rasteplass, bål plass, stier, etc.

3.0 TRAFIKKOMRÅDER  
3.1 Kjørevei  
a) Fossnakkveien er kommunal vei, og fungerer som adkomst til området. Veien er avsatt til samme formål.  
4.0 FELLESOMRÅDER  
4.1 Felles parkering  
a) Ved enden av Fossnakkveien er det avsatt et område (P) for felles parkeringsplass til hytteområdet.

4.2 Felles naustområde  
a) Det er avsatt et felles område (N) for naustplass i tilknytning til de seks hyttene.

V  
I henhold til plan- og bygningslovens §26 gis følgende fellesbestemmelser:  
a) I henhold til friluftslovens § 9 tillates ikke telting eller annet opphold lengre enn 2 døgn uten eierens eller brukernes samtykke.  
b) Etter at denne planen er vedtatt er det ikke tillatt med bygging eller drift som er i strid med planen.





28. april 2004. MAX





## 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: 15.03.2016
Arkivsak: <arkivsaknr>	
Saksordfører: Trasti, Frank Emil	

Utvalg	Saksnummer	Dato
Utvalg for plan og samferdsel	029/16	12.04.2016

## MEKLING: OMRÅDEREGULERING FOR PULKNESET - KIRKENES MARITIME PARK

### Vedlagte dokumenter:

OMRÅDEREGULERING FOR PULKNESET - KIRKENES MARITIME PARK  
2013009BESKR\_Kirkenes Maritime Park  
2013009BEST\_Kirkenes Maritime Park  
2013009PL\_KIRKENES MARITIME PARK 040215

### Dokumenter i saken:

- 2016004773 VEDRØRENDE OMRÅDEREGULERING FOR PULKNESET - KIRKENES MARITIME PARK
- 2016003509 TILLEGG, BESTILLING TIL ADMINISTRASJONEN FRA AP, H OG FRP - E6 KIRKENES - HØYBUKTMOEN
- 2015025411 TILLEGGSUTREDNING REINDRIFT - TØMMERNESET I SØR-VARANGER
- 2015012237 OMRÅDEREGULERING FOR PULKNESET - KIRKENES MARITIME PARK
- 2015010129 OMRÅDEREGULERING FOR PULKNESET - KIRKENES MARITIME PARK: MERKNADSBEHANDLING/INNSIGELSER
- 2015008559 UTLAGT TIL OFFENTLIG ETTERSYN/HØRING: FORSLAG TIL KOMMUNEDELPLAN FOR TØMMERNES OG OMRÅDEREGULERINGER FOR: PULKNESET - KIRKENES MARITIME PARK, NORTERMINAL - OLJEOMLASTNINGSTERMINAL PÅ GAMNES OG HØYBUKTMOEN SKYTE- OG ØVINGSFELT
- 2015003954 KOMMUNEDELPLAN FOR TØMMERNES - VURDERINGER AV HABILITET FOR KONSULENT
- 2015002168 FORSLAG TIL OMRÅDEREGULERING FOR PULKNESET - KIRKENES MARITIME PARK
- 2014006592 KUNNGJØRING AV FASTSATT PLANPROGRAM TIL KOMMUNEDELPLAN

- FOR TØMMERNES, SAMT OMRÅDEREGULERINGER FOR GAMNES, PULKNES OG HØYBUKTMOEN SKYTE- OG ØVINGSFELT
- 2014004213 PLANPROGRAM TIL OMRÅDEREGULERING FOR KIRKENES MARITIME PARK PÅ PULKNES
- 2013023817 UTTALELSE - FORELEGGING AV PLANPROGRAM FOR OMRÅDEREGULERING FOR KIRKENES MARITIME PARK
- 2013022560 FORELEGGING AV PLANPROGRAM TIL OMRÅDEREGULERING FOR KIRKENES MARITIME PARK
- 2013021670 INNSPILL KOMMUNEDELPLAN I SØR-VARANGER
- 2013021189 PLANPROGRAM TIL OMRÅDEREGULERING FOR KIRKENES MARITIME PARK
- 2013017234 UTTALELSE - VARSEL OM OPPSTART AV PLANARBEID OG UTLEGGING AV FORSLAG TIL PLANPROGRAM - PULKNESET
- 2013016911 UTTALELSE - OPPSTART AV PLANARBEID PULKNESET
- 2013016851 UTTALELSE - VARSEL OM OPPSTART AV OMRÅDEPLAN MED PLANPROGRAM FOR PULKNESET - KIRKENES MARITIME INDUSTRIAL PARK
- 2013016649 INNSPILL TIL VARSEL OM OPPSTART AV PLANARBEID - PULKNESET
- 2013016326 UTTALELSE - PLANPROGRAM PULKNESET KIRKENES MARITIME INDUSTRIAL PARK
- 2013016004 UTTALELSE - OPPSTART AV PLANARBEID OMRÅDEREGULERING PULKNESET
- 2013015980 UTTALELSE - OPPSTART AV PLANARBEID OMRÅDEREGULERING PULKNESET
- 2013015897 SVAR FRA KYSTVERKET - VARSEL OM OPPSTART AV PLANARBEID - PULKNESET
- 2013015896 INNSPILL TIL VARSEL OM OPPSTART AV PLANARBEID PULKNESET MARITIME INDUSTRIAL PARK
- 2013015755 UTTALELSE - OPPSTART AV PLANARBEID PULKNESET
- 2013015754 INNSPILL TIL PLANPROGRAM FOR OMRÅDEREGULERING FOR PULKNESET
- 2013013181 PULKNESET - KIRKENES MARITIME INDUSTRIAL PARK - OMRÅDEREGULERING - VARSEL OM OPPSTART AV PLANARBEID
- 2013013011 REGULERINGSPLAN FOR PULKNESET - KONSEKVENSTREDNING FOR BIOLOGISK MANGFOLD PÅ LAND
- 2013011881 VARSEL OM OPPSTART AV PLANARBEID OG UTLEGGING AV FORSLAG TIL PLANPROGRAM - PULKNESET - KIRKENES MARITIME INDUSTRIAL PARK, SØR-VARANGER KOMMUNE

#### **Kort sammendrag:**

Kirkenes Maritime Park AS har i samarbeid med Sør-Varanger Kommune igangsatt planarbeid med områderegulering for Pulkneset - Kirkenes Maritime Park. Hovedformålet med områdereguleringen er å tilrettelegge for etablering av nye maritimeservice- og industriarealer for å imøtekomme et framtidig økt behov for denne type industriarealer i Sør-Varanger kommune.

Planarbeidet ble av Utvalg for Plan og Samferdsel, i møte 05.06.15, sak 043/15 lagt i bero.

Kommunestyret ba i møte 17.02.16 om at saken skulle gjenopptas. Saken legges fram for å forberede mekling med innsigelsesmyndighetene.

**Faktiske opplysninger:**

Saken vedrørende områderegulering for Pulkneset - Kirkenes Maritime Park følger vedlagt og rådmannen vil derfor ikke gjengi saken nærmere.

Kommunestyret har i møte 17.02.16 vedtatt følgende:

«Kommunestyret ber kommuneadministrasjonen gjenoppta planarbeidet for Pulkneset slik at innsigelsen fra Finnmark fylkeskommune vedr. kulturminner kan imøtekommes. Kommuneadministrasjonen bes også om at arbeidet med å forberede mekling med reindriftsinteressene starter.»

Kommuneadministrasjonen har igangsatt arbeid med å imøtekomme innsigelsen fra Finnmark fylkeskommune vedrørende håndtering av kulturminner. Rådmannen forventer at dette lar seg gjennomføre innen rimelig tid og at mekling med Fylkesmannen i Finnmark og Sametinget tar utgangspunkt i reviderte plandokumenter. Prosessene for dette gjennomføres parallelt.

**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:

Se vurderinger i vedlagte saksframstilling (UFPS sak 043/15).

Næringsutvikling:

Infrastruktur:

Barn og ungdom:

Folkehelse:

Kompetansebygging:

Økonomi:

Universell utforming, ifr bestemmelser i plan og bygningslov:

**Alternative løsninger:**

**Forslag til innstilling:**

I medhold av plan- og bygningslovens §§ 12-13 og 5-6 vedtar Utvalg for Plan og Samferdsel å gå til mekling om Områderegulering for Pulkneset - Kirkenes Maritime Park.

Utvalg for Plan og Samferdsel ønsker å gjennomføre mekling med innsigelsesmyndighetene, hhv. Fylkesmannen i Finnmark og Sametinget. Forsvarsbygg må inkluderes i denne prosessen.

Utvalget oppnevner følgende meklingsutvalg:

Leder: .....

Medlem 1: .....

Medlem 2: .....

Kommuneadministrasjonen skal fungere som sekretariat.

Nina Bordi Øvergaard  
rådmann

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



## SØR-VARANGER KOMMUNE

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

### SAKSFRAMLEGG Sak til politisk behandling

Saksbehandler: Trasti, Vegar Nilsen Enhetsleder: Trasti, Vegar Nilsen, tlf. 78 97 74 91	Dato: 03.06.2015
Arkivsak: <arkivsaksnr>	
Saksordfører: Wikan, Kurt	

Utvalg	Saksnummer	Dato
Utvalg for plan og samferdsel	043/2015	05.06.2015

## OMRÅDEREGULERING FOR PULKNESET - KIRKENES MARITIME PARK

### Vedlagte dokumenter:

2013009BESKR\_Kirkenes Maritime Park  
2013009BEST\_Kirkenes Maritime Park  
2013009PL\_KIRKENES MARITIME PARK 040215

### Dokumenter i saken:

- 2015008559 UTLAGT TIL OFFENTLIG ETTERSYN/HØRING: FORSLAG TIL KOMMUNEDELPLAN FOR TØMMERNES OG OMRÅDEREGULERINGER FOR: PULKNESET - KIRKENES MARITIME PARK, NORTERMINAL - OLJEOMLASTNINGSTERMINAL PÅ GAMNES OG HØYBUKTMOEN SKYTE- OG ØVINGSFELT
- 2015003954 KOMMUNEDELPLAN FOR TØMMERNES - VURDERINGER AV HABILITET FOR KONSULENT
- 2015003825 MELDING OM VEDTAK FRA UTVALG FOR PLAN OG SAMFERDSEL 26.02.15: FORSLAG TIL OMRÅDEREGULERING FOR PULKNESET - KIRKENES MARITIME PARK
- 2014007332 SVAR PÅ KUNNGJØRING AV FASTSATT PLANPROGRAM OG OMRÅDEREGULERINGER - GAMNES, PULKNES OG HØYBUKTMOEN SKYTE- OG ØVINGSFELT
- 2014006592 KUNNGJØRING AV FASTSATT PLANPROGRAM TIL KOMMUNEDELPLAN FOR TØMMERNES, SAMT OMRÅDEREGULERINGER FOR GAMNES, PULKNES OG HØYBUKTMOEN SKYTE- OG ØVINGSFELT
- 2014006485 MELDING OM VEDTAK FRA KOMMUNESTYRET 26.03.14: PLANPROGRAM TIL OMRÅDEREGULERING FOR KIRKENES MARITIME PARK PÅ PULKNES

2013023897 FORELØPIG SVAR MOTTATT FIRE FORSLAG TIL FASTSATT  
PLANPROGRAM

2013023817 UTTAELSE - FORELEGGING AV PLANPROGRAM FOR  
OMRÅDEREGULERING FOR KIRKENES MARITIME PARK

2013022560 FORELEGGING AV PLANPROGRAM TIL OMRÅDEREGULERING FOR  
KIRKENES MARITIME PARK

2013022404 MELDING OM VEDTAK FRA UTVALG FOR PLAN OG SAMFERDSEL  
29.11.13: PLANPROGRAM TIL OMRÅDEREGULERING FOR KIRKENES  
MARITIME PARK

2013021670 INNSPILL KOMMUNEDELPLAN I SØR-VARANGER

2013017234 UTTAELSE - VARSEL OM OPPSTART AV PLANARBEID OG UTLEGGING  
AV FORSLAG TIL PLANPROGRAM - PULKNESET

2013016911 UTTAELSE - OPPSTART AV PLANARBEID PULKNESET

2013016851 UTTAELSE - VARSEL OM OPPSTART AV OMRÅDEPLAN MED  
PLANPROGRAM FOR PULKNESET - KIRKENES MARITIME INDUSTRIAL  
PARK

2013016649 INNSPILL TIL VARSEL OM OPPSTART AV PLANARBEID - PULKNESET

2013016326 UTTAELSE - PLANPROGRAM PULKNESET KIRKENES MARITIME  
INDUSTRIAL PARK

2013016004 UTTAELSE - OPPSTART AV PLANARBEID OMRÅDEREGULERING  
PULKNESET

2013015980 UTTAELSE - OPPSTART AV PLANARBEID OMRÅDEREGULERING  
PULKNESET

2013015897 SVAR FRA KYSTVERKET - VARSEL OM OPPSTART AV PLANARBEID -  
PULKNESET

2013015896 INNSPILL TIL VARSEL OM OPPSTART AV PLANARBEID PULKNESET  
MARITIME INDUSTRIAL PARK

2013015755 UTTAELSE - OPPSTART AV PLANARBEID PULKNESET

2013015754 INNSPILL TIL PLANPROGRAM FOR OMRÅDEREGULERING FOR  
PULKNESET

2013015145 UTSATT HØRINGSFRIST PLANPROGRAM PULKNES

2013015035 FORESPØRSEL OM UTSATT HØRINGSFRIST

2013013181 PULKNESET - KIRKENES MARITIME INDUSTRIAL PARK -  
OMRÅDEREGULERING - VARSEL OM OPPSTART AV PLANARBEID

2013013011 REGULERINGSPLAN FOR PULKNESET - KONSEKVENsutredning  
FOR BIOLOGISK MANGFOLD PÅ LAND

2013012881 FYLKESMANNEN BER OM UTSATT HØRINGSFRIST TIL 13.09.2013

2013012103 GODKJENNING TIL Å GJENNOMFØRE UTREDNINGER OG  
FORHANDLINGER

2013011881 VARSEL OM OPPSTART AV PLANARBEID OG UTLEGGING AV FORSLAG  
TIL PLANPROGRAM - PULKNESET - KIRKENES MARITIME INDUSTRIAL  
PARK, SØR-VARANGER KOMMUNE

2013011807 MELDING OM VEDTAK FRA UTVALG FOR PLAN OG SAMFERDSEL  
26.06.13: FORSLAG TIL PLANPROGRAM FOR OMRÅDEREGULERING AV  
PULKNESET

2013011280 MARINARKEOLOGISK REGISTRERING

2013008051 FORSLAG TIL PLANPROGRAM TILKNYTTET OMREGULERING AV  
PULKNESET

2012019315 PLANPROSESS HØYBUKTMOEN-TØMMERNESET

2012021278 KOSTNADER VEDRØRENDE FLYTTING AV SKYTEFELT

2012021348 PRESENTASJON AV PULKNESET PÅ FORMANNSKAPETS  
STRATEGIMØTE OM HAVN

2012021346 VEDRØRENDE UTKAST TIL AVTALE OM OMRÅDEREGULERING  
PULKNESET

2012018280 OMRÅDEREGULERING PULKNESET - ANMODNING OM

OPPSTARTSMØTE  
2012008917 NYTT INDUSTRIOMRÅDE FOR MARITIME SERVICENÆRINGER PÅ  
PULKNESET

**Kort sammendrag:**

Kirkenes Maritime Park AS har i samarbeid med Sør-Varanger Kommune igangsatt planarbeid med områderegulering for Pulkneset - Kirkenes Maritime Park. Hovedformålet med områdereguleringen er å tilrettelegge for etablering av nye maritimeservice- og industriarealer for å imøtekomme et framtidig økt behov for denne type industriarealer i Sør-Varanger kommune.

I møte 26.03.14 fastsatte kommunestyret planprogrammet for områderegulering for Pulkneset – Kirkenes Maritime Park. Planforslaget for områdereguleringen ble vedtatt utlagt til høring/offentlig ettersyn av Utvalg for Plan og Samferdsel i møte 26.02.15. Det er innkommet tre innsigelser til områdereguleringen.

Planprosessen for Kommunedelplan for Tømmerneset og områdereguleringene for Høybuktmoen skyte- og øvingsfelt, Norterminals oljeomlastningsterminal på Gamneset og Kirkenes Maritime Park på Pulkneset er så langt gjennomført parallelt. Kommunedelplanen er styrende for planarbeidene. Det vises til saksframstilling for kommunedelplan for Tømmerneset.

**Faktiske opplysninger:**

Bakgrunnen for planarbeidet er den økte offshorevirksomheten i regionen og et kommende behov for nye sjørettete service- og industriarealer i regionen. Dagens sjørettete industriarealer i Kirkenes ligger sentralt i byområdet og det er stort press på arealene og stadig økende konflikt med øvrig bebyggelse.

Planforslagene for kommunedelplan og områdereguleringen ble vedtatt utlagt til høring/offentlig ettersyn av Utvalg for Plan og Samferdsel i møte 26.02.15. Planforslag for kommunedelplanen ble utlagt i to alternativer, planforslag 1 uten utbygging på Pulkneset og planforslag 2 med utbygging på Pulkneset.

**Plandokumenter:**

Plandokumentene følger vedlagt, disse er uforandret fra planforslaget ble behandlet i utvalget 26.02.15:

- Planbeskrivelse (04.02.15)
- Bestemmelser (12.02.15)
- Plankart (04.02.15)

Konsekvensutredninger er opplistet på side 5 i planbeskrivelsen, disse følger ikke vedlagt da de tidligere er behandlet i Utvalg for Plan og Samferdsel.

**Høring/offentlig ettersyn:**

Det er innkommet innsigelser til begge planforslagene til kommunedelplan for Tømmerneset, og områdereguleringen for Pulkneset. Det er også fremmet innsigelse mot områdereguleringen for Høybuktnoen skyte- og øvingsfelt planforslag 2. Innsigelsene gjør at kommunen ikke kan vedta kommunedelplanen i tråd med hverken planforslag 1 eller planforslag 2. Det er ikke innkommet innsigelser til områdereguleringen for Gamneset, men ettersom det er fremmet innsigelse til kommunedelplanen omfattes også områdereguleringen av den videre prosessen.

***Innkommne innsigelser fra offentlige etater med innsigelsesrett:***

Fylkesmannen i Finnmark, 14.04.15: har nedlagt innsigelser mot Kirkenes Maritime Parks etablering på Pulkneset og Forsvarets flytting av øvingsområder til vestsiden av E6.

*«Etter Fylkesmannen sin vurdering vil planforslag 2 med en utbygging av området Kristinebukta - Pulkneset med adkomstvei fra vest kunne redusere tilgangen for rein til Tømmerneset i så stor grad at det går på bekostning av reindriftsutøvernes rett til fritt og uhindret å drive og forflytte rein.*

*En utbygging av Pulkneset vil i tillegg medføre at et sprengningsfelt flyttes til sørsiden av E6. Dette vil gi økte forstyrrelser i området hvor største delen av Pasvik-flokken har sitt sommerbeite. Planforslag 2 kan også innebære flytting av bane for feltskyting (bane M) til sørsiden, noe som vil ha stor negativ betydning både for reindriften og for allmennhetens bruk av området.*

*På grunn av reindriftsinteressene knyttet til Tømmerneset, fremmer Fylkesmannen innsigelse til planforslag 2. I sum vil planforslaget kunne innebære at Tømmerneset blir utilgjengelig for reinbeiting. Utbyggingen knyttet til Pulkneset er det prosjektet som i størst grad vil bidra til dette.*

*Fylkesmannen kan frafalle innsigelsen dersom alternativ 1 velges, og man går vekk fra en utbygging av Pulkneset med tilhørende infrastruktur.»*

Sametinget, 20.04.15: har også nedlagt innsigelser mot de samme forhold som fylkesmannen.

Fylkeskommunen, 20.04.15: har nedlagt innsigelser mot måten kulturminner er



ivaretatt innenfor planen til Kirkenes Maritime Park.

Statens vegvesen, 17.04.15: fremmer innsigelse mot vegforbindelse til Leirpollen, da denne betraktes som en stamvegforbindelse til Leirpollen som stamnetterminal. Dette gjelder i tilfelle kommunen ikke ønsker å utsette sluttbehandlingen av kommunedelplanen. Innsigelsen er i brev 05.05.15 opprettholdt.

Forsvarsbygg, 13.05.15: har med bakgrunn i innkomne innsigelser og usikkerhet i forbindelse med KVVU-en bedt om at områdereguleringen for Høybuktmoen skyte- og øvingsfelt legges i bero inntil disse forholdene er avklart.

***Innkomne høringsuttalelse/merknader:***

Det er 29 innkomne høringsuttalelser, uttalelsene som berører områdereguleringen for Pulkneset er kort listet opp nedenfor etter løpenummer, gjengitt i stikkordsform:

Lnr.:      Avsender:

2      Kirkenes Næringshage:

Går inn for planalternativ 2, Pulkneset har naturgitte kvaliteter som gjør området best egnet for baseaktivitet. Utbygging av Tømmerneset vest vil få industri ut av byen.

Det må finnes avbøtende og kompenserende tiltak for å ivareta reindrifta.

Styret ønsker at det reguleres veisløyfe som inkluderer vei mellom Gamneset og Pulkneset.

Det må legges fram flere alternativer for å imøtegå innsigelser, ikke kun løsning uten Pulkneset. Dette for at innsigelsesmyndighetene skal ha flere alternativer å vurdere mot hverandre.

## 6 Fylkesmannen i Finnmark:

Innsigelse:

På grunn av reindriftsinteresser knyttet til Tømmerneset fremmer Fylkesmannen innsigelse til planforslaget i sin helhet. Det henvises til uttalelse til kommunedelplanen.

*«På bakgrunn av dette fremmer Fylkesmannen innsigelse til planforslagets alternativ 2. Fylkesmannen kan frafalle innsigelsen dersom alternativ 1 velges, og man går vekk fra en utbygging av Pulkneset med tilhørende infrastruktur.»*

*Fylkesmannen vil for øvrig gjøre oppmerksom på at de som har rettighetene til reindrift i området, vil ha rett til erstatning for tap og ulemper. Dersom det ikke blir inngått minnelig avtale med rettighetshaverne, må det fattes vedtak om ekspropriasjon av reindriftsretten før reguleringsplanene kan gjennomføres.»*

I Reindriftslovens § 22 heter det:

*Reindriftsutøvere har adgang til fritt og uhindret å drive og forflytte rein i de deler av reinbeiteområdet hvor reinen lovlig kan ferdes og adgang til flytting med rein etter tradisjonelle flytteleier.*

*Reindriftens flytteleier må ikke stenges, men Kongen kan samtykke i omlegging av flyttelei og i åpning av nye flytteleier når berettigede interesser gir grunn til det.*

Merknader:

Nasjonal planID.

Byggegrense mot sjø i plankart og bestemmelser

Vurderinger i kapittel 8 synes mangelfulle:

- Vurdering av virkninger av planforslaget, Nasjonal laksefjord ikke godt nok.
- Vurdering etter naturmangfoldloven ikke godt nok. Samlet belastning er ikke godt nok utredet – kommunedelplanen skal ta dette.
- Vurderinger for reindrift og forurensning noe mangelfulle

ROS-analysen konkluderer med risiko for en rekke farer, disse er ikke tilstrekkelig ivaretatt i bestemmelser og hensynssoner.

Fare for flom og stormflo inn i bestemmelsene.

Fare for steinsprang og jordskred som hensynssoner og bestemmelser.

Fare for kvikkleire, krav til supplerende grunnundersøkelser inn i bestemmelsene og

hensynssone.

#### 7 Høyre og Arbeiderpartiet:

Sør-Varanger Høyre og Sør-Varanger Arbeiderparti foreslår synes de to alternative planforslagene er mangelfulle, siden de ikke peker på alle utviklingsmuligheter som foreligger. Sør-Varanger Høyre og Sør-Varanger Arbeiderparti foreslår at høringsfristen for planarbeidet utvides og at Tømmerneset nord, herunder Pulkneset og Gamneset også utredes som ett selvstendig alternativ, og legges ut på høring.

#### 8 Sør-Varanger sjølaksefiskarlag:

Sør-Varanger sjølaksefiskarlag anbefaler Pulkneset som oljeomlastningsterminal og trekker fram at ved en eventuell jernbane mellom Rovaniemi-Kirkenes (Ishavsbanen) vil en samlokalisering av maritime service-/industriareal-/jernbaneterminal ved Pulkneset være framtidsretta både miljømessig og næringsmessig.

Sjølaksefiskarlaget påpeker at fjordsystemet er en nasjonal laksefjord og at miljøhensyn derfor må tas.

#### 9 Sametinget:

Innsigelse:

På grunn av at en utbygging av alternativ 2 som inkluderer Pulkneset vil i stor grad vanskeliggjøre videre bruk av Tømmerneset til reindrift, reiser Sametinget innsigelse til forslag til kommunedelplan alternativ 2. Sametinget reiser også innsigelse til områderegulering av Pulkneset.

#### 11 Avinor:

Anbefaler at kommunedelplan etter alternativ 1 legges til grunn. Dette begrunnes med utfordringer med atkomstløsning til Pulkneset og nærheten til rullebane og innflygningslysene.

Ber om at det tas inn en bestemmelse om at alle anlegg, midlertidige og permanente, med høyde over 90moh må vurderes i forhold til mulig forstyrrelse av radionavigasjonsanlegg på lufthavna.

Ber om at krav om avbøtende tiltak for svevestøv tas inn i bestemmelsene, eks miljøoppfølgingsprogram.

12 Tromsø museum:

Pulkneset er befart, har ingen merknader.

15 Eilif Steinheim (hytteeier):

Pulkneset berører eiendom med gnr. 11, bnr. 22. Eieren (1/5del) vil ikke tillate bruk av eiendommen før denne er taksert og solgt.

18 Finnmark fylkeskommune:

Innsigelse:

Manglende håndtering av kulturminner i planforslaget, kulturminnene må innarbeides i plankartet, bestemmelser og beskrivelse og sendes på høring til Sametinget, fylkeskommunen, Tromsø museum og Riksantikvaren før innsigelse kan trekkes.

Merknader:

Minner om universell utforming.

19 Kystverket:

Kap. 5 viser at noen av de vurderinger som Kystverket har gitt innspill til er gjennomført. Kystverket merker seg at ikke alle innspillene er tatt hensyn til. Planen burde vist til de vurderinger som er gjort om egnetheten til Korsfjorden for maritim aktivitet.

21 Reinbeitedistrikt 5A/C Pasvik:

Den stramme tidsplanen innebærer at saksbehandlingen blir uforsvarlig, da en ikke greier å oppfylle forvaltningslovens krav til forsvarlig saksbehandling.

Reindriftsutredningen er på flere punkter mangelfull og det kreves derfor en tilleggsutredning.

Det er for øvrig en del saksbehandlingsfeil som bør rettes hvis en skal unngå ugyldig vedtak.

Saken vil bli klaget til Sivilombudsmannen.

Selv om Pulkneset tas ut av planen, vil utbyggingen uten tvil være i strid med folkerettens urfolksvern.

Reinbeitedistrikt 5A/C Pasvik kan på denne bakgrunn ikke akseptere utbyggingen og ber om

at kommunen kansellerer planen.

## 22 Makkskjæret hytteeiere:

Den planlagte maritime industriparken vil påvirke hytteområdets kvaliteter på mange måter. Både i anleggsperioden og i driftsfasen.

Vi kommer til å bli påført forurensing av mange slag:

Støyforurensingen vil være betydelig

Støv fra anlegget når vindretningen er ugunstig

Utslipp i fjorden?

Visuell forurensing og stress.

Trekker fram Nasjonal laksefjord og sjørret i Noselva.

Hevder at lakseplass ved Makkskjæret vil bli verdiløs.

Hvordan vil tilgjengeligheten til Varangerfjorden være for oss etter utbyggingen? Tenkes det ankringsplass for store skip her?

Bare det at disse planene foreligger på papiret har allerede medført redusert

økonomisk verdi av våre eiendommer. Det arbeid og den kapital vi har nedlagt

vil være å anse som tapt.

Stiller spørsmål om antall arbeidsplasser.

Konsekvenser for Høybukta som samisk bygd.

## 23 Finnmarkseiendommen:

Anbefaler planforslag 1, og har følgende merknader:

For Pulkneset er FeFo av den oppfatning at tiltaket, sammen med en samlet utbygging i tråd med framlagte planer, vil påvirke reindriften på en måte som vil kunne være i strid med finnmarkslovens bestemmelser. FeFo vil derfor ikke anbefale at tiltaket vedtas i tråd med planforslaget.

FeFo ber kommunen vurdere behovet for og stiller vilkår om at det både i anleggsfasen og driftsfasen bestemmes avbøtende tiltak for å redusere de negative virkningene for de berørte reieierne.

#### 24 Fiskeridirektoratet:

Er fornøyd med at avvikling av oljeplattformer» ikke lenger en del av KMPs planlagte virksomhet.

Generell merknad: FIF mener at planen (Kommunedelplanen) mangler en god del når det kommer til vurdering av samlet belastning, jmfør naturmangfoldlovens § 10. Slik vi ser det vil den skipstrafikken i fjorden øke betraktelig dersom samtlige av tiltakene blir gjennomført. FIF kan ikke se at det er gjort vurderinger knyttet til den økte skipstrafikken og derav høyere risiko for et eventuelt oljeutslipp. Basert på strømmodellingene som er gjort i gytefeltkartleggingene for torsk viser det at det er godt med strøm i området og at strømmen leder ut mot Varangerfjorden. Fra det kan man anta at et oljeutslipp i fjordsystemene vil kunne spre seg ut mot Varangerfjorden.

FIF ser det som en svakhet at man i større grad ikke har vurdert bruken av ballastvann. Skipene som er tenkt inn i området er store og bruken av ballastvann vil derfor være tilstede i større grad enn i dag.

#### 25 Direktoratet for mineralforvaltning:

Har ingen merknader.

#### 26 Kirkenes havnestyre:

Kirkenes havnestyre mener at de maritime forhold bør ha oppmerksomhet i reguleringsplanene. Gode farleder som tilfredsstillende både enkelt fartøyers behov og stor trafikkbelastning bør vektlegges. Havnevesenet anser at farleden i både Korsfjorden, Bøkfjorden og de nordligste deler av Langfjorden har tilstrekkelige navigasjonsmessige muligheter til å kunne ivareta sikkerhet og fremkommelighet for de aller fleste fartøystyper.

Den maritime næringen i Sør-Varanger er i vekst. Industriell utvikling i Barentshavet og russiske havområder antas å øke. Dette gir potensiale for å videreutvikle utvikle næringer og tjenester rettet mot maritim virksomhet, logistikk og kommunikasjon. Framtidige områder bør ha tilstrekkelig kapasitet til å imøtekomme store arealbehov til offentlige trafikkarealer og ulike nærings- og logistikkformål. Arealene bør ha kapasitet til å utvikle multimodale logistikk-løsninger med gode adkomstmuligheter både fra landsiden og sjøsiden.

#### 27 Kirkenes Maritime Park:

Ønsker et tredje alternativ, som kun innebærer utbygging på Tømmernesets vestside.

Invitasjon til samarbeid om lokalisering av stamnetterminal.

## 28 Forsvarsbygg:

Foreslår rekkefølgebestemmelser som må vurderes:

*a) Ved detaljregulering av planlagte industrietableringer og tilhørende veganlegg, skal behovet for sikkerhetstiltak*

*grunnet mulig konflikt med Forsvarets aktivitet vurderes og slik dokumentasjon vedlegges. Vurderingene gjøres i samråd med Forsvaret.*

*b) Dersom risikovurderingene konkluderer med at eksisterende skytebaner må flyttes, skal flyttingen utføres før rammetillatelse kan gis til tiltak innenfor planområdet.*

*c) Som grunnlag for evt flytting av baner skal byggesøknad vedlegges forslag til avbøtende tiltak mtp andre interesser i området banene flyttes til. Vurderingene gjøres i samråd med aktuelle myndigheter/interesser.*

## 29 Reinbeitedistrikt 4/5B

REINBEITEDISTRIKT 4/5 B/5 C kan ikke gi samtykke til utbygging av både Pulkneset, Gamneset og Leirpollen som foreslått i Alternativ 2. De samlede inngrep får alvorlige konsekvenser for vårt reinbeitedistrikt, og vi vil måtte redusere antall rein og siidaandel.

Vi er allerede i en sårbar situasjon med hensyn til arbeidskraft i reinbeitedistriktet. Dette, sammen med sperring av flytteveien vil medføre at Tømmerneset blir ubrukelig som vinterbeite for rein, jfr. Reindriftslovens § 20, 22.

Gjennom god dialog og møter med KMP har vi fått innblikk i planer, endringer og forslag til tiltak, noe som vi er meget godt fornøyd med. Vi har vurdert avbøtende tiltak som flyttebru, ledegjerder og økt gjeting. Vi kan ikke se at noen av disse tiltakene vil føre frem, slik de øvrige begrensninger i dag er for flyttveien med flyplass, vei, Forsvaret og naturgitte forhold.

### **Rådmannens tilråding:**

Innkomne innsigelser medfører at Kommunestyret ikke kan vedta kommunedelplanen for Tømmerneset og aktuelle områdereguleringen i tråd med forventet framdrift. For områdereguleringen for Pulkneset kan det gjennomføres mekling og avgjørelse i

departementet etter plan- og bygningslovens § 5-6. Ettersom det er innkommet innsigelser til områdereguleringen finner rådmannen det ikke hensiktsmessig å behandle innkomne merknader for øvrig. Dette ettersom hensyntaken i meklingen kan medføre endringer som krever ny høring/offentlig ettersyn.

Den pågående KVVU-en for E6 Høybuktkmoen - Kirkenes medfører en usikkerhet for valg av lokalitet av framtidig stamnetterminal inntil en beslutning om KVVU-en er tatt.

Forsvarsbygg har i brev 13.05.15 bedt om at områdereguleringen for Høybuktkmoen skyte- og øvingsfelt legges i bero. Dette med bakgrunn i innkomne innsigelser og usikkerhet i forbindelse med KVVU-en, inntil disse forholdene er avklart.

En meklingsprosess for områdereguleringen på Pulkneset vil trolig ikke være avgjort før det foreligger en beslutning om KVVU E6 Høybuktkmoen - Kirkenes. Rådmannen ser ut i fra dette det mest hensiktsmessig å avvente en beslutning om KVVU E6 Høybuktkmoen - Kirkenes før det igangsettes evt. mekling eller en ny planprosess for utvikling i tråd med KVVU-en. Rådmannen utelukker ikke at dette eventuelt gjennomføres som en statlig planprosess.

Rådmannen tilrår at det fattes planvedtak for de deler av kommunedelplanen det ikke foreligger innsigelse på, områdereguleringen for Gamneset kan således også vedtas. Videre tilrår at innsigelsene mot Pulkneset ivaretas ved at områdereguleringen for Pulkneset-Kirkenes Maritime Park legges i bero. Områdereguleringen for Høybuktkmoen skyte- og øvingsfelt legges også i bero etter ønske fra Forsvarsbygg.

Dersom Utvalg for Plan og Samferdsel velger å gå til mekling vil rådmannen påpeke at en i saksframstillingen ikke har gjennomført en fullverdig merknadsbehandling for områderegulering for Pulkneset og kommunedelplan for Tømmerneset alternativ 2. Dette begrunnes med at det gjennom meklingen kan komme fram nye momenter i saken og at planene må endres etter dette, med påfølgende nytt offentlig ettersyn/høring. Dette kan ha betydning for andre forhold og rådmannen finner det derfor mer hensiktsmessig å gjennomføre merknadsbehandlingen etter evt. mekling.

Rådmannen gjør oppmerksom på sammenhengen mellom denne sak og sak for kommunedelplan for Tømmerneset. Forslag til vedtak i denne sak følger av forslag til innstilling i sak for kommunedelplan for Tømmerneset, likeledes følger alternativt vedtak i denne sak det alternative vedtak i saken for kommunedelplanen.

### **Kommuneplanens hovedmål:**

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

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

### Næringsutvikling:

Planforslaget er delvis i tråd med målsetningen om at Sør-Varanger skal være



vertskommune for framtidig petroleumsindustri/ -basevirksomhet, lokaliseringen kan derimot ikke synes å være sentrumsnært, jf. samfunnsdelens kapittel 7.2.1.

Planforslaget har meget stor negativ påvirkning på to berørte reinbeitedistrikt i kommunen og utbygging av Pulkneset kan med fører tap av hele Tømmerneset som reinbeite, tilsvarende tap av en hel siidaenhet for hhv. Pasvik (5A/C) og Skogerøya og Spurvneset reinbeitedistrikt (4/5B). Dette synes ikke i tråd med målet om å ha levedyktige primærnæringer.

#### Infrastruktur:

Planforslaget synes i tråd med satsningen på havne- og industri-/næringsarealer, men det vises til vurderinger i overstående punkt «næringsutvikling».

#### Barn og ungdom:

Samlet sett vurderes de planlagte tiltak som positive for barn og unges oppvekstvilkår og for folkehelsa generelt i kommunen.

#### Kompetansebygging:

Planforslaget som tilrettelegger for kompetansearbeidsplasser kan bidra positivt for satsningsområdet. Antallet arbeidsplasser er det imidlertid knyttet stor usikkerhet til.

#### Økonomi:

Det kan bli aktuelt at kommunen overtar drift og vedlikeholdskostnader for deler av teknisk infrastruktur, ut i fra nåværende kunnskap kan dette dreie seg om vannforsyning og evt. atkomstvei. Dette vil bero på en utbyggingsavtale hvor kommunen må sikre seg å ikke påta seg uforholdsmessige kostnader.

På lengre sikt kan avstanden til sentrum og boligbebyggelsen føre til et økt utbyggingspress for boligområder nærmere området Pulkneset, noe som kan undergrave utviklingen av Kirkenes som kommunesentrum og boligområde. Nærheten til flyplassen og GSV, kan bidra til at et samlet press på området øker i framtiden. Økt bygging i området kan medføre betydelige kostnader for kommunen til etablering og drift av øvrig infrastruktur og tjenester, som skole, barnehage kulturtilbud osv..

#### Universell utforming, jfr bestemmelser i plan og bygningslov:

Synes ikke relevant på dette plannivået.

(forslag til vedtak i tre punkter:)

#### **Alternative løsninger:**

1. Utvalg for Plan og Samferdsel vil videreføre områdereguleringen for Pulkneset i henhold til Planalternativ 2 i saksframstillingen for Kommunedelplan for Tømmerneset. Utvalget ønsker en full utbygging av Tømmerneset med havne-/industriområder i Leirpollen, på Ganneset og Pulkneset.

2. I medhold av plan- og bygningslovens §§ 12-13 og 5-6 vedtar Utvalg for Plan og Samferdsel å gå til mekling for Områderegulering for Pulkneset – Kirkenes Maritime Park.

3. Utvalg for Plan og Samferdsel ønsker å gjennomføre mekling med innsigelsesmyndighetene, hhv. Fylkesmannen i Finnmark, Sametinget og Finnmark fylkeskommune. Forsvarsbygg må inkluderes i denne prosessen.

Rådmannen gis fullmakt til å forestå meklingen.

Begrunnelse:

Utvalg for Plan og Samferdsel finner ikke å kunne ta hensyn til de innkomne innsigelser.

Utvalget begrunner for øvrig selv sitt vedtak.

**Forslag til innstilling:**

Områderegulering for Pulkneset- Kirkenes Maritime Park legges i bero.

Begrunnelse:

Utvalg for Plan og Samferdsel støtter seg til rådmannens vurderinger i saksframstillingen. Utvalget respekterer de innkomne innsigelsene og ønsker å rette seg etter disse ved å legge planen i bero. Kommuneplanens arealdel fra 2005 vil fortsatt gjelde for området. En utbygging av Pulkneset med infrastruktur synes svært konfliktfyllt, noe som framkommer av flere negative merknader i tillegg til innsigelsene. Sammen med den pågående KVVU-en «E6 Høybukthmoen - Kirkenes» finner utvalget det hensiktsmessig å legge planen for Pulkneset i bero i påvente av en KVVU-beslutning.

**Behandling 05.06.2015 Utvalg for plan og samferdsel**

Saksordfører: Wikan, Kurt

Forslag fra Per Ivar Norbeck (FRP)

1. Ber om at utvalget utsetter av sak 042, 043 og 044/15 dette grunnet i for seint utsendte sakspapirer.

I følge "Reglement for politiske utvalg i Sør-Varanger kommune 2011-2015, vedtatt av kommunestyret den 3.9.2012, punkt 5, femte ledd skal "innkalling og sakspapirer gjøres kjent senest 7 dg før møtet til utvalgets medlemmer og varamedlemmer". Dette er en omfattende sak og når sakspapirer foreligger kun 2 dg før møtet, ber vi om at saken utsettes.

2. Det mangler en viktig rapport konseptvalgutredning "KVVU" denne vil foreligge om ca 1 til 1,5 uke og denne bør foreligge før vi kan stemme over disse sakene.

3. Alle fakta ligger ikke på bordet og det er stor usikkerhet om hvor vegvesenet vil legge sin stamnetthavn, mest trolig på vestsiden. Med dette ønsker vi få denne saken utsatt til KVVU

foreligger.

Dersom anmodningen ikke blir tatt til følge eller stemt ned, vil vi be om at dette forslaget inntas i møteprotokollen som en protokolltilførsel.

Forslaget ble vedtatt mot 1 stemme (Kurt Wikan, SP).

**Utvalg for plan og samferdsel sitt vedtak i sak 043/2015:**

1. Ber om at utvalget utsetter av sak 042, 043 og 044/15 dette grunnet i for seint utsendte sakspapirer.

I følge "Reglement for politiske utvalg i Sør-Varanger kommune 2011-2015, vedtatt av kommunestyret den 3.9.2012, punkt 5, femte ledd skal "innkalling og sakspapirer gjøres kjent senest 7 dg før møtet til utvalgets medlemmer og varamedlemmer". Dette er en omfattende sak og når sakspapirer foreligger kun 2 dg før møtet, ber vi om at saken utsettes.

2. Det mangler en viktig rapport konseptvalgutredning "KVU" denne vil foreligge om ca 1 til 1,5 uke og denne bør foreligge før vi kan stemme over disse sakene.

3. Alle fakta ligger ikke på bordet og det er stor usikkerhet om hvor vegvesenet vil legge sin stamnetthavn, mest trolig på vestsiden. Med dette ønsker vi få denne saken utsatt til KVU foreligger.

Dersom anmodningen ikke blir tatt til følge eller stemt ned, vil vi be om at dette forslaget inntas i møteprotokollen som en protokolltilførsel.

Nina Bordi Øvergaard  
kst. rådmann





Sør-Varanger kommune

## Områderegulering for Pulkneset - Kirkenes Maritime Park

### Planbeskrivelse



Visualisering Sweco

**Plannummer:** 2013009

**Arkivsak:** 12/1572

**Dato:** 4.2.2015

## Høringsforslag



<b>ArealplanID:</b>	2013009	
<b>Saksnr. i WebSak:</b>	12/1572	
Varsel om oppstart:	3.7.2013	
Høring av forslag til planprogram:	3.7.2013- 27.8.2013	
Fastsettelse av planprogram:	26.3.2014	sak 024/14
1. gangs behandling av planforslag:		
Utlagt til offentlig ettersyn:		
Dato for siste revisjon:		
2. gangs behandling:		
Planvedtak i Kommunestyret:		



## Innhold

<b>1</b>	<b>Sammendrag .....</b>	<b>6</b>
<b>2</b>	<b>Bakgrunn .....</b>	<b>7</b>
2.1	Formålet med planarbeidet .....	7
2.2	Forslagsstiller, plankonsulent, eierforhold .....	7
2.3	Bakgrunnen for planarbeidet .....	7
2.4	Tidligere vedtak i saken .....	9
2.5	Utbyggingsavtaler .....	10
2.6	Krav til konsekvensutredning .....	10
<b>3</b>	<b>Planprosessen .....</b>	<b>11</b>
3.1	Samkjørte planprosesser .....	11
3.2	Felles utredningsprosess .....	11
3.3	Felles medvirknings og informasjonsprosess .....	12
<b>4</b>	<b>Planstatus og rammebetingelser .....</b>	<b>13</b>
4.1	Kommunale planer .....	13
4.2	Fylkeskommunale og regionale forventninger og retningslinjer .....	15
4.3	Nasjonale forventninger og retningslinjer .....	16
4.4	Relevant pågående planarbeid .....	20
<b>5</b>	<b>Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold .....</b>	<b>21</b>
5.1	Beliggenhet .....	21
5.2	Dagens bruk av arealene .....	23
5.3	Bruk av nærliggende arealer .....	24
5.4	Bruken av sjøarealet .....	24
5.5	Stedets karakter .....	25
5.6	Landskap .....	25
5.7	Lokalklimatiske forhold .....	25
5.8	Havnivåstigning, stormflo og sårbare områder .....	26
5.9	Kulturminner og kulturmiljø .....	27
5.10	Naturverdier .....	27
5.11	Rekreasjonsverdi og friluftsliv .....	28
5.12	Naturressurser .....	28
5.13	Barn- og unges interesser .....	29
5.14	Teknisk infrastruktur .....	29
5.15	Grunnforhold .....	29
5.16	Støy og annen luftforurensning .....	31
5.17	Risiko og sårbarhet .....	31
5.18	Analyser og undersøkelser .....	31



<b>6</b>	<b>Beskrivelse av plantiltaket .....</b>	<b>32</b>
6.1	Hovedgrep .....	32
6.2	Detaljeringsnivå .....	33
6.3	Planlagt arealbruk og hensynssoner .....	34
6.4	Gjennomgang av aktuelle arealformål .....	34
6.5	Utbyggingsområdets utforming .....	34
6.6	Typisk bebyggelse .....	35
6.7	Utendørsareal og anlegg .....	36
6.8	Ansatte .....	36
6.9	Kraftforsyning .....	37
6.10	Vannforsyning .....	38
6.11	Avløpsanlegg og overvannshåndtering .....	39
6.12	Trafikkløsning .....	39
6.13	Universell utforming .....	40
6.14	Avbøtende tiltak/ løsninger ROS .....	41
6.15	Rekkefølgebestemmelser .....	42
<b>7</b>	<b>Konsekvensutredning .....</b>	<b>43</b>
7.1	Terrestrisk biologisk mangfold .....	44
7.2	Kulturminner og kulturmiljø .....	45
7.3	Landskapsbilde .....	46
7.4	Forurensning .....	47
7.5	Støy .....	48
7.6	Konsekvenser for vannmiljø og marine arter (Akvaplan-niva) .....	49
7.7	Konsekvenser for reindrift KDP for Tømmerneset (NINA) .....	50
7.8	Konsekvensutredning for samisk bosetting, utmarksbruk og sjølaksefiske – KDP for Tømmerneset (NIKU) .....	51
7.9	Konsekvenser for landskapsbilde KDP for Tømmerneset (Norconsult) .....	51
7.10	Konsekvenser for folkehelse og barn og unges oppvekstvilkår KDP for Tømmerneset (Norconsult) .....	52
7.11	Notat fiskeri KDP for Tømmerneset (Norconsult) .....	52
<b>8</b>	<b>Vurdering av virkninger av planforslaget .....</b>	<b>53</b>
8.1	Kommunale planer .....	53
8.2	Regionale forventninger og retningslinjer .....	54
8.3	Statlige forventninger og retningslinjer .....	55
8.4	Relevant pågående planarbeid .....	60
8.5	Eksisterende fritidsbebyggelse i Lille Gamnesbukta .....	61
8.6	Bebyggelsen i nærområdet .....	61
8.7	Samiske hensyn .....	61
8.8	Landskapet, stedets karakter og estetikk .....	62
8.9	Kulturminner og kulturmiljø, evt. verneverdi .....	63
8.10	Forhold til kravene i kap II i naturmangfoldloven .....	63
8.11	Rekreasjonsinteresser .....	64
8.12	Trafikkforhold .....	64
8.13	Barns- og unges oppvekstmiljø .....	66
8.14	Sosial infrastruktur .....	66
8.15	Universell tilgjengelighet .....	66
8.16	Reindrift .....	66





8.17	Økonomiske konsekvenser for kommunen .....	67
8.18	Konsekvenser for forsvaret .....	68
8.19	Arealutvikling i Kirkenes by .....	70
8.20	Konsekvenser for næringsinteresser.....	71
8.21	Avveining av virkninger .....	72
<b>9</b>	<b>Innkomne innspill .....</b>	<b>73</b>
9.1	Innspill under varsel om oppstart og høring av planprogram.....	73
9.2	Innspill fra private berørte parter .....	85

Vedlegg 1: Konsekvenser naturmangfold 11.9.2014

Vedlegg 2: Konsekvenser landskap 4.9.2014

Vedlegg 3: Konsekvenser forurensning 29.8.2014

Vedlegg 4: Konsekvenser kulturminner 2.9.2014

Vedlegg 5: Konsekvenser støy 9.9.2014

Vedlegg 6: Konsekvenser for marint miljø 30.1.2015

Vedlegg 7: ROS-analyse 23.10.2014

Vedlegg 8: CCB Vurdering av baselokasjoner 02.12.2014



# 1 Sammenheng

Reguleringsplanen tilrettelegger for utbygging av et kombinert nærings- og havneareal ved Pulkneset på østsiden av Tømmerneset i Sør-Varanger kommune. Området har fått navnet Kirkenes Maritime Park og omfatter deler av Kvalbuktnes, Kvalbukta, Pulkneset og Lille Gamnesbukta. Regulert nærings- og havneareal utgjør totalt ca 1330 dekar. Av de 1330 dekar regnes det med å kunne utnytte om lag 800 dekar totalt. Øvrig areal vil være sjøareal og ubenyttet landareal, samt interne veier, skrenter/skjæringer og fyllinger.

Utbygging av næringsarealet planlegges gjennomført i flere faser, hvorav første fase omfatter Kvalbuktnes. Deretter tenkes området utvidet nordover. Første fase tenkes påbegynt allerede 2015 og vil etter planen ha operativ drift innen 2018. Videre fremdrift vil i stor grad bero på utviklingen innen petroleumsvirksomheten i Barentshavet og annen maritim næringsvirksomhet i regionen.

Reguleringsplanen utarbeides som en områderegulering hvor ca 200 dekar ved Kvalbuktnes unntas krav til videre detaljregulering. For det øvrige utvidelsesarealet kreves det detaljregulering.

Forslag til områderegulering er utarbeidet av tiltakshaver Kirkenes Maritime Park AS. Planprosessen er samkjørt med kommunedelplan for Tømmernes, Norterminals områderegulering for oljeomlastingsstasjon på Gamnes og Forsvarsbyggs områderegulering for GSV skyte- og øvingsfelt.

Industriområdet vil være et baseområde med offshore serviceindustri kombinert med annen maritim rettet næringsvirksomhet. Herunder vil CCB Kirkenesbase flytte og utvide dagens virksomhet i Kirkenes sentrum til Pulkneset.

Atkomstvei planlegges fra Høybuktnes på nordsiden av lufthavna i tråd med kommunedelplan for Tømmerneset. Veien fra E6 til Kirkenes Maritime Park vil bli i underkant av 4 km.

En etablering av Kirkenes Maritime Park vil medføre negative konsekvenser med hensyn til blant annet reindriftsnæringen, landskapsendringer, tap av kulturminner, forstyrrelse av fugleliv, støy og fare for forurensning av fjorden. Samtidig vil en etablering bidra til å nå vedtatte målsetninger knyttet til økt satsing på petroleumsindustrien i Kirkenes og herunder flere arbeidsplasser og kompetansebygging.



## 2 Bakgrunn

### 2.1 Formålet med planarbeidet

Formålet med planarbeidet er å tilrettelegge for etablering av sjørettet nærings- og havnevirksomhet ved Pulkneset i Sør-Varanger kommune. Nærings- og havneområdet har fått navnet Kirkenes Maritime Park (heretter forkortet KMP).

Det er ønske om å tilrettelegge et samlet areal på om lag 800 dekar til nærings- og havneformål. Herunder skal området for første utbyggingsfase reguleres uten krav til videre detaljregulering. Første fase skal tilrettelegges for om lag 160 dekar basevirksomhet og 40 dekar tilrettelagt for annen sjørelatert næringsvirksomhet.

### 2.2 Forslagsstiller, plankonsulent, eierforhold

Forslagsstiller for områdereguleringen er Sør-Varanger kommune.

Forslag til områderegulering er utarbeidet av tiltakshaver Kirkenes Maritime Park AS (heretter forkortet KMP AS). Da planarbeidet ble igangsatt het selskapet Pulkneset AS, men de har i planperioden skiftet navn på selskapet og næringsområdet.

KMP AS eies av CCB AS (1/3), Barlindhaug Eiendom AS (1/3) og Sør-Varanger Invest AS og GT Eiendom AS (tilsammen 1/3). Selskapets formål er eie, utleie, utvikling og nybygg av eiendommer, samt investere i andre selskaper.

Plankonsulent er Sweco Norge AS.

Hovedgrunneier er Finnmarkseiendommen (heretter forkortet FeFo). GTI Eiendom AS inngikk i august 2012 en opsjonsavtale med FeFo om feste av deler av FeFo sin grunn. Opsjonsavtalen er overført til KMP AS og forlenget til 1.9.2015. FeFo har i opsjonsavtalen en forutsetning om at hensyn som følger av finnmarksloven og Sametingets retningslinjer blir tilstrekkelig ivaretatt i planprosessen.

### 2.3 Bakgrunnen for planarbeidet

Bakgrunnen for planarbeidet er den økte offshorevirksomheten og et kommende behov for nye sjørettete service- og industriarealer i regionen. Dagens sjørettete næringsarealer i Kirkenes ligger sentralt i byområdet og det er stort press på arealene og stadig økende konflikt med øvrig bebyggelse. Tiltakshaver har et klart mål om at det skal etableres nye næringsarealer som ligger skjermet fra tettsteds- og sentrumsbebyggelsen i Kirkenes.

I gjeldende kommuneplan er områdene Slamfyllingene, Leirpollen/Tømmerneset, Jakobsnes og Reinøya alle satt av til havneområder. Samlet utgjør disse betydelige



arealer tiltenkt sjørettet industri- og havnevirksomhet. Tiltakshaverne bak områdereguleringen for KMP, vurderer dog at Pulkneset er bedre egnet til basevirksomhet og sjørettet industri enn de nevnte områdene. Tiltakshaver har utarbeidet eget notat vedrørende vurdering av alternative områder. Pulkneset vurderes som et godt alternativ fordi:

- Pulkneset vurderes som godt skjermet fra eksisterende tettstedsbebyggelse.
- Korsfjorden/Pulkneset er som regel isfri året rundt.
- Korsfjorden vurderes som egnet med tanke på trafiksikker skipstrafikk.
- Strandkanten ved Pulkneset er egnet til etablering av dypvannskaier.
- Området er relativt nært eksisterende hovedveinett og lufthavn.
- Norterminals planer om en etablering av oljeomlastingsstasjon på Gamneset vil kunne medføre positive synergieffekter.

Tiltakshaver vurderer områdene avsatt til havneformål i kommuneplanens arealdel som uegnet til deres planlagte virksomhet.

Indre del av Bøkfjorden som påvirkes av ferskvann både fra Langfjorden og Pasvikelva er mer utsatt for sjøis enn Korsfjorden. Herunder vurderes risikoen for sjøis som betydelig for områdene Slamfyllingene og Leirpollen. Eksisterende krav/bransjenormer for arbeid på oljeplattformer ved kai krever isfrie forhold med hensyn til blant annet dykkeoperasjoner. Dykkeoperasjoner er normalt å gjennomføre ved alle typer arbeider hvor oljeplattformer ligger til kai. Vedlikehold mv. av plattformer og annet utstyr hvor det er nødvendig med dykkeoperasjoner er en viktig del av tilbudet ved basen også i perioder med fare for sjøis. Av hensyn til disse kravene vurderer tiltakshaver det som avgjørende med minimal risiko knyttet til sjøis.

For Slamfyllingene vurderes dessuten forholdene knyttet til trangt sjøområdet ved havna som en begrensning i forhold til riggselskapers krav til innseilingsforhold. Det er også usikkerhet knyttet til potensiell kailengde for fartøy som ikke kan passere planlagt bru over Langfjorden.

Områdene Jakobnes Ytre Li vil ha for lite arealpotensial. Reinøya anses å ha en ugunstig beliggenhet i forhold til Kirkenes sentrum og utbygd infrastruktur.



## 2.4 Tidligere vedtak i saken

Saken har vært til politisk behandling tre ganger i Utvalg for plan og samferdsel og en gang i kommunestyret.

### Utvalg for plan og samferdsels behandling

26.06.2013 046/13 Forslag til planprogram	<p>Vedtak:</p> <p>I medhold av plan- og bygningslovens §§ 12-8 og 12-9, jmfør § 4-1, samt forskrift om konsekvensutredning § 6 vedtar utvalg for plan og samferdsel å varsle oppstart av planarbeid og at forslag til planprogram for områderegulering av Pulkneset – Kirkenes Industrial Park legges ut til offentlig ettersyn i 8 uker.</p>
29.11.2013 089/13 Planprogram	<p>Vedtak:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Kommunestyret vedtar å legge til grunn rådmannens tilrådning med hensyn til behandling av de innkomne merknader og høringsuttalelser.</li><li>2. Det skal for Pulkneset – Kirkenes Maritime Park utdypes bakgrunn og grunnlag for valg av lokalitet.</li><li>3. Alternativ 5 – Industriutbygging/bygg nå og Samspill/omforent utvikling/tenke helhet – legges til grunn for utredningsarbeidet. Konklusjoner i konsekvensutredningen legges til grunn for valg av nødvendige alternativer eller innsnevring i planarbeidene.</li><li>4. Kommunestyret forutsetter at forholdet til varslede innsigelse ivaretas i konsekvensutredningsarbeidet og at avklaringene foreligger før behandling av forslag til områderegulering.</li><li>5. I medhold av plan- og bygningslovens § 12-9, 3. ledd, samt forskrift om konsekvensutredningers</li></ol> <p>§ 7 fastsetter kommunestyret Planprogram for områderegulering av Pulkneset – Kirkenes Maritime Park, planID 2013009, datert 08.11.2013 med tillegg, jfr. dette vedtaks punkt 1-3.</p> <ol style="list-style-type: none"><li>6. Før planprogrammet fremmes for kommunestyret for endelig behandling, oversendes det Miljøverndepartementet for uttalelse i henhold til forskrift om konsekvensutredninger § 8.</li></ol> <p>Begrunnelse:</p> <p>Kommunestyret finner at planprogrammet tar opp de problemstillinger som knytter seg til tidligere vedtak i kommunestyret og som har relevans for saken. De innkomne høringsuttalelser og innspill ansees som tilstrekkelig vurdert og ivaretatt i planprogrammet, jmfør utvalgets vurderinger over. Kommunestyret ønsker å bruke konsekvensutredningsfasen til å gjøre nødvendige valg av alternativer, jf. alt. 5 i utvalgets alternative løsninger over.</p>



## Kommunestyrets behandling

26.03.2014 024/14 Planprogram	<p>Vedtak:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Kommunestyret vedtar å legge til grunn rådmannens tilrådning med hensyn til behandling av de innkomne merknader og høringsuttalelser.</li><li>2. Det skal for Pulkneset – Kirkenes Maritime Park utdypes bakgrunn og grunnlag for valg av lokalitet.</li><li>3. Alternativ 5 – Samspill/omforent utvikling/tenke helhet – legges til grunn for utredningsarbeidet. Konklusjoner i konsekvensutredningen legges til grunn for valg av nødvendige alternativer eller innsnevring i planarbeidene.</li><li>4. Kommunestyret forutsetter at forholdet til varslede innsigelse ivaretas i konsekvens-utredningsarbeidet og at avklaringene foreligger før behandling av forslag til område-regulering.</li><li>5. I medhold av plan- og bygningslovens § 12-9, 3. ledd, samt forskrift om konsekvens-utredninger § 7 fastsetter kommunestyret Planprogram for områderegulering av Pulkneset – Kirkenes Maritime Park, planID 2013009, datert 08.11.2013 med tillegg, jfr. dette vedtaks punkt 1-3.</li></ol> <p>Begrunnelse:</p> <p>Kommunestyret finner at planprogrammet tar opp de problemstillinger som knytter seg til tidligere vedtak i kommunestyret og som har relevans for saken. De innkomne hørings-uttalelser og innspill ansees som tilstrekkelig vurdert og ivarettatt i planprogrammet, jamfør rådmannens vurderinger over. Kommunestyret ønsker å bruke konsekvensutredningsfasen til å gjøre nødvendige valg av alternativer.</p>
-------------------------------------	--

## 2.5 Utbyggingsavtaler

Det er ikke utarbeidet utbyggingsavtale knyttet til opparbeidelse av nødvendig infrastruktur til industriområdet. Dersom kommunen skal overta deler av infrastrukturen vil det utarbeides en utbyggingsavtale.

## 2.6 Krav til konsekvensutredning

Områdereguleringen har til hensikt å legge til rette for nye utbyggingsområder og faller dermed inn under § 2, bokstav d "områdereguleringer som innebærer utlegging av nye områder til utbyggingsformål" i forskrift om konsekvensutredninger. Planen behandles derfor etter kapittel III som innebærer krav om planprogram og konsekvensutredning. Ansvarlig myndighet for konsekvensutredningen er Sør-Varanger kommune. Det vises til vedtatt planprogram datert 8.11.2013 vedtatt av kommunestyret 26.3.2014.



# 3 Planprosessen

## 3.1 Samkjørte planprosesser

Planprosessen er samkjørt med kommunedelplan for Tømmernes, Norterminals områderegulering for oljeomlastingsstasjon på Gamnes og Forsvarsbyggs områderegulering for GSV skyte- og øvingsfelt. De ulike tiltakshaverne hatt tett dialog underveis.

Planprosessene er samkjørt med hensyn til fremdrift, utredninger og medvirkning/informasjon.

## 3.2 Felles utredningsprosess

På grunn av at de ulike plantiltakene for Tømmerneset til dels er av gjensidig betydning for hverandre og for å bedre kunne vurdere de samlede konsekvensene av tiltakene er det valgt å samkjøre utredningsarbeidet. Følgende utredninger/tema er dekt som del av kommunedelplanen hvor etableringen av Kirkenes Maritime Park er tatt med i konsekvensvurderingen:

- Konsekvenser for reindrift – NINA
- Konsekvenser for samisk bosetting, utmarksbruk og sjølaksefiske - NIKU
- Konsekvenser for landskapsbilde – Norconsult
- Konsekvenser for folkehelse og barn og unges oppvekstvilkår – Norconsult
- ROS-analyse KDP
- Notat laksefisk og marin fisk – Norconsult
- Beskrivelse friluftsliv
- Beskrivelse naturressurser



### 3.3 Felles medvirknings og informasjonsprosess

#### Varsel om oppstart og høring av planprogram

Oppstart av planarbeid og høring av planprogram ble varslet i avis og berørte grunneiere og høringsinstanser ble varslet per brev.

I løpet av høringsperioden i forbindelse med varsel om oppstart av planarbeidet og høring av planprogrammet kom det inn innspill til planarbeidet fra i alt 12 berørte instanser/parter, herunder:

- Fylkesmannen i Finnmark,
- Sametinget,
- Finnmark fylkeskommune,
- Forsvarsbygg (felles innspill vedrørende planer for Tømmerneset),
- Statens vegvesen (innspillet er rettet til KDP for Tømmernes),
- Kystverket,
- Avinor,
- Fiskeridirektoratet,
- Reindriftsforvaltningen i Øst-Finnmark (felles vedrørende planer for Tømmerneset),
- Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE),
- Berørte hytteeiere Astrid og Arnulf Larsen m/fl,
- Reinbeitedistrikt 5 A/C Pasvik og
- Reinbeitedistrikt 4 og 5b Sállan – Cižašnjarga / Skogerøya – Spurvneset (Innspillet gjelder planarbeidet på Tømmerneset og forsvarets skyte- og øvingsfelt.)

Oppsummering av innspillene med tiltakshavers kommentarer er gjengitt i kapittel 9.

#### Øvrig medvirkning og informasjon

Medvirkningsprosessen og informasjon er i stor grad samkjørt med nevnte pågående planprosesser. Som del av planarbeidet for Tømmerneset er det avholdt åpne informasjonsmøter underveis i prosessen. Møtene er avholdt i regi av kommunen som forslagsstiller.

Tiltakshaver har også avholdt dialog med berørte parter underveis. Det er blant annet avholdt egne møter med representanter for berørte reinbeitedistrikt.





# 4 Planstatus og rammebetingelser

## 4.1 Kommunale planer

Følgende kommunale planer anses som særlig relevant:

- Kommuneplanens samfunnsdel
- Gjeldende arealplaner; herunder:
  - Kommuneplanens arealdel
  - Reguleringsplan for deler av Korsfjorden og Bøkfjorden

### Kommuneplanens samfunnsdel

Ny kommuneplanens samfunnsdel for Sør-Varanger kommune ble vedtatt av kommunestyret 29.9.2014 og gjelder for perioden 2014-2026. Overordnet visjon for Sør-Varanger kommune lyder:

*«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 12000 innbyggere ved planperiodens utløp, og ha en kvalitet som gjør kommunen attraktiv som bosted og for etableringer og knoppskyting i privat næringsliv.»*

Herunder nevnes blant annet at det skal planlegges for 1200 nye arbeidsplasser, fordelt på industriarbeidsplasser, handel, annen service og tjenesteyting og at sjøvendte næringsarealer forbeholdes virksomhet som er avhengig av tilknytning til havet. Samfunnsplanen omfatter videre 5 satsingsområder for kommunen, herunder næringsutvikling, infrastruktur, barn og ungdom, kompetansebygging og folkehelse.

For satsingsområde næringsutvikling er det angitt en visjon om at «*Regionssenteret Sør-Varanger er den kommunen med størst konkurransekraft og verdiskapning i hele Øst-Finnmark*». Herunder er det angitt flere delmål hvorav:

*«Sør-Varanger er fremtidig vertskommune petroleumsindustri/-basevirksomhet i Øst-Finnmark.»*

En av strategiene er at «*fremtidig havnerelatert industriutvikling skal foregå på Tømmerneset. Her tilbys det basefunksjoner overfor norsk og russisk petroleumsvirksomhet i Barentshavet.*»

For satsingsområdet infrastruktur er satsing på havne- og industri/næringsareal satt som første prioritet for å nå målet om en forutsigbar næringsretta infrastruktursatsing.



## Gjeldende arealplaner

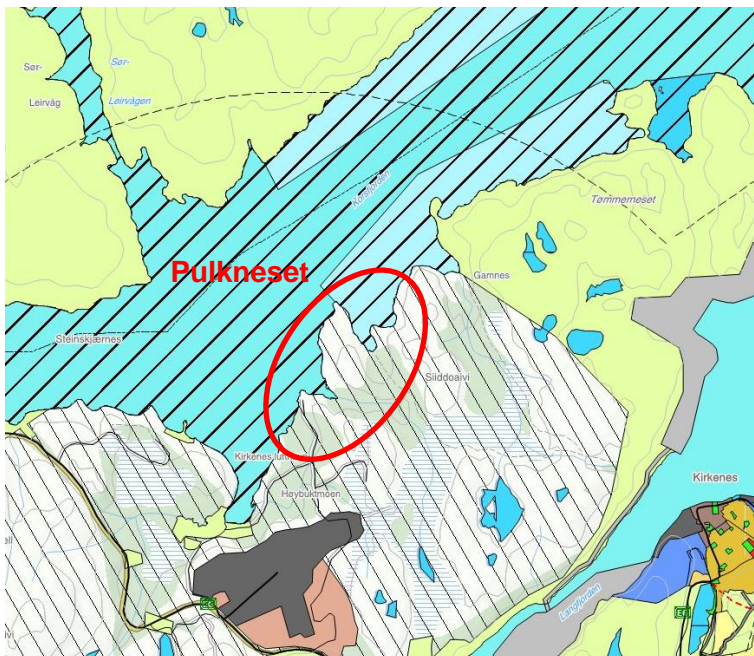
Kommuneplanens arealdel for Sør-Varanger kommune er gjeldende for området på land. Sjøarealene er regulert i reguleringsplan for deler av Korsfjorden og Bøkfjorden.

### Kommuneplanens arealdel

Kommuneplanens arealdel for Sør-Varanger kommune trådte i kraft 5.10.2005. Planområdet på land er avsatt til bruk av forsvaret.

I kommuneplanens arealdel er det videre satt av i alt 4 større områder til fremtidig sjørettet næringsareal i tillegg til eksisterende næringsarealer i Kirkenes.

Ingen av de fire områdene for fremtidig sjørettet næringsareal er per i dag utbygd. For området Slamfyllingene er det vedtatt områderegulering for nytt industriområde (KILA) og utarbeidet forslag til detaljregulering for ny sørlig atkomstvei.



Figur 1 Utsnitt av kommuneplanens arealdel (hentet fra Sør-Varanger kommunes kartinnsyn)

### Reguleringsplan for deler av Korsfjorden og Bøkfjorden

Reguleringsplanen for deler av Korsfjorden og Bøkfjorden ble vedtatt 29.1.2007 og omfatter områder i sjø for omlastingsoperasjoner for petroleumsprodukter. Enhver virksomhet som skal omlaste petroleumsprodukter til sjøs må i tillegg innhente særskilt tillatelse av flere statlige myndigheter. I tillegg er området mellom Pulkneset og Garneset regulert til Akvakultur for marine fiskearter iht. kommuneplanens arealdel.



Figur 2 Utsnitt av reguleringsplan for Korsfjorden og Bøkfjorden

Områdene utenfor Pulkneset er regulert til omlasting av råolje, gasskondensat og andre petroleumsprodukter. Området SS5 hvor det tillates STS-omlastning ligger fra ca 1100-1300 meter fra Kvalbuktneset/Pulkneset. Tilknyttet området SS5 er det angitt et fareområde knyttet til brann og eksplosjon med 300 meter radius. Det er også angitt en støysesone med 1200 meter radius hvor det ikke tillates nyanlegg, virksomhet eller annen permanent opphold som ikke er tilknyttet drift ved omlasting eller lagring av petroleumsprodukter.

## 4.2 Fylkeskommunale og regionale forventinger og retningslinjer

Av fylkeskommunale føringer er følgende vurdert som særlig relevant med hensyn til planlagt industrietablering på Pulkneset:

- Fylkesplanen for Finnmark 2006-2009(11)
- Energistrategier for Finnmark 2010-2013

### Fylkesplanen for Finnmark 2006-2009(11)

Fylkesplanen for Finnmark ble opprinnelig vedtatt for perioden 2006-2009 men kapittel 4 vedrørende arealpolitikk er gjort gjeldende frem til regional plan for arealforvaltning er vedtatt. Følgende punkter vurderes å være aktuelle:

4.1 Vern av naturområder: «kommunene sikrer inngrepsfrie naturområder i arealplaner og følger opp dette i arealforvaltningen».

4.2 Vern av kulturminner og kulturmiljø: «kommunene gjennom utøvelse av sin planmyndighet ivaretar og synliggjør kulturminner, kulturmiljøer og kulturlandskap».

4.4 Reindriftens arealbehov: «Å sikre ressurser og arealer for reindriftsnæringen»

### Energistrategier for Finnmark 2010-2013

Energistrategier for Finnmark ble vedtatt av fylkestyret i 2010. Strategien omfatter videre satsing på både petroleum og fornybar energi.



*«Finnmark skal bli Nordområdenes ledende energiregion gjennom aktiv satsning på utvikling av petroleumsressurser og fornybare energikilder.»*

Behovet for god planlegging, konsekvensutredninger og tiltaksplaner påpekes som viktige instrumenter for at etablering av ny infrastruktur gjennomføres på en mest mulig miljøvennlig måte. Herunder vises det til spesielt til forholdet til reindriftsnæringen arealbehov og viktigheten av langvarige løsninger.

#### Mål for petroleumssatsingen

Energistrategier for Finnmark påpeker at det er viktig at petroleumsaktiviteter i Barentshavet kommer Finnmark til gode og at erfaringene fra Snøhvit viser en samlet positiv effekt på samfunnsutviklingen i regionen. Samtidig påpekes utfordringene knyttet til sikkerhet, natur og miljø, herunder CO<sub>2</sub>-utslipp.

Overordnet mål er:

*«Å etablere Finnmark som en kompetent olje- og gassregion i nært samarbeid med industrien, nasjonale myndigheter og lokale ressurser.»*

Det vises dessuten til regjeringens nordområdestrategi vedrørende betydningen av etablering av ulike basefunksjoner for videre satsing på olje- og gassvirksomheten i Barentshavet.

Det er videre påpekt at man bør legge til rette for regional pendling av arbeidskraft som vil gjøre det lettere å rekruttere arbeidskraft fra hele fylket og dermed øke spredningseffekten av ringvirkningene.

### **4.3 Nasjonale forventninger og retningslinjer**

Herunder angis hvilke nasjonale føringer som anses som relevant med hensyn til planarbeidet. Av overordnede nasjonale føringer vurderes «Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging» som er utgitt av Miljøverndepartementet som særlig relevant.

T-1497 Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging ble vedtatt 24. juni 2011 og stiller forventninger til kommuner og fylkeskommuner vedrørende følgende tema:

- Klima og energi
- By- og tettstedsutvikling
- Samferdsel og infrastruktur
- Verdiskaping og næringsutvikling
- Natur, kulturmiljø og landskap
- Helse, livskvalitet og oppvekstmiljø

Følgende konkretiserte føringer vurderes som særskilt relevant:

- Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging 2014



- Statlige planretningslinjer for differensiert forvaltning av strandsonen langs sjøen 2011
- Nasjonale laksefjorder
- Inngrepsfrie naturområder i Norge (INON)
- Vannforskriften og EUs rammedirektiv for vann 2000/60/EF (Vanndirektivet)
- Regjeringens Nordområdestrategi datert 1.12.2006

### Statlige planretningslinjer for differensiert forvaltning av strandsonen langs sjøen

Statlige planretningslinjer for differensiert forvaltning av strandsonen langs sjøen ble fastsatt 25. mars 2011 med formål å tydeliggjøre nasjonal arealpolitikk i 100-metersbeltet langs sjøen.

*«Målet er å ivareta allmenne interesser og unngå uheldig bygging langs sjøen, jfr. forbudet mot tiltak i 100-metersbeltet langs sjøen i § 1-8 i plan- og bygningsloven av 27. juni 2008 nr. 71 (plan- og bygningsloven). Det skal gjennomføres en sterkere geografisk differensiering, der vernet gjøres strengest i sentrale områder der presset på arealene er stort.»*

I retningslinjene deles landet inn i tre hovedområder etter hvilket press det er på arealene langs sjøen. Finnmark inngår i området med mindre press på arealene hvor kommunene har noe større råderett enn i kommunen/fylker med sterkere press på områdene.

*«I områder uten press vil det være enklere for kommunene å gi tillatelse til å bygge enn i områder der presset er stort. Det vil gi kommunene utenfor pressområdene mulighet til å inkludere 100-metersbeltet langs sjøen i sine helhetlige utviklingsstrategier. Dette innebærer at kommunene kan vedta planer som innebærer utbygging til ulike formål også i 100-metersbeltet.»*

Følgende retningslinjer innenfor 100-metersbeltet vurderes særskilt aktuelle:

- *«Utbygging bør så langt som mulig lokaliseres til områder som er bebygd fra før, slik at utbyggingen skjer mest mulig konsentrert. Utbygging i urørte områder med spesielle friluftsjøer, natur- og landskapskvaliteter eller kulturminneinteresser skal unngås. Det gjelder for eksempel utbygging i kyst- og fjordlandskaper med spesielle kvaliteter.»*
- *«Spørsmålet om bygging skal vurderes i forhold til andre allmenne interesser. Det bør ikke tillates utbygging i områder som har spesiell verdi i forbindelse med friluftsliv og allmenn ferdsel, naturkvaliteter, naturmangfold, kulturminner, kulturmiljøer og landskap. Forholdet til andre interesser, som for eksempel landbruk, fiske, oppdrett og reindrift må også vurderes. Der det tillates bygging, bør hensynet til andre interesser ivaretas best mulig.»*
- *«Behovet for næringsutvikling og arbeidsplasser, for eksempel satsing på reiseliv og turisme, skal tillegges vekt i vurderingen av tiltak i 100-metersbeltet. Disse hensynene må veies opp mot hensynet til de allmenne interesser som er angitt foran.»*



- «Vurderingen vil være avhengig av hva slags type tiltak det gjelder. Det kan være grunnlag for å tillate visse tiltak nær sjøen, som for eksempel brygger, naust, nærings tiltak og sjørettede reiselivs anlegg.»

Videre er det presisert at retningslinjene også gjelder for by- og tettstedsområder. «Arealer til bolig-, sentrums- og næringsutvikling bør som et utgangspunkt prioriteres foran arealer til fritidsboliger.»

### **Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging**

Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging har til hensikt «å oppnå samordning av bolig-, areal- og transport-planleggingen og bidra til mer effektive planprosesser. Retningslinjene skal bidra til et godt og produktivt samspill mellom kommuner, stat og utbyggere for å sikre god steds- og byutvikling.»

Retningslinjene omfatter blant annet nasjonale mål av betydning for bolig-, areal- og transportplanlegging, viktige prinsipper for hva som bør vektlegges i planleggingen, samarbeidsbehov og ansvar i gjennomføringen.

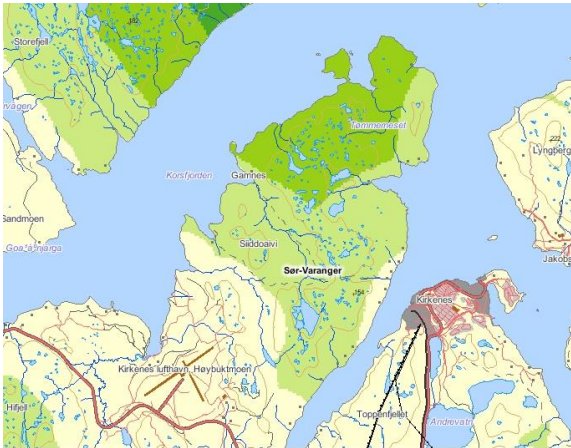
Viktige målsetninger som er at planlegging av arealbruk og transportsystem skal fremme

- samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnyttelse,
- god trafiksikkerhet og effektiv trafikkavvikling.
- bærekraftige byer og tettsteder,
- verdiskaping og næringsutvikling,
- helse, miljø og livskvalitet,
- kompakte byer og tettsteder,
- klima- og miljøvennlige transportformer
- tilstrekkelig boligbygging i områder med press
- regionale løsninger på tvers av kommunegrenser

### **Inngrepsfrie naturområder i Norge (INON)**

Målet om bevare gjenværende inngrepsfrie natur er uttrykt i flere stortingsmeldinger de senere årene. I «Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging» (2011) viser regjeringen til en forventning om at «hensyn til inngrepsfrie naturområder uten tyngre tekniske inngrep (INON-områder) vektlegges i planleggingen.»

Bakgrunnen for dette er ønske om å hindre ødeleggelse av viktige biotoper og å bevare storslåtte fjellandskap. Som del av dette er områder mer enn 1 km unna tyngre tekniske inngrep definert som INON-områder.



Figur 3 INON-områder hentet fra Direktoratet for naturforvaltning

Kartet viser avstand fra tyngre teknisk inngrep:

Lys grønn = 1-3 km  
Mellomgrønn = 3-5 km  
Mørk grønn = >5 km

### Nasjonale laksefjorder

Stortinget har opprettet 52 nasjonale laksevassdrag og 29 nasjonale laksefjorder for å gi våre viktigste laksebestander en særskilt beskyttelse. Laksebestandene som inngår i ordningen skal beskyttes mot inngrep og aktiviteter i vassdragene og i de nærliggende fjord- og kystområdene. En forutsetning for beskyttelse av villaksen er at «*summen av endringer i aktivitetene i vassdragene og fjordene over tid ikke skal medføre økt, men snarere redusert risiko for villaksen*» (St.prp. nr. 32 (2006-2007)). Korsfjorden inngår i den nasjonale laksefjorden Neidenfjorden/Bøkfjorden nedfelt i St.prp.nr.32 (2006-2007) «Om vern av villaksen og ferdigstilling av nasjonale laksevassdrag og laksefjorder». Fjordsystemet som utgjør den nasjonale laksefjorden Neidenfjorden/Bøkfjorden er et omfattende fjordsystem.

### Vannforskriften og EUs rammedirektiv for vann 2000/60/EF (Vanndirektivet)

Forskrift om rammer for vannforvaltningen (Vannforskriften) trådte i kraft 1.1.2007 og gjennomfører EUs vanndirektiv i norsk rett. Det generelle målet er at alle vannforekomster minst skal opprettholde eller oppnå "god tilstand" i tråd med nærmere angitte kriterier. Tilstanden i overflatevann (herunder blant annet kystvann) skal beskyttes mot forringelse, forbedres og gjenoprettes med sikte på at vannforekomstene skal ha minst god økologisk og god kjemisk tilstand, i samsvar med gitte klassifiseringsfaktorer.

Korsfjorden er registrert som en egen vannforekomst (0424030400-C) og er en del av Neiden vannregion (Geodata). Både økologisk tilstand, økologisk potensial og kjemisk tilstand er udefinert/ikke behandlet av vannregionutvalget (VRU).

### Regjeringens Nordområdesatsing – Nordkloden

Regjeringen Solberg fremla ny nordområdesatsing i dag 10.11.2014. Dokumentet er ikke gjennomgått i detalj, men viderefører i stor grad den forrige regjeringens nordområdestrategi (St. meld. 7 2011-2012) fra 2006 og handlingsprogrammet «Nye byggesteiner i nord fra 2009» hva gjelder blant annet videre satsing på petroleumsindustrien i nordområdene. Det pekes også på samarbeidet på tvers av



landegrenser, ivaretagelse av urfolksinteresser, kunnskapsutvikling, forskning og utdanning, sikrere infrastruktur, bedre beredskap og miljøvern og overordnet tilrettelegging (mer effektive planprosesser).

#### **4.4 Relevant pågående planarbeid**

Kommunedelplan for Tømmerneset, områderegulering for Norterminals oljeomlastingsstasjon på Gamneset og områderegulering for Forsvarets skyte- og øvingsfelt vurderes som særskilt relevant. Det vises til kapittel 3 vedrørende samkjøring av planprosessene. Disse planene omtales ikke nærmere.

I tillegg til nevnte planer påpekes KVU E6 Høybuktmoen – Kirkenes som relevant.

##### **KVU E6 Høybuktmoen - Kirkenes:**

Det er utarbeidet et utfordringsnotat med forslag til avgrensning. Av hovedutfordringer er det satt opp havn, vei til havn, fly og jernbane. Målet er helhetlig, konkurransedyktig og realiserbare løsninger på kort og lang sikt. Det arbeides nå med behovsanalyse, definering av mål og konseptutvikling.

Videre skal det utarbeides mulighetsanalyse, konseptanalyse, drøfting og anbefaling. Høring og KS1 planlegges medio 2015. Vedtak tenkes i starten av 2016.

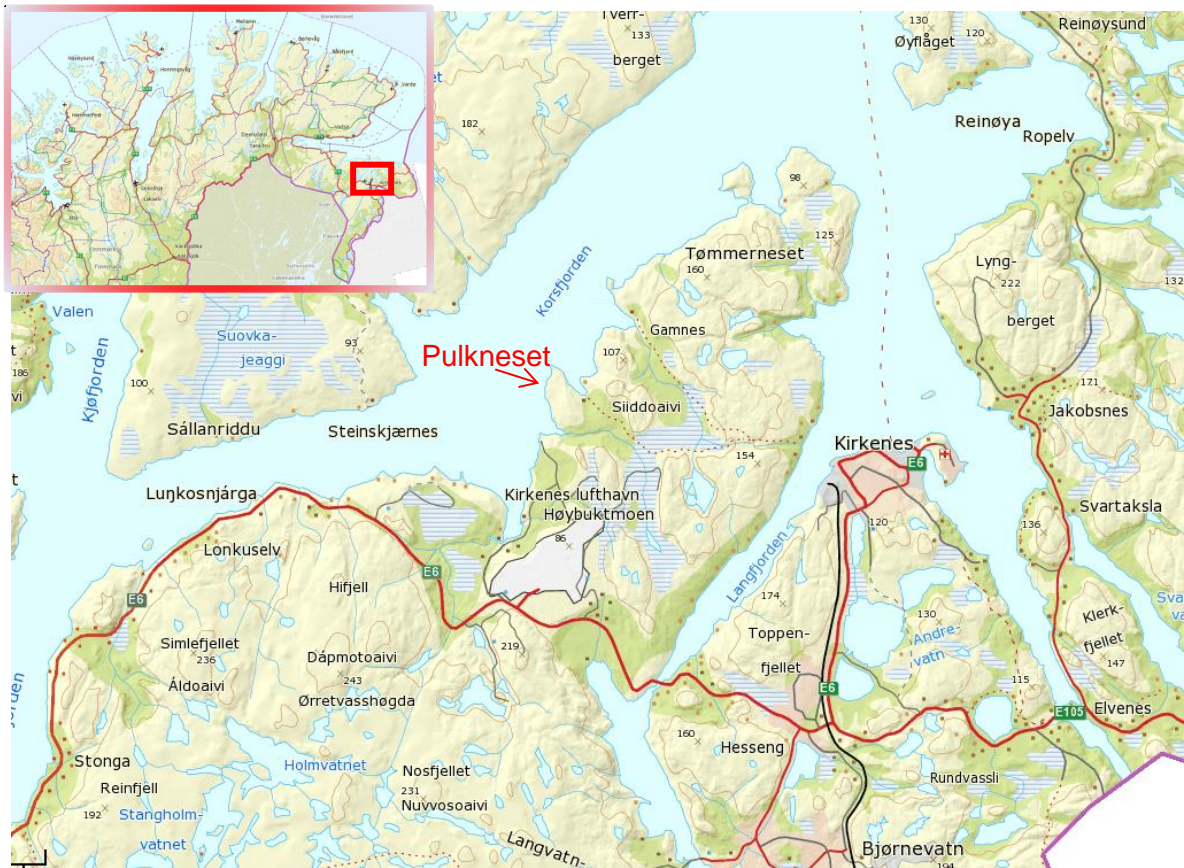


# 5 Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold

## 5.1 Beliggenhet

Planområdet ligger nord for Kirkenes lufthavn/Høybuktkmoen 7-8 km innover Korsfjorden. I luftlinje ligger området 6-7 km vest-nordvest for Kirkenes.

Planområdet omfatter området fra og med lille Gammesbukkt/Geresgohppi i nordøst, Pulkfjellet inklusive Pulkneset/Geresnjårga, Kvalbukta/Fálesgohppi og Kvalbuktneset, Kristinebukta.



Figur 4 Oversiktskart (fra Norgeskart)



Figur 5 Kart over nærområdet



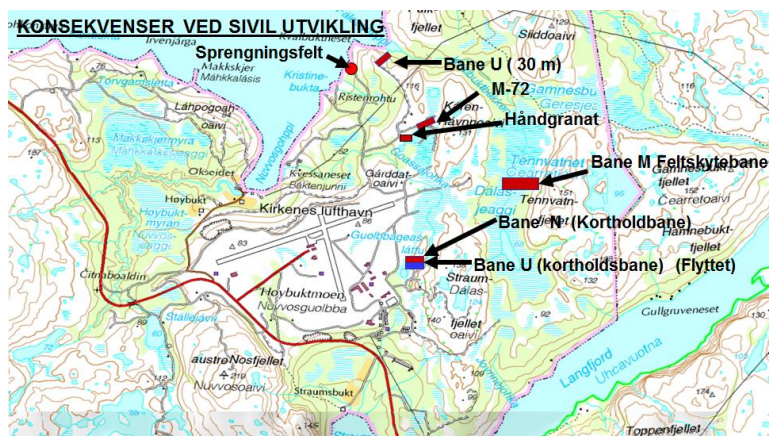
Planområdet har en geografisk utstrekning på ca. 2,5 km fra Kvalbuktneset ved Kristinebukta i sør til og med Lille Gamnesbukta i nord. Herunder inngår Kvalbukta og Pulkneset med Pulkfjellet. Ved Kvalbuktneset og i buktene Kvalbukta og Lille Gamnesbukta strekker planen seg opp til om lag 40 moh. Øverste punkt på Pulkfjellet er på ca 80 moh.

Planen strekker seg også ca 200-300 meter ut i sjøen hvorav maksimal utfyllingsområde utgjør om lag 250 meter.

## 5.2 Dagens bruk av arealene

### Forsvaret

Forsvaret benytter deler av arealene innenfor planområdet til øvings- og skytefelt. Hele området inngår i båndlagt området for forsvaret. Forsvarets skytebaner ved Garnison Sør-Varanger er vist på kartet under. Med unntak av sprengningsfeltet ligger alle de øvrige banene inklusive skytebanenes faresoner utenfor planområdet. Forsvarsbygg vurderer likevel å flytte inntil 4 av deres skytebaner i tillegg til sprengningsfeltet. I tillegg til ønske om utvikling av industriområde på Pulkneset merker Forsvaret press fra økt sivil lufttrafikk ved Høybuktneset, samt annen utbygging på Tømmerneset.



Figur 6 Forsvarets skytebaner (Kart fra Forsvarsbygg)

### Reindrift

Planområdet inngår i reinbeitedistriktene 5 A/C Pasvik og 4 og 5 B Sállan – Cižašnjarga / Skogerøya - Spurvnese sine beiteområder. Området benyttes både sommer og vinter.

### Eksisterende bebyggelse

Innenfor planområdet, ved lille Gamnesbukta er det 1 fritidsbolig med tilhørende bygninger. Det er også et mindre uregistrert bygg på eiendommen gnr 11 bnr 22. Planområdet er ellers ubeygd.



### 5.3 Bruk av nærliggende arealer

Av omkringliggende bebyggelse finnes spredt bolig- og fritidsbebyggelse, Kirkenes lufthavn Høybuktmoen og Forvarets Garnison Sør-Varanger.

#### **Boliger og fritidsbebyggelse ved Høybukta**

Ved Høybukta nord for planlagt atkomstvei er det spredt bolig- og fritidsbebyggelse. Bebyggelsen omfatter i alt 7 eneboliger/våningshus og 2 fritidsboliger. Bebyggelsen ligger 0,8 til 1,7 km sør/sørvest for industriområdet.

#### **Fritidsbebyggelse ved Makkskjæret**

Ved Makkskjæret nord for høyden Láhpogoahoivi/ Lappegammehodet ligger det ytterligere 5 fritidsboliger. Fritidsboligene ligger i en avstand på 1,1 til 1,7 km rett vest for planlagt industriområde.

#### **Kirkenes lufthavn Høybuktmoen**

Kirkenes lufthavn Høybuktmoen ligger like sør for planlagt atkomstvei til industriområdet. Selve industriområdet vil ligge ca 1,2 km fra rullebanen og ca 70-75 høydemeter lavere i terrenget.

#### **Garnison Sør-Varanger**

Garnison Sør-Varanger ligger ca 2 km sør for planlagt industriområde.

### 5.4 Bruken av sjøarealet

#### **Fritidsfiske i Korsfjorden**

Det er per i dag ingen registrerte lakseplasser i drift innenfor området. Det er flere nærliggende lakseplasser like sør for tiltaksområdet. Omfanget av øvrig fritidsfiske er ikke kjent.

#### **Fiskeriinteresser**

Det er ikke registrert gyteplasser eller andre særlige fiskeriinteresser i nærområdet jf. fiskeridirektoratets kartdata (Fiskeridirektoratet).

#### **Sjøtrafikk**

Korsfjorden har etablert farled (biled) fra Bøkfjorden til Kjøfjorden (Fiskeridirektoratet). Ellers blir fjorden benyttet som transportåre for småbåttrafikk mellom Fiskebukta/Gáanasnjárga og Skogerøya.

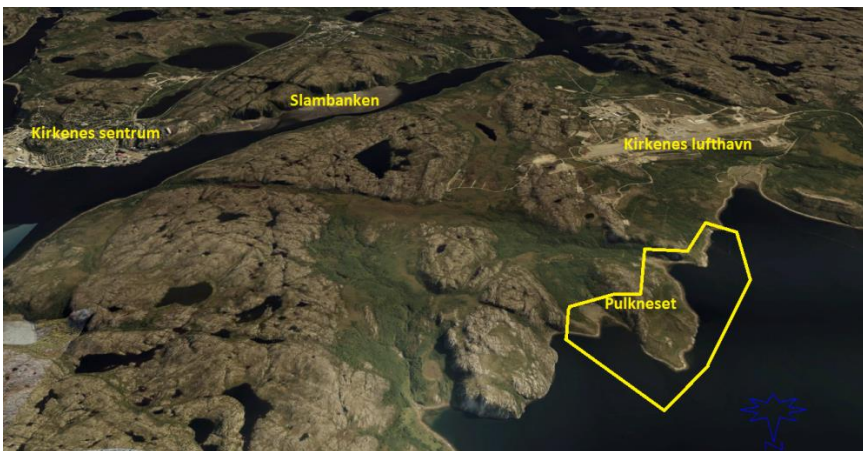


## 5.5 Stedets karakter

Planområdet omfatter en fritidseiendom med fritidsbebyggelse i Lille Gamnesbukta og er for øvrig ubebygd. Områdene ved Kvalbuktnes bærer preg av forsvarets aktiviteter. Området fremstår ellers i hovedsak som uberørt.

## 5.6 Landskap

Planområdet utgjør fjellområder med enkelte skogkledde områder og spredt vegetasjon. Vegetasjonen i området er ellers sparsom. Landskap, natur og miljø beskrives ytterligere under vurdering av konsekvenser med tanke på forurensning, landskap og naturmangfold.



Figur 7 Landskapsbilde (fra Norge i 3D)

## 5.7 Lokalklimatiske forhold

### Vær og vind

Dominerende vindretning ved Kirkenes lufthavn Høybuktnesmoen er sør og sør-sørøst. Store deler av industriområdet ligger dermed i le av dominerende vindretning. Kirkenes har relativt begrenset årsnedbør sammenlignet med andre kystbyer i Norge. Som følge av klimaendringer må en ta høyde for økte nedbørmengder og dermed økt flomfare i årene fremover. Middelsestemperaturen ved Kirkenes lufthavn går fra ca +12,5 °C i juni til -12,0 °C i januar/februar. Middelsestemperaturen er lavere enn 0 °C i ca 6 måneder.

De lokalklimatiske forholdene vurderes generelt som egnede med hensyn til normalforholdene i regionen.

### Sjøis i Korsfjorden

Sjøis er generelt ikke et problem i Korsfjorden eller i ytre del av Bøkfjorden. Ut fra observasjoner de siste 20 årene vil det ikke forekomme sjøis med en viss mengde trafikk i Korsfjorden.



## 5.8 Havnivåstigning, stormflo og sårbare områder

I følge Klimatilpasning Norge sin rapport «Havnivåstigning – Estimerer av framtidig havnivåstigning i norske kystkommuner (revidert utgave 2009) er forventet havnivåstigning ved Kirkenes:

- År 2050 relativt år 2000: 16 cm (usikkerhet: 8-30)
- År 2100 relativt år 2000: 60 cm (usikkerhet: 40-95)

Beregnete maksimale høyvann (stormflo) per i dag:

- Høyvann med 1000 års gjentaksintervall er + 252 cm
- Høyvann med 200 års gjentaksintervall er + 239 cm

Beregnete sårbare områder mht. bygg og anlegg jf. TEK10 § 7-2:

Sårbare områder beregnes for 50 og 100 års perspektiv (levetid), samt for 200 års hendelse (sikkerhetsklassene F2) og 1000 års hendelse (sikkerhetsklasse F3). Sårbare områder beregnes slik:

Maksimal stormflo fra DSB + faktor for gjentakelsesintervall + bølgepåvirkning. Bølgepåvirkningsfaktoren må avklares med Sør-Varanger kommune. For områder som er spesielt utsatt for store bølger, må dette tas med i regnestykket. Bølgepåvirkning skal vurderes særkilt med hensyn til vind, topografi, sjøbunnsforhold og strandkant. Det er ikke gjennomført en beregning, men området ved Pulkneset vurderes generelt som ikke spesielt utsatt. Det er derfor ikke lagt inn en ekstra bølgepåvirkningsfaktor i denne utregningen. I tillegg til bølgepåvirkning skal lokale forhold vurderes med hensyn til påvirkning ved elvemunninger. Området ligger ikke ved en elvemunning og det behøves ikke å beregnes ekstra sikkerhetsfaktor knyttet til flom i elv. Vassdragene som renner ut i sjøen innenfor planområdet er for små til å påvirke vannstand og er derfor uvesentlig i denne sammenheng.

50 års perspektiv (år 2050 relativt år 2000) relativt NN 1954				
	maksimal stormflo DSB	gjentakelsesintervall	bølgepåvirkning	sårbare områder
200 års hendelse (F2)	+ 261	+ 10	+ 0	+ 271 cm
1000 års hendelse (F3)	+ 261	+ 25	+ 0	+ 286 cm

Figur 8 Sårbare områder 50 år

100 års perspektiv (år 2100 relativt år 2000) relativt NN 1954				
	maksimal stormflo DSB	gjentakelsesintervall	bølgepåvirkning	sårbare områder
200 års hendelse (F2)	+331	+ 10	+ 0	+ 341 cm
1000 års hendelse (F3)	+331	+ 25	+ 0	+ 356 cm

Figur 9 Sårbare områder 100 år



## 5.9 Kulturminner og kulturmiljø

Planområdet omfatter flere registrerte kulturminner. Herunder

- Automatisk fredet steinrøys (mulig grav) ved Lille Gammesbukta (Geresgohppi) med middels verdi
- Ikke fredet voll (Ristenruotto) med liten verdi
- Automatisk fredet tuft (Høybukta nordøst) med middels verdi
- Rester etter tysk aktivitet fra 2. verdenskrig med liten verdi

Det finnes også flere kulturminner i nærområdet. Enkelte av disse ligger nær foreløpig planlagt veitrase til Kirkenes Maritime Park.

## 5.10 Naturverdier

Vegetasjonen er hovedsakelig fattig heivegetasjon med innslag av næringsfattig myr og ung, lav bjørkeskog i lavereliggende områder. Arealer avsatt til industriområde framstår som uberørte, men området for øvrig er preget av menneskelig aktivitet knyttet til lufthavna samt Forsvarets skyte- og øvingsfelt.

### Vegetasjon og naturtyper

#### Viktige naturtyper

Det er ikke registrert viktige områder for naturtyper innenfor selve planområdet. Ved Høybukta sør for planområdet er områder ved Nuvsjohka, elva som renner ut i Høybukta, svært viktig med funn av rødlistede arter. Selve deltaet der elva renner ut omfatter også en viktig naturtype.

#### Annen flora og vegetasjon

Pulkneset og omkringliggende områder består hovedsakelig av eksponerte berg og fattig hei og bjørkeskog. I beskyttede bukter, som Kristinebukta og Fálesgohppi, er det innslag av strandeng og sumpvegetasjon, med typiske arter som saltsiv, rødsvingel, pølstarr, fjæresaulauk og fjæresøte. Ingen av områdene har imidlertid verdier som tilsier registrering som prioritert naturtype.

### Pattedyr og fugl

Pulkneset og omkringliggende fjellområder har sannsynligvis ingen spesiell betydning for pattedyr eller fugler. Det er hovedsakelig gjort observasjoner av ordinære arter. Tyvjo som er registrert som nær truet er observert i nærheten av Pulkneset, innenfor planlagt industriområde. Buktene i området benyttes sannsynligvis av furasjerende sjø- og vadefugl. Fjellvåk hekker innenfor influensområdet.

Innenfor influensområdet er det tidligere i 2013 registrert et viktig viltområde. Våtmarkskomplekset som består av myrene Dálasjeaggi og Ceresjággi med nærliggende



bjørkeskog og tjern er vurdert som viktig på grunn av flere gode leveområder for vadefugl og spurvefugl.

Indre deler av Høybukt er vurdert til å være et lokalt viktig viltområde på grunn av gode kvaliteter for vade- og andefugl. Tyvjo og fiskemåke som begge er nær truet er observert her i nyere tid.

## 5.11 Rekreasjonsverdi og friluftsliv

Rekreasjon er omtalt i Norconsult sin utredning knyttet til KDP for Tømmernes. «*Store områder er båndlagt av flyplassen og forsvarets anlegg, dvs. garnisonen, skytebanene og øvingsområdene. På grunn av disse aktivitetene som både representerer direkte fareområder, samt produserer mye støy, er det naturlig at tradisjonelt friluftsliv i området begrenses. Her utøves friluftslivet hovedsakelig av fastboende og personer som eier hytter/fritidshus nær kystområdene. Disse gruppene benytter også nære sjøområder for sine aktiviteter. Jakt og fiske på Tømmerneset skjer svært sporadisk, i likhet med rene opplevelsesturer.*»

## 5.12 Naturressurser

### Fiskeri/havbruk

Fiskeri/havbruk er omtalt i Norconsult sitt notat knyttet til KDP for Tømmerneset.

Her nevnes at fiske etter kongekrabbe med teiner tillatt hele året og foregår blant annet vest for Pulkneset på grunn av dybdeforhold.

Det er én lakseplass innenfor planområdet. Dette gjelder lakseplass 2030020008. Lakseplassen står ledig og var sist utvist tom 2010. Ytterligere to lakseplasser ligger like sør for planområdet. Disse er også ledig og var utvist sist tom 1995 og 1998.

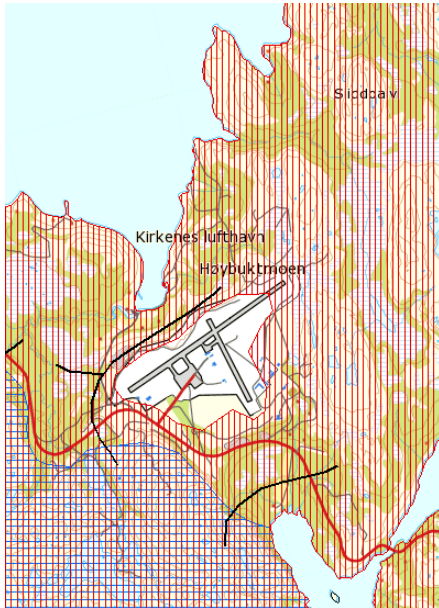
### Jord- og skogbruk

Området anses ikke å ha utnyttbar verdi for jordbruk eller skogbruk. Det er ingen jord- eller skogbruksvirksomhet i området i dag. Området omfatter enkelte skogsområder med uproduktiv skog/lav bonitet.

### Reindrift

Tømmerneset (herunder også Pulkneset) er en del av reinbeidedistrikt 5A sitt sommerbeite, samt reinbeidedistrikt 4 og 5b sitt vinterbeite.





Figur 10 Reindriftskart med trekkleier vist med sorte linjer (Reindriftsforvaltningen)

### 5.13 Barn- og unges interesser

Planområdet anses ikke å ha særskilt verdi for barn- og unge.

### 5.14 Teknisk infrastruktur

#### Vann og avløp

Det er ikke utbygd offentlig vannforsyning eller avløpsanlegg i området eller i umiddelbar nærhet som har tilstrekkelig kapasitet.

#### Energiforsyning

Planlagt tiltak er kraftkrevende. Energiforsyning til området må utbedres da det ikke er tilstrekkelig kapasitet på eksisterende nett i området.

### 5.15 Grunnforhold

#### Løsmasseforhold på land

Løsmassene består på land av bart fjell eller tynt løsmassedekke. I forsenkningene og ned mot sjøen er det marine avsetninger. Grunnboringer i sjøen viser at det stedvis er store løsmassemektheter.



På landområdene der det skal sprenges, må først vegetasjon og løsmasser fjernes. Stort sett antas det forholdsvis lite løsmasser over fjell, og det forventes ikke spesielle stabilitetsmessige problemer ved uttaket. Det vil imidlertid bli behov for lagerplasser.



Figur 11 Kartutsnitt fra nasjonal løsmassedatabase (hentet fra NGU)

## Grunnforhold i sjø

Pulkneset er et forholdsvis stort område. For å få en oversikt over grunnforholdene er det foreløpig utført en orienterende grunnundersøkelse for hele området, mens det er utført noe mer detaljert for området vest og syd for Kvalneset.

I grove trekk består løsmassene øverst av et bløtt lag av leire. Dette kan ha tykkelse opp mot 15 m, tykkelsen øker gjerne utover i sjøen. Derunder er det grus/morenelag ned til fjell. Utfylling og etablering av kaier krever tiltak som motfylling eller masseutskifting under fyllingsfront samt nøye oppfølging av fyllingsarbeidene. Omfanget vil være avhengig av inngrepets størrelse som fyllingshøyde og dybde ved kaifront.

Det er til dels dårlige grunnforhold i området, men tilsvarende grunn er vanlig å finne i Troms og Finnmark, og gjør det ikke uegnet til planlagt bruk for Kirkenes Maritime Park. Mht kostnader bør opparbeiding planlegges slik at kaier legges til områdene med best grunnforhold (Kvalbuktneset og Pulkneset) og at det i buktene opparbeides industriareal med motfylling i sjø.

Det må forventes at det går noe tid (avhengig av tykkelse på leirlaget og fyllingstykkelse) før utfyllingsområder kan bygges ut for å unngå større setningsproblematikk.



## 5.16 Støy og annen luftforurensning

Området ligger nær Kirkenes lufthavn, men er for øvrig lite støyutsatt. Området vurderes å være lite påvirket med hensyn til lokal luftforurensning.

## 5.17 Risiko og sårbarhet

Det vises til risiko og sårbarhetsanalyse vedlegg 5 for nærmere redegjørelse av risiko og sårbarhet.

Det er identifisert forhøyet risiko knyttet til flere potensielle uønskede hendelser. Uten nærmere undersøkelser vil utbygging i deler av området medføre uakseptabel risiko knyttet til kvikkleireskred og utglidning, samt snøskred. I tillegg bør risikoen og tiltak for å redusere risiko vurderes nærmere med hensyn på uønskede hendelser knyttet til helse og miljøfarlige stoffer, jord- og flomskred, flom- og erosjon, steinsprang, eksplosiver, brann, flyulykker og skyteulykker.

Uten at det gjennomføres tilfredsstillende risikoreduserende tiltak vil utbygging av området medføre uakseptabel risiko. Det er i ROS-analysen foreslått risikoreduserende tiltak som vil redusere risikoen. Ved gjennomføring av foreslåtte risikoreduserende tiltak vil man kunne redusere risikoen til et akseptabelt nivå. For enkelte områder er det behov for ytterligere undersøkelser/vurderinger før konkrete sikkerhetstiltak kan avgjøres. For disse områdene er det vurdert at det finnes akseptable løsninger som vil ivareta sikkerheten på en tilfredsstillende måte.

Så lenge risikoreduserende tiltak påpekt i ROS-analysen blir fulgt opp i videre planleggings-, gjennomførings- og driftsfase vurderes området som egnet til utbygging med hensyn til risiko og sårbarhet jf. plan- og bygningslovens § 4-3.

Ytterligere vurderinger av risiko- og sårbarhet bør gjennomføres dersom det kommer frem opplysninger som tilsier at vurderingene i ROS-analysen mht. aktualitet, sannsynlighet og/eller konsekvens er feil og/eller at grunnlaget for vurderingene er feil.

## 5.18 Analyser og undersøkelser

I forbindelse med områdereguleringen er det gjennomført analyser og undersøkelser for å skaffe bedre kunnskap om områdets egnethet i tillegg til undersøkelser gjennomført i forbindelse med konsekvensutredningen:

- prøver av steinkvalitet i området
- geotekniske prøveboringer i sjø
- innhenting av lokalkunnskap knyttet til lokalklimatiske forhold og sjøis



# 6 Beskrivelse av plantiltaket

## 6.1 Hovedgrep

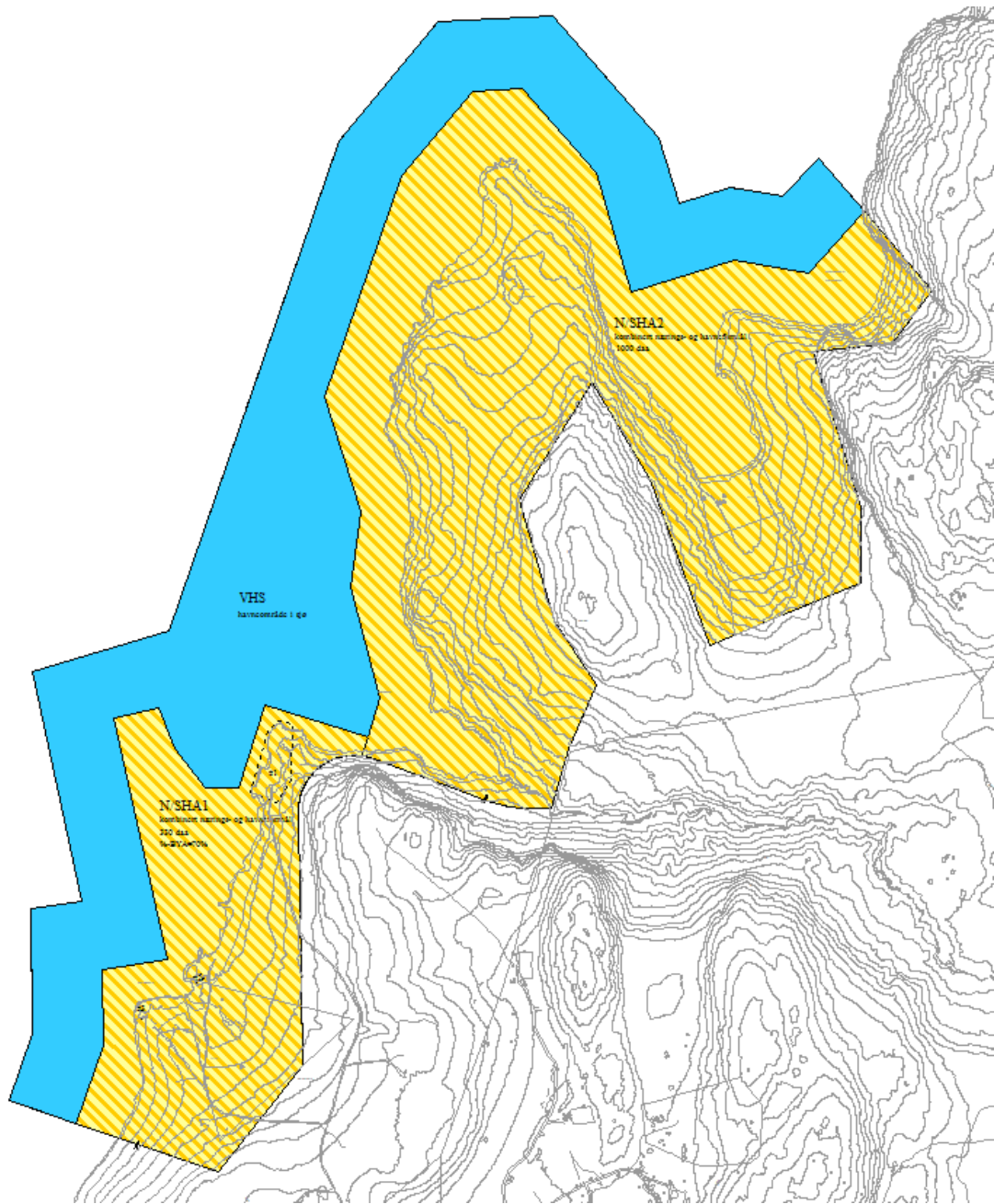
Områdereguleringen omfatter totalt ca 1330 dekar regulert til nærings- og havneareal. Planlagt utbyggingsområde strekker seg fra og med Kvalbuktnes i sør, via Kvalbukta, rundt Kvalbuktnes til og med Lille Gammnesbukta i nord. I skisseprosjektet som er utarbeidet som grunnlag for reguleringsplanen er det angitt ca 800 dekar ferdig opparbeidet nærings- og havneareal.

Årsaken til at regulert areal er vesentlig større enn planlagt 800 dekar næringsareal er grunnet i behovet for bufferareal med hensyn på nærmere avklaring av utfyllings- og utsprenningsgrenser.

Regulert areal er foreslått med bakgrunn i at det skal være mulig å opparbeide 800 dekar opparbeidet næringsareal. Behovet for bufferareal skyldes i hovedsak usikkerheter i utformingsbehov knyttet til fremtidige virksomheter, kostnadmessige usikkerheter knyttet til utspenging og utfylling og geotekniske usikkerheter knyttet til avgrensning av utfyllingsområdene. Usikkerheten er størst for områdene nord for Kvalbuktnes.



Figur 12 Visualisering av planlagt nærings- og havneområde. Utvidelsesområder er vist uten bebyggelse for å synliggjøre usikkerheten knyttet til hvilke type virksomheter som vil etableres. (Sweco)



Figur 13 Planforslaget

## 6.2 Detaljeringsnivå

Reguleringsplanen er delt i to detaljeringsnivå. Området Kvalbuktnes som utgjør første fase reguleres uten krav til detaljregulering. For utvidelsesområdene som omfatter Kvalbukta, Pulkneset og Lille Gamnesbukta kreves det detaljregulering.



### 6.3 Planlagt arealbruk og hensynssoner

Planområdet er regulert til følgende reguleringsformål, jfr. PBL § 12-5:

- Bebyggelse og anlegg (PBL § 12-5. nr.1)
  - Kombinert næringsbebyggelse og havneformål
- Bruk og vern av sjø og vassdrag (PBL § 12-5 nr. 6)
  - Havneområde i sjø

### 6.4 Gjennomgang av aktuelle arealformål

#### Kombinert næringsbebyggelse og havneformål

Innenfor områdene for kombinert næringsbebyggelse og havneformål tillates industri-, verksted- og lagervirksomhet, samt kontorvirksomhet knyttet til administrasjon. I tillegg tillates overnatting og bevertning tilknyttet administrasjon.

Innenfor området tillates det opparbeidet kaianlegg, interne veier, parkering og annet trafikkareal.

Områdene for næringsbebyggelse omfatter i tillegg til landarealer områder for opparbeidelse av nye landarealer gjennom utfylling i sjø.

#### Havneområde i sjø

Havneområder i sjø er ment som trafikkarealer i sjø.

Innenfor området tillates utdypning av fareled, utfylling av masser for opparbeidelse av nytt landareal til næringsformål, samt anlegning av flytekaier og andre installasjoner knyttet til havnevirksomheten.

Samtlige tiltak i sjø skal i tillegg til behandling etter plan- og bygningsloven behandles etter havne- og farvannsloven.

### 6.5 Utbyggingsområdets utforming

Som bakgrunn for reguleringsplanen er det utarbeidet et skisseprosjekt for utforming av arealer og teknisk infrastruktur herunder vei, vann, avløp, strøm, samt kostnadsberegning.

#### Detaljert område Kvalbuktnes

Arealene vil opparbeides både på land og ved utfylling i sjø. Hoveddelen av arealet vil anlegges på ca kote +4 moh. Fjellskjæring følger grovt kotene og går opp til ca kote 20, som vil gi en ±15 meter stuff i bakkant. Utfyllingen i sjø er utformet med hensyn på dybder, geotekniske forhold, opparbeidelse av dypvannskaier, samt arrondering av landareal. Området er også utformet med mål om mest mulig intern massebalanse.



Generelt er området nokså bratt noe som medfører mye overskuddsmasser til utfylling i sjø.

### Videre utvidelsesområder

Utformingen av videre utvidelsesområder beror på flere faktorer som per i dag er usikre. Herunder blant annet:

- Arealbehov for utbyggingstrinn og massebalanse
- Type virksomhet som vil etableres
- Behovet for dypvannskaier
- Mer detaljert kunnskap om geotekniske forhold
- Mulighet for salg av overskuddsmasser

I skisseprosjektet er det beregnet et areal på om lag 580 dekar fordelt på følgende områder:

- Kvalbukta – ca 100 dekar (kote +4)
- Pulkneset sør – ca 100 dekar (kote +4)
- Pulkneset nord – ca 100 dekar (kote +4)
- Pulkneset øvre – ca 90 dekar (kote +32)
- Lille Gamnesbukta – ca 190 dekar (kote +4)

## 6.6 Typisk bebyggelse

Bebyggelsen vil i hovedsak omfatte lager, kontor, verksteder, tankanlegg. Det vil også kunne være behov for overnatting og bevertning i tilknytning til administrasjon, bensinstasjon i tilknytning til basevirksomhet, bygg for avfallshåndtering mv. Bildet under viser CCB Helgelandsbase.



Figur 14 Bilde av CCB Helgelandsbase (hentet fra [www.helgelandsbase.no](http://www.helgelandsbase.no))



## 6.7 Utendørsareal og anlegg

Utendørsarealer vil i hovedsak bestå av trafikkarealer, utendørs lagerarealer, samt kaianlegg/havneterminal.

## 6.8 Ansatte

Antall ansatte eller årsverk som vil genereres som følge av en etablering av Kirkenes Maritime Park er vanskelig å anslå presist. Det er flere usikkerhetsmoment med avgjørende betydning for et fremtidig behov for arbeidskraft. Herunder er det usikkerhet rundt hvilke konkrete virksomheter og hvilke type virksomheter som vil etablere seg på området. Utviklingen vil også skje gradvis over lang tid og fremtidige endringer i markedet vil være av avgjørende betydning for blant annet antall ansatte/årsverk.

Per i dag er det kun CCB-Kirkenesbase som har en konkret plan om å etablere seg på området. CCB vurderes til gjengjeld som en betydelig aktør i seg selv og en aktør som vil kunne trekke til seg andre virksomheter. CCB har angitt at de ser for seg en gradvis utvikling av deres virksomhet på Pulkneset. Antall ansatte vil bero på hvilken aktivitet det er behov for på basen.

De første 5-6 årene kan det være behov for kun 4-5 ansatte på basen, noe som kan ivareta en enkelt leteboringsaksjon. Behovet for ansatte vil stige så fort aktiviteten i Barentshavet og behovet for service-virksomhet øker. Bemanningen på en base vil kunne økes til rundt 30 personer i utbyggingsfasen av et felt. I dag har eksempelvis Helgelandsbase i Sandnessjøen rundt 40 ansatte og de betjener 2 felt i drift samt leteboringsoperasjoner. På lang sikt kan det bli behov for ytterligere arbeidskraft. Polarbase AS i Hammerfest har til sammenligning ca 50 ansatte og forventer en kraftig vekst (dobling av antall ansatte) i årene som kommer. Type tjenester det er behov for på en base har endret seg noe ettersom petroleumsvirksomheten har endret seg. I dag benyttes stort sett produksjonsutstyr som plasseres på havbunnen i motsetning til tidligere der det ble bygget store produksjonsplattformer med flere hundre personer om bord.

I tillegg til CCB Kirkenes vil det etableres øvrige virksomheter både i direkte tilknytning til basen og øvrig virksomhet. Antall årsverk som vil genereres av virksomheter som etablerer seg kan ikke beregnes. Kimek som er en potensiell aktør har i dag ca 90 ansatte. Det beste anslaget kan gis ved å vurdere øvrige tilsvarende næringsområder i Norge:

Kristiansunds Vestbase har i dag 330 dekar og cirka 50.000 kvadratmeter bygg og omkring 120 ansatte. Basen kom i drift i 1980. Vestbase er også en næringspark Vestbase Næringspark hvor det i dag er mer enn 60 selskaper etablert/representert på baseområdet. Totalt areal er på ca 600 dekar.

Horvnes industriområde/Helgelandsbase er lokalisert på Horvnes rett utenfor Sandnessjøen sentrum i Alstahaug kommune og ble etablert i 1983. Foryningsbasen har om lag 150 dekar. Horvnes industriområde tilknyttet baseområdet har i alt ca. 35 bedrifter med vel 250 ansatte.

Så lenge utviklingen av næringsvirksomheter og basevirksomheten på Kirkenes Maritime Park utvikler seg som forventet i tråd med tilsvarende tidligere etablerte næringsområder





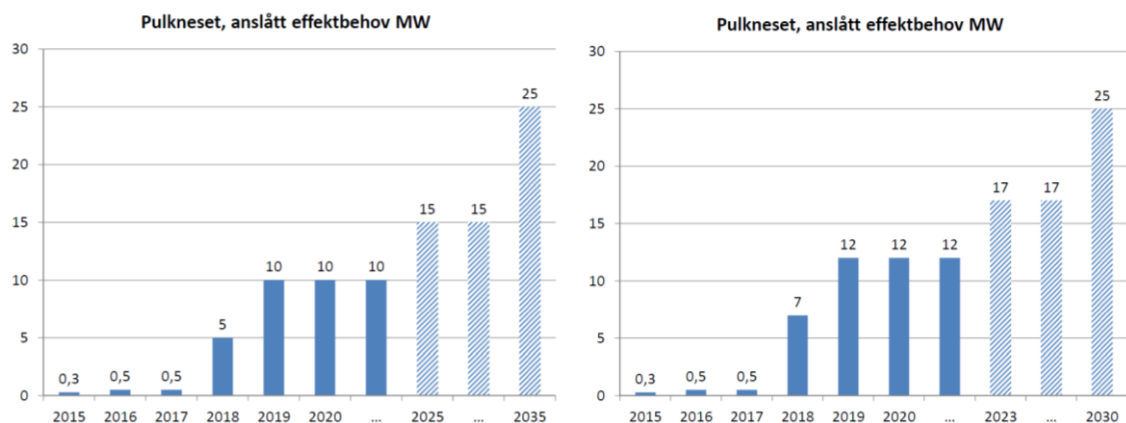
kan en se for seg et jevnt økende antall ansatte i flere tiår fremover. De første årene kan en ikke vente at antall ansatte vil utgjøre et særlig omfattende antall. På sikt vil området kunne omfatte betydelig antall ansatte. Grovt kan antallet anslås til mellom 200-300 ansatte.

I tillegg til ansatte i driftsfasen vil det være et behov for arbeidskraft knyttet til opparbeiding, vedlikehold og utvikling av området.

## 6.9 Kraftforsyning

### Effektbehov

Med bakgrunn i erfaringer fra tilsvarende industriområder er det sett på to scenarier for effektbehov for Kirkenes Maritime Park. Alt som ligger mer enn 10 år frem i tid er det stor usikkerhet rundt, spesielt når og om det vil bli behov for 25 MW.



Figur 15 Anslåtte effektbehov scenario 1 og 2

I følge Varanger KraftNett vil alt over 0,5 MW kreve ny kraftlinje, og for effektbehov over 8 MW er ikke en ny 22 kV linje tilstrekkelig.

Det tas utgangspunkt i at Varanger KraftNett leverer 22 kV spenning inn til området, og at det skal være 400 V inne på anlegget.

### Ny kraftlinje fra Kirkenes

Høyspentanlegget planlegges med tanke på utbygging av Norterminals oljeomlastningsstasjon på Gamnes. Det er herunder behov for ny 132 kV linje fra Kirkenes med ny(e) 132 KV trafo(er) på Tømmerneset. Varanger KraftNett ønsker at linje skal inngå i Statnett sitt sentralnett da det legges opp til at det nye nettet kan bli en reserveforsyning til Kirkenes sentrum.



### Lokal kraftdistribusjon

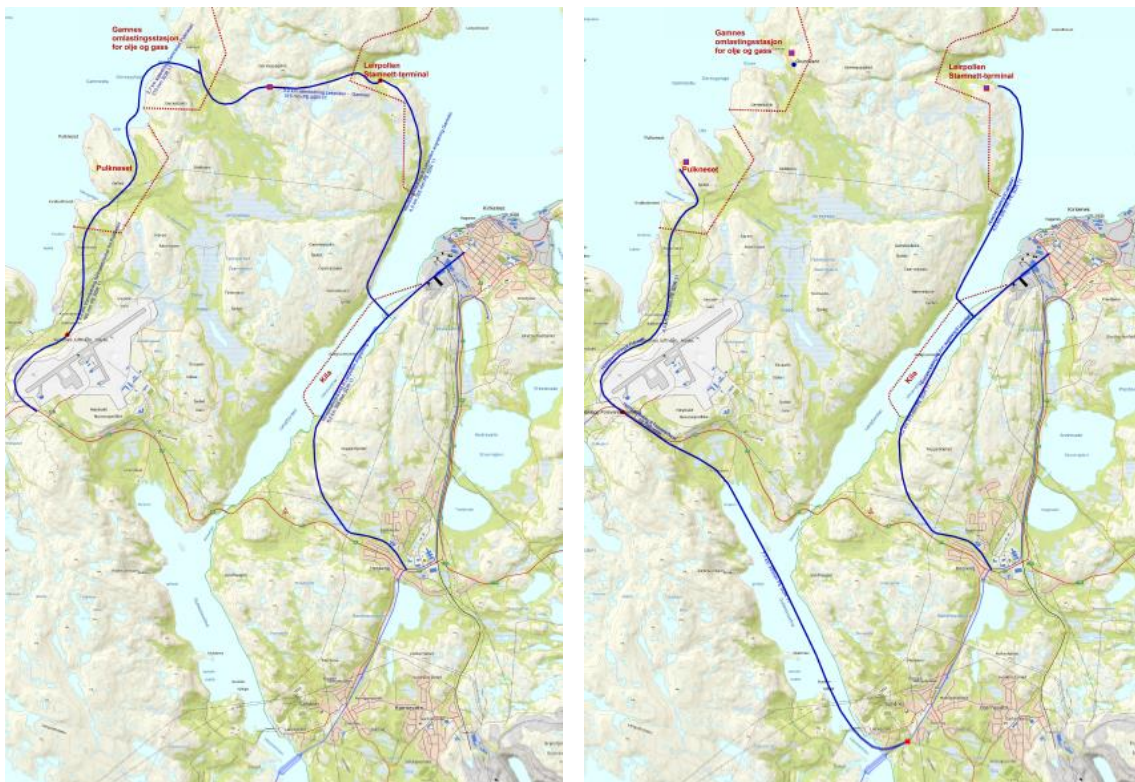
Det vil være behov for flere nettstasjoner på området. En nettstasjon inneholder bryteranlegg for lavspent og høyspentanlegg samt transformator. Transformasjonene vil være typisk 22 kV ned til 400 V eller 230 V.

## 6.10 Vannforsyning

### Vannbehov

Området vil kunne få et betydelig vannforbruk. Opplysninger fra tilsvarende utbygd maritimt industriområde tilsier at det bør kunne levere et maksforbruk på 120 m<sup>3</sup> per time med et årlig forbruk på over 400 000 m<sup>3</sup>. Fremtidig vannforbruk er usikkert.

### Vannforsyning



Figur 16 Alternative vannforsyningsløsninger (Norconsult)

Det er sett på to hovedalternativ for vannforsyning. Vannforsyning er vurdert samlet for Tømmerneset mht. KMP, Norterminal og mulig realisering av stamnetthavn på Leirpollen. Hvilken vannforsyningsløsning som velges vil bero på fremdrift og kostnader.



## 6.11 Avløpsanlegg og overvannshåndtering

### Avløp

Det er ikke mulig å koble til kommunalt avløpsnett i nærheten. Det må derfor etableres eget avløpsnett for KMP.

For Pulkneset vil det være tilstrekkelig å etablere avløpsanlegg som består av en eller flere slamavskillere med utslipp til sjø. Det etableres felles avløpsledning(er) hvor de forskjellige tomtene tilkobles med egne stikkledninger.

Anlegget som beskrevet ovenfor vil kun være beregnet for behandling av sanitært spillvann. Det forutsettes derfor at krav til olje-/fettutskillere eller virksomheter med særskilte krav til forebygging av forurensninger løser rensing av avløpet med interne tiltak.

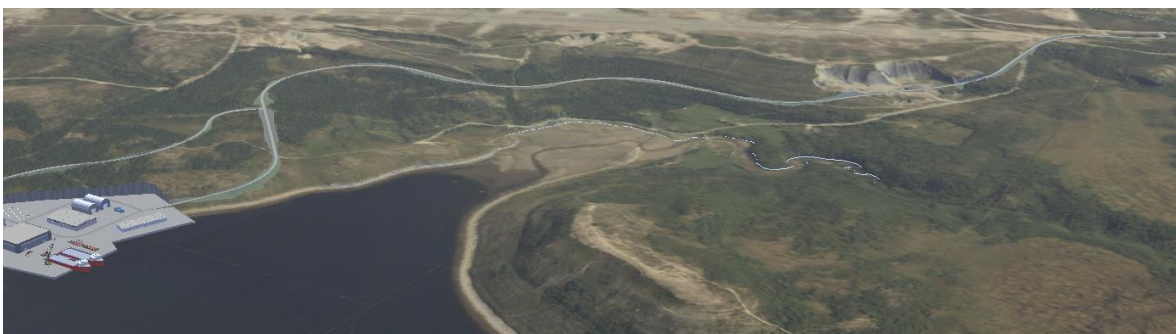
### Overvann

Det vil tilstrebes mest mulig lokal overvannshåndtering hvor overvann ledes i åpne grøfter med utslipp i sjø. Området vil få store tette flater, samt at grunnen i deler av området vil bestå av fjell med dårlig infiltrasjonskapasitet. Det må derfor etableres et eget overvannsanlegg bestående av gatesluker med sandfang, overvannskummer og egne overvannsledninger. Tilkobling av stikkledninger bør også foregå i egne overvannskummer. Overvann slippes urensset ut i sjø.

## 6.12 Trafikkløsning

### Atkomst

Atkomst til fase 1 Kvalbuktneset er planlagt fra sør med ny vei fra E6 ved Høybuktnoen. Veien med atkomstområdet vil detaljreguleres iht. kommunedelplanen for Tømmerneset. Hovedveien er planlagt videre nordover til Norterminals oljeomlastingsterminal ved Gamnesbukta. Fra denne veien kan det anlegges nye atkomster til kirkenes Maritime Park ved Kvalbukta og evt. Lille Gamnesbukta.



Figur 17 Visualisering av foreløpig veitrase fra Høybuktnoen mot Kvalbuktnes



### **Intern trafikk**

Internt på området vil det etableres veier, parkeringsplasser mv. etter behov.

### **Kollektivtilbud**

Evt. opparbeidelse for kollektiv vurderes nærmere som del av reguleringsplanen for atkomstveien.

### **Gang- og sykkel**

Det opparbeides ikke egen gang- og sykkelvei til området. Internt på området vil det tilstrebes trafikksikre løsninger for gående og syklende.

## **6.13 Universell utforming**

Kravene gitt i teknisk forskrift (TEK10) knyttet til universell tilgjengelighet er vurdert som tilstrekkelig. Det stilles ikke særskilte krav i reguleringsplanen.



## 6.14 Avbøtende tiltak/ løsninger ROS

Uten at det gjennomføres tilfredsstillende risikoreduserende tiltak vil utbygging av området medføre uakseptabel risiko. Det er i ROS-analysen foreslått risikoreduserende tiltak som vil redusere risikoen. Ved gjennomføring av foreslåtte risikoreduserende tiltak vil man kunne redusere risikoen til et akseptabelt nivå. For enkelte områder er det behov for ytterligere undersøkelser/vurderinger før konkrete sikkerhetstiltak kan avgjøres. For disse områdene er det vurdert at det finnes akseptable løsninger som vil ivareta sikkerheten på en tilfredsstillende måte.

Så lenge risikoreduserende tiltak jf. ROS-analysen blir fulgt opp i videre planleggings-, gjennomførings- og driftsfase vurderes området som egnet til utbygging med hensyn til risiko og sårbarhet jf. plan- og bygningslovens § 4-3.

Ytterligere vurderinger av risiko- og sårbarhet bør gjennomføres dersom det kommer frem opplysninger som tilsier at vurderingene i ROS-analysen mht. aktualitet, sannsynlighet og/eller konsekvens er feil og/eller at grunnlaget for vurderingene er feil.

Det vises til ROS-analysen i vedlegg 1 tabell 18. Det er foreslått følgende risikoreduserende tiltak:

1. Flom:
  - Ytterligere vurderinger av flom- og erosjonsfare av områdene ved Kvalbuktbekken og Lille Gamnesbukta.
2. Utglidninger, kvikkleireskred:
  - Supplerende grunnundersøkelser og geoteknisk prosjektering.
3. Ras:
  - Ytterligere vurderinger av potensielle rasområder.
4. Forurensning:
  - Vurdere lokalisering av virksomheter som medfører fare for forurensning.
  - Beredskapsplan for akutt forurensning.
  - Miljøprogram og miljøoppfølgingsplan.
5. Brann:
  - Vurdering av brannberedskapen, herunder industrivern med lokalt slukkeanlegg.
  - Sikring av brennbart materiale mot tenning av lysgranater.
6. Flyulykke:
  - Utarbeide belyningsplan for området. Egne tiltak knyttet til veiatkomst vurderes i forbindelse med regulering av vei.
7. Skyteulykker:
  - Lokale sikkerhetstiltak på skytebaner.
8. Eksplosiver:
  - Vurdere særskilte sikkerhetstiltak ved grunnarbeider



## 6.15 Rekkefølgebestemmelser

Det er angitt rekkefølgebestemmelser knyttet til:

- Opparbeidelse av atkomstvei
- Opparbeidelse av vannforsyning
- Etablering av tilstrekkelig brannvern

Videre kreves at følgende undersøkelser er gjennomført før tiltak kan igangsettes:

- Supplerende geotekniske undersøkelser/vurderinger
- Risikovurdering knyttet til utendørs belysning
- Undersøkelser av områder med mistanke om forurenset grunn
- Prøver av bunnsedimenter i området med påvist for høy kobberinnhold
- Ellers vil hver enkelt virksomhet som søker om tillatelse til forurensende tiltak måtte gjennomføre nødvendige undersøkelser etter forurensningslovens § 11.



## 7 Konsekvensutredning

I henhold til vedtatt planprogram er det i forbindelse med områdereguleringen for KMP gjennomført følgende utredninger:

- Konsekvenser for terrestrisk biologisk mangfold (Sweco)
- Konsekvenser for kulturminner (Sweco)
- Konsekvenser for landskapsbilde (Sweco)
- Konsekvenser med hensyn til forurensning Sweco)
- Konsekvenser med hensyn til støy (Sweco)
- Konsekvenser for vannmiljø og marine arter (Akvaplan-niva)

Følgende felles utredninger knyttet til KDP for Tømmerneset omtales kort:

- Konsekvenser for reindrift – NINA
- Konsekvenser for samisk bosetting, utmarksbruk og sjølaksefiske - NIKU
- Konsekvenser for landskapsbilde – Norconsult
- Konsekvenser for folkehelse og barn og unges oppvekstvilkår – Norconsult
- Notat vedrørende fiskeri – Norconsult

Oppsummering av utredninger er gjengitt under.

Felles vurdering av konsekvenser for nasjonal laksefjord beskrives i planbeskrivelsen til KDP for Tømmerneset – Norconsult. Det samme gjelder samfunnsmessige konsekvenser for KDP for Tømmerneset.

## 7.1 Terrestrisk biologisk mangfold

Konsekvensutredningen følger Håndbok 140 Konsekvensanalyser (Statens vegvesen 2006). Utredningen er gjort på grunnlag av befaring av området, samt gjennomgang av offentlige databaser og litteratur, blant annet Forsvarsbyggs rapporter om biologisk mangfold fra 2003 og 2013.

Tiltaksområdet ligger i nordboreal sone. Berggrunnen er fattig, og vegetasjonen er heipreget. Partier med myr og ung bjørkeskog er leveområder for vade- og spurvefugl.



Figur 18 De sumpige buktene i området benyttes sannsynligvis av furasjerende fugl

De største biologiske verdiene i området er knyttet til kystsonen i indre deler av fjorden; Høybukt. En meandrerende elv, bløtbunnsområder og strandenger utgjør en mosaikk av viktige naturtyper med tilhørende arter. Av spesiell viktighet er to slåttemarklokalteter. Høybukt har middels verdi for biologisk mangfold. Planområdet for øvrig har liten til middels verdi basert på nærhet til viktige viltområder, men ingen registreringer av viktige naturtyper.

Adkomstveien vil berøre Høybuktområdet indirekte, hovedsakelig gjennom forstyrrelser av fauna. Forstyrrelser for fugl vil også være den største negative konsekvensen av tiltaket som helhet.

Av foreslåtte avbøtende tiltak nevnes:

- Skjøtsel av slåttemark i Høybukt. Slåttemarkene bør følges opp i forbindelse med skjøtsel.
- Eventuell utfylling bør vurderes utført i mindre sårbare perioder, utenom hekkesesong (april-juli) for å minimere forstyrrelsene for fugl.
- Forurensende aktiviteter på industriområdet bør lokaliseres til nordøstlige deler av planområdet, slik at eventuelle utslipp kan begrenses før det når indre deler av fjorden, som er et viktig område for biologisk mangfold. Det må være beredskap for akutte utslipp.

Konsekvensen av foreslått områderegulering vurderes til å være middels negativ for Høybuktområdet og liten til middels for planområdet for øvrig.





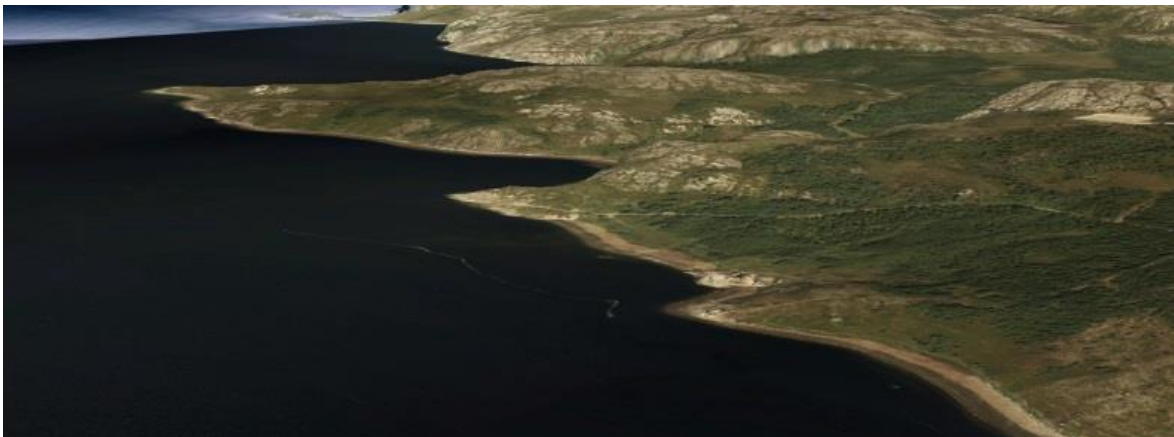
### 7.3 Landskapsbilde

I forbindelse med områderegulering av Kirkenes Maritime Park har Sweco utredet konsekvensene av tiltaket med hensyn på landskapsbilde. Influensområdet som er utredet er delt inn i 3 delområder:

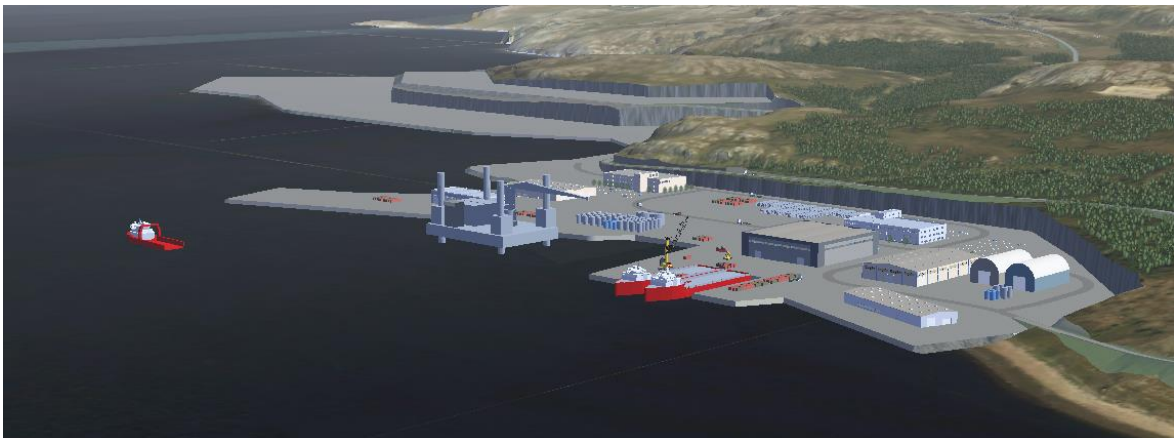
1. naturområder og strandsonen langs Skogerøya,
2. sjøarealer i Korsfjorden og
3. strandsonen og fjellområder på østsiden av Korsfjorden.

Som del av utredningen er det laget visualiseringer fra ulike ståsteder for hvert delområde. Delområdene er verdisatt og målt opp mot tiltakets omfang. Den samlede konsekvensen av utbyggingen er oppsummert i et skjema og det er gitt forslag til avbøtende tiltak. Metoden er en kombinasjon av metoden beskrevet i Direktoratet for naturforvaltning og Riksantikvaren sin veileder «Metode for landskapsanalyse i kommuneplan» og metoden beskrevet i Håndbok 140 fra Statens vegvesen.

Utbyggingen vil få liten konsekvens for landskapsbilde sett fra Skogerøya. Fra fjorden vil utbyggingen dominere landskapsopplevelsen, stedets form og elementer. Tiltaket vil få størst negativ konsekvens for landskapsbilde på østsiden av Korsfjorden hvor landskapsformene vil bli vesentlig endret for all fremtid.



Figur 20 Pulkneset i dag (hentet fra Norgei3D)



Figur 21 Pulkneset med visualisering av planlagt industriområde (Sweco)



## 7.4 Forurensning

Sweco Norge AS har i oppdrag for Kirkenes Maritime Park AS gjort en utredning av forurensning til luft, jord og vann i forbindelse med reguleringsplanen for Kirkenes Maritime Park.

Vurderingen av luftkvaliteten er gjort med bakgrunn i beregning av totalkonsentrasjonen av NO<sub>2</sub> og PM<sub>10</sub> ved hjelp av nomogrammer. Luftkvaliteten som forventes i planområdet med bakgrunn i antatte bakgrunnskonsentrasjoner og beregninger utført av Sweco, er vurdert opp mot anbefalte grenser for luftforurensning i Miljøverndepartementets retningslinje T-1520.

For vurdering av forurensning til jord og vann er det gjennomført en befaring i området, gjort intervjuer og innhentet eksisterende data og informasjon fra tidligere undersøkelser. Det er videre gjort en analyse av hvordan planlagte virksomheter kan påvirke miljøtilstanden i vannforekomster eller føre til forurenset grunn.

På bakgrunn av forswarets aktivitet er det grunn til mistanke om forurenset grunn i området på og rundt det eksisterende sprengningsfeltet ytterst på Kvalbuktnes. For øvrig er det generelt mistanke om forurenset grunn rundt tidligere tyske tankanlegg, bunkere og eksplosive krigsetterlatenskaper.

Det må gjennomføres miljøteknisk grunnundersøkelse i eksisterende sprengningsfelt og eventuelt andre områder der det mistenkes forurenset grunn.

Resultatet av de forenklete beregningene av nitrogendioksid- og svevestøvnivåene langs den planlagte veitraseen viser at planområdet og nærliggende boliger/fritidsboliger ligger utenfor gul og rød luftforurensningssone. Luftforurensning fra trafikken vil dermed ikke medføre noen helserisiko.

Bygge- og anleggsarbeider, og da særlig sprengning, knusing, graving og transport vil kunne føre til noe svevestøv. Svevestøvet vil i hovedsak bestå av partikler PM<sub>10</sub> og partikler større 10 µm. Større partikler deponeres relativt raskt og utgjør ikke noen helserisiko eller miljørisiko, men vil kunne føre til noe nedstøving av det mest nærliggende området og teknisk utstyr.

Det anbefales at det ved behov gjennomføres tiltak, som hjulvask, rengjøring av veier og tildekking av masser, for å forhindre støvproblemer i bygge- og anleggsperioder.

Påvirkningsanalysen viser at de planlagte aktivitetene som kan medføre forurensning ligger inne på land, eller på utfylling i sjø. Hvordan en eventuell forurensning sprer seg er avhengig av forurensningens karakter samt grunnforhold.

Det anbefales at det gjennomføres stedsspesifikk risikovurdering når planer for snøhåndtering foreligger. Det må også gjøres konsekvensanalyser mhp forurensning dersom det planlegges andre typer virksomheter eller rutiner som kan medføre betydelige forurensinger.

Det anbefales at det gjennomføres en kartlegging av forurenset grunn på berørte arealer før anleggsarbeidene starter opp.

Under forutsetning av at virksomhetene følger kravene til internkontroll, har gode HMS-rutiner, og har tilfredsstillende løsninger for vern av det ytre miljø vurderes lokaliseringen på Pulkneset som miljømessig tilrådelig.



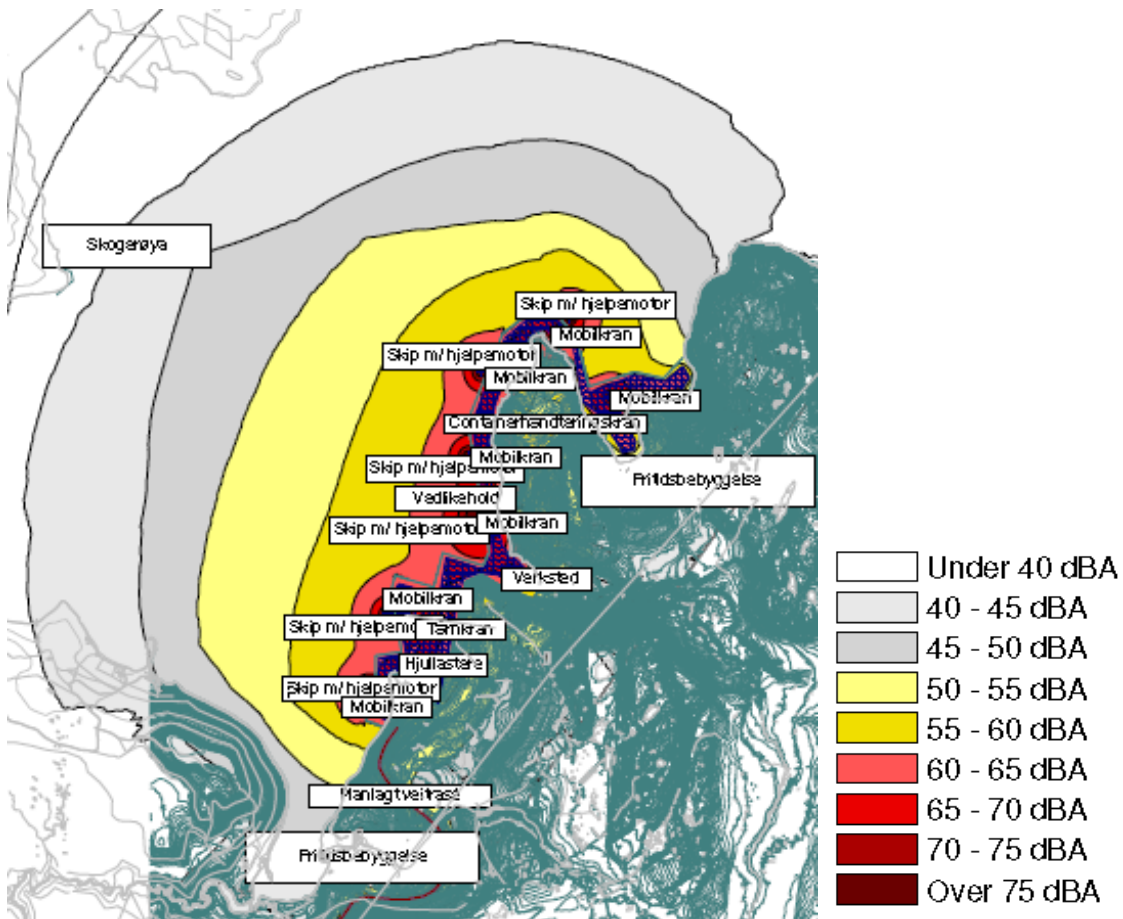
## 7.5 Støy

Sweco Norge AS har på oppdrag fra Kirkenes Maritime Park AS utført en vurdering av støyutbredelsen for en fremtidig situasjon hvor det er etablert industrivirksomhet.

Vurderingen er gjort både for anleggs- og driftsfasen, og er sammenlignet opp mot grenseverdiene i T-1442.

Støyvurderingene viser at området virker å være godt egnet for industrivirksomhet grunnet store avstander. Beregningene viser at i driftsfasen forventes grenseverdiene å være overholdt. 5 dB strengere grenseverdier er lagt til grunn på grunn av forventet impulslyd.

I anleggsfasen kan det i 3. anleggsfase (hvor nordligste del av området opparbeides) komme overskridelser av grenseverdien på kveld (grenseverdi 50 dBA), forutsatt arbeider om kvelden. Dette gjelder for fritidsbebyggelsen i Lille Gammesbukta.



Figur 22 Støysonekart (Utvidet støysonekart som viser støyutbredelsen ved normal drift og Lden som indikator, drift mellom 07 og 21 og utvidet drift om natten 1 av 7 dager)

## 7.6 Konsekvenser for vannmiljø og marine arter (Akvaplan-niva)

Akvaplan-niva har gjennomført foreliggende grunnlagsundersøkelser med konsekvensutredning for temaene Vannmiljø, marine arter og anadrom laksefisk – nasjonal laksefjord. Nedenfor gjengis utdrag fra Akvaplan-niva sin utredning:

### Verdivurdering:

*«Korsfjorden er en del av en nasjonal laksefjord og dermed av nasjonal viktig betydning for atlantisk laks. Det betyr at området vurderes til å ha en stor verdi for laks.»*

*Resultater fra sporings og merkeforsøket viste at sjøørret fra Neiden elva ble relativt hyppig registrert i området ved Pulkneset i løpet av de 10 ukene sjøørreten var i sjøen. Det ble i tillegg gjort enkelte registreringer av merket sjørøye fra Braselva ved Pulkneset. Det er påvist et sjøørretførende vassdrag i umiddelbar nærhet til tiltaksområdet. På bakgrunn av den tilgjengelige informasjonen betraktes området til å ha middels høy verdi for sjøørret og sjørøye.*

### Påvirkning:

*«Det var kun en liten andel av den merkede smolten som passerte ut Korsfjorden, mens det var en betydelig andel av voksenlaksen som passerte Pulkneset på vei ut i havet. Videre så viste undersøkelsene at både smolten og laksen brukte i snitt mindre en ett døgn fra munningen av Neidenelva og ut Bøkfjorden. Voksen laks på vei ut fjorden vil trolig ikke bli vesentlig forstyrret av tiltaket. Det er derfor lite trolig at laksens vandring ut fjorden vil i særlig grad bli påvirket av utbyggingen. Ut fra dette vurderes tiltaket til å ha liten negativ påvirkning (liten negativt omfang) på laks.»*

*Undersøkelsene viste at en betydelig andel av sjøørret fra Neidenvassdraget samt noe sjørøye fra Braselva benyttet tiltaksområdet og nærområdet som beiteområde (næringssøk). Sjøørret og sjørøye beiter ofte i grunne områder, nært overflate og inn mot land. Utbyggingen vil medføre en negativ påvirkning på typiske områder (habitater) som er godt egnet som beiteområde for både sjøørret og sjørøye. Ut fra dette vurderes tiltaket til å ha middels negativ påvirkning (middels negativt omfang) for sjøørret og sjørøye.»*

### Konsekvensvurdering:

*«Kort oppsummert viser resultatene fra prosjektet om anadrome laksefiskers vandring i fjordsystemene Neidenfjorden, Kjøfjorden, Korsfjorden og Bøkfjorden at en betydelig andel av den voksne laksen (35%) fra Neidenvassdraget vandrer ut i havet via Korsfjorden og Bøkfjorden (Christensen et al. 2015). Det var en svært lav andel (<5%) av laksesmolten som ble merket i Neidenelva som passerte Pulkneset på sin vandring ut i havet. Det var en betydelig andel av sjøørreten som ble merket i Neidenelva som i perioder oppholdt seg i området rundt Pulkneset i løpet av den 10 ukers perioden de var i sjøen. I tillegg vil området rundt Pulkneset trolig være et viktig beiteområde for den lokale sjøørretbestanden i Nosbekken samt eventuelt sjøørret fra de andre mindre bekkene i området. Sjøørretbestandene i disse vassdragene er ikke kartlagt. Det var få av de merkede sjørøyene som ble registrert i området ved Pulkneset. Det er ikke gjennomført*



undersøkelser av hvor mye anadrom laksefisk som oppholder seg i nærheten av influensområdet i perioden fra oktober til mai.

*Bøkfjorden og Neidenfjorden har status som nasjonal laksefjord noe som fører til at området er bestemt til å ha stor verdi for laks. Videre basert på dagens kunnskap vurderes tiltaket å kunne ha en liten negativ påvirkning (omfang) for laks. Utfra verdisetting og omfang vil utbyggingen kunne medføre en liten til middels negativ konsekvens for laks.*

*Basert på dagens kunnskap vurderes området til å ha en middels verdi for sjørret og sjørøye og tiltaket vurderes til å ha en middels negativ påvirkning på disse artene. Utfra verdisetting og omfang vil utbyggingen kunne medføre en middels negativ påvirkning på sjørret og sjørøye.»*

Samlete konsekvenser for nasjonal laksefjord er omtalt i planbeskrivelsen for kommunedelplanen for Tømmerneset.

## 7.7 Konsekvenser for reindrift KDP for Tømmerneset (NINA)

NINA har utarbeidet en felles konsekvensutredning i tilknytning til kommunedelplanen for Tømmerneset som omfatter blant annet konsekvenser for reindrift som følge av planlagt næringsvirksomhet på Pulkneset. Utdrag fra NINA sin utredning:

### Verdivurdering:

*«Pulkneset med tilførselsveier er lokalisert i et område hvor reinen flyttes inn i, eller trekker inn på Tømmerneset av seg selv. I tillegg har området ressurser i strandsonen som reinen utnytter sommer som vinter og særlig på vinter og tidlig vår er dette en viktig beiteressurs som kan utnyttes. Kalving foregår også i området.»*

Verdien for området er satt til stor på grunn av området er relativt stort ved full utbygging.

### Påvirkning:

*«Vi forventer ikke noen stor forskjell på konsekvensene i anleggs- og driftsfase med hensyn til dette tiltaket. Begrunnelsen er at tiltaket med influensområder og tilførselsveier får stor innvirkning på det naturlige beitetrekket inn på Tømmerneset samtidig med at trafikken vil ha negativ innvirkning på flytting og driving av reinen inn og ut av halvøya. Tiltakets natur i form av at det skal være en havn der ulike aktiviteter skal foregå så vil dette sannsynligvis føre til mer trafikk. Dersom området får atkomst fra øst vil det trolig føre til at flyttleia vest for flyplassen blir beholdt. Men siden alle tiltakene og vegparsellene på vestsiden av Tømmerneset er vurdert til å ha meget stor konsekvens, vil flytting og trekk langs med denne leia videre utover Tømmerneset bli vanskeliggjort slik at den negative konsekvensen kun blir marginalt forbedret.»*

Omfanget er vurdert til stort negativt.

**Konsekvensvurdering:**

Konsekvensen er vurdert til å være stor til meget stor negativ både for anleggs- og driftsfasen.

**7.8 Konsekvensutredning for samisk bosetting, utmarksbruk og sjølaksefiske – KDP for Tømmerneset (NIKU)**

Norsk institutt for kulturminneforskning har utredet konsekvensene for samisk bosetting, utmarksbruk og sjølaksefiske av planlagte utbygginger på Tømmerneset i forbindelse med kommunedelplanen. Herunder er konsekvensene av en etablering av planlagt næringsområde på Pulkneset en del av samlet influensområde som omfatter hele Tømmerneset. Konsekvenser med hensyn til reindrift og næringsfiske er ikke vurdert da dette inngår i hhv. reindriftsutredningen (Multiconsult) og konsekvenser for fiskeri og havbruksutredningen (Norconsult).

**Verdivurdering:**

Tømmerneset er her vurdert å ha liten verdi for nåværende samisk bruk (utenom reindrift) og for bevaring av naturgrunnlaget for samisk kultur og næring (utenom reindrift). For bevaring av samisk kulturarv er området vurdert å ha liten til middels verdi.

Fastboendes gårdsdrift var inntil 1978 en viktig bestanddel av den samiske utmarksbruken i området Tømmernes. Utbyggingsplanene berører tidligere lakseplasser, men disse er enten gått ut av bruk eller inndratt. Det ble tidligere fisket i elva som renner ut i Kvalbukta.

**Påvirkning og konsekvens:**

Kommunedelplanens samlede tiltak vil i stor grad redusere ressursgrunnlagets omfang og kvalitet, bærekraftighet og/eller betydning for bevaring av samisk kultur. Likevel vurderes de samlede konsekvensene av kommunedelplantiltakene som liten negativ da verdien av området Tømmernes er vurdert som liten.

**7.9 Konsekvenser for landskapsbilde KDP for Tømmerneset (Norconsult)**

Utdrag fra utredning: «Konsekvensen samlet for veitraseene på Tømmerneset vurderes til liten negativ. Det legges opp til en omfattende utbygging av havne- og industrivirksomhet på Tømmernes. Sammenlignet med disse utbyggingene vil veitraseene visuelt blir lite dominerende i landskapsbildet. Det bør gjøres videre vurderinger og justeringer av alle traséer, men den største utfordringen landskapsmessig er veitrasé 2C mellom Leirpollen og Gamneset.»



## **7.10 Konsekvenser for folkehelse og barn og unges oppvekstvilkår KDP for Tømmerneset (Norconsult)**

Utdrag Norconsult: «Det vurderes at medvirkning generelt har påvirkning på folkehelsen. Disse tiltakene vil derimot ikke berøre enkeltmennesker eller boligområder direkte, men indirekte på lengre sikt. Her er det lagt opp til stor grad av medvirkning. Det vurderes at tiltakets medvirkningsprosess har en liten positiv effekt på folkehelsen. Samlet sett vurderes tiltaket som positivt for barn og unges oppvekstvilkår og folkehelse generelt i Sør-Varanger kommune.»

## **7.11 Notat fiskeri KDP for Tømmerneset (Norconsult)**

Notatet har navn «Områderegulering – kommunedelplan for Tømmerneset. Delutredning 7.6 Laksefisk og marin fisk.»

Utdrag Norconsult:

«Fisket av torsk og hyse foregår mest i de ytre områdene av Bøkfjorden og i Varangerfjorden. Dette fisket blir derfor lite påvirket av eventuelle utbygginger ved Tømmerneset.

Studiet av vandringsmønsteret til laksefiskene viser at de fleste 60-70 % vandrer ut gjennom Kjøfjorden eller forblir innerst i fjordene. De som vandrer forbi Tømmerneset og ut Korsfjorden oppholder seg kort tid i området i perioden mai-juni.

Det er ikke registrert noen viktige gyteområder for fisk i området. Dette ble verifisert av en undersøkelse gjennomført av Akvaplan-Niva i 2014.»





# 8 Vurdering av virkninger av planforslaget

Virkningene av planforslaget vurderes ut i fra beskrivelsen av tiltaket, tilgjengelige fagutredninger, samt aktuelle vedtatte politiske retningslinjer og føringer.

## 8.1 Kommunale planer

### Kommuneplanens samfunnsdel

Etablering av industriområdet på Pulkneset vurderes å være i tråd med målsetningene om næringsutvikling nedfelt i kommuneplanens samfunnsdel for 2014-2026. Herunder nevnes særskilt målsetningen om å være en fremtidig vertskommune for petroleumsindustri/basevirksomhet i Øst-Finnmark hvorav det tas frem at fremtidig havnerelatert industriutvikling skal skje på Tømmerneset. Videre står det at «støy- og arealkrevende industri skal lokaliseres utenfor Kirkenes, men sentrumsnært». En satsing på Pulkneset vil også være i tråd med strategien om særskilt satsing på havne og industri-/næringsareal som del av målsetningen om forutsigbar næringsrettet infrastrukturetsatsing.

Ut i fra dette vurderes satsingen på Kirkenes Maritime Park å være i tråd med kommuneplanens samfunnsdel og visjonen om økt befolkningsvekst ved å tilby nye industriarbeidsplasser innen petroleumsindustri/- basevirksomhet og annen havnerelatert industri på Tømmerneset.

### Kommuneplanens arealdel

Reguleringsplanen for KMP strider med gjeldende kommuneplanens arealdel som trådte i kraft i 2005. Reguleringsplanen omfatter en omgjøring av ca 800 dekar fra bruk av forsvaret til kombinert nærings- og havneformål. Kommuneplanens arealdel er under rullering og ny arealdel skal etter planen ferdigstilles ila. 2015. I ny kommuneplanens arealdel vil pågående kommunedelplan for Tømmerneset legges til grunn.

Konsekvensene med hensyn til forsvaret er omtalt under kapittel 8.18.

### Reguleringsplan for deler av Korsfjorden og Bøkfjorden

Områdereguleringen vil få konsekvenser for reguleringsplan for deler av Korsfjorden og Bøkfjorden. Området regulert til akvakultur for marine fiskearter mellom Pulkneset og Gamnes vil delvis utgå og området vil i sin helhet ikke lenger kunne nyttes. Det påpekes at akvakultur for marine fiskearter per i dag ikke er funnet lønnsomt og at kommunen ikke kjenner til konkrete planer for utnyttelse av området.

En etablering av industrivirksomhet på Pulkneset vil også være i strid med området for STS-omlastning (SS5) utenfor Pulkenest. STS-området vil dermed ikke lenger kunne



benyttes ved etablering av industri på Pulkneset. En fjerning av STS-området vil måtte sees i sammenheng med Norterminals planer for landbasert omlastingsstasjon på Gamnes.

### **Kirkenes Industrial Logistics Area (KILA)**

En etablering av serviceindustri rettet mot olje- og gassektoren ved Pulkneset vil naturlig påvirke utviklingen av KILA. Utvikling av offshore serviceindustri ved Pulkneset vil ikke være i konflikt med etablering av industri på Slamfyllingene, men planlagt bruk av området vil kunne endres i retning av annen type virksomheter.

## **8.2 Regionale forventninger og retningslinjer**

Herunder vurderes konsekvensene med hensyn til relevante fylkeskommunale og regionale føringene nevnt i kapittel 4.2 herunder:

- Fylkesplanen for Finnmark 2006-2009(11)
- Energistrategier for Finnmark 2010-2013

### **Fylkesplanen for Finnmark 2006-2009(11)**

#### 4.1 Vern av naturområder

Planlagt utbygging vil medføre tap av inngrepsfrie naturområder og er dermed i strid med retningslinje for naturvern og forventningen om at «*kommunene sikrer inngrepsfrie naturområder i arealplaner og følger opp dette i arealforvaltningen*».

#### 4.2 Vern av kulturminner og kulturmiljø

Planlagt utbygging vil berøre registrerte fredete kulturminner og strider mot forventningen om at «*kommunene gjennom utøvelse av sin planmyndighet ivaretar og synliggjør kulturminner, kulturmiljøer og kulturlandskap*».

#### 4.4 Reindriftens arealbehov

Planlagt utbygging vil berøre reindriftsarealer. Tiltaket strider således med målet om å sikre ressurser og arealer for reindriftnæringen.

### **Energistrategier for Finnmark 2010-2013**

Tilrettelegging for basefunksjoner og serviceindustri tilknyttet petroleumssatsingen i Barentshavet vil generelt følge opp vedtatt energistrategi.

Vedrørende planarbeidet og konsekvensutredningene vurderes planarbeidet generelt som omfattende. Med hensyn til ivaretagelse av reindriftnæringen og langvarige løsninger vises det til konsekvensutredningen for reindrift. Det vises også til vurderingene knyttet til naturmangfold og samordnet areal og transportplanlegging vedrørende egnetheten av lokasjonen med hensyn til miljø.



Lokaliseringen like ved Kirkenes lufthavn vurderes som egnet med hensyn til tilrettelegging for regional pendling av arbeidskraft som er påpekt spesifikt i energistrategien.

### 8.3 Statlige forventninger og retningslinjer

Herunder vurderes hvordan de statlige føringene nevnt i kapittel er ivarettatt, herunder:

- Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging
- Regjeringens miljøpolitikk og rikets miljøtilstand
- Statlige planretningslinjer for differensiert forvaltning av strandsonen langs sjøen
- Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging
- Inngrepsfrie naturområder i Norge (INON)
- Nasjonale laksefjorder
- EUs rammedirektiv for vann 2000/60/EF (Vanndirektivet)
- Regjeringens Nordområdestrategi (Meld. St. 7 2011-2012)

#### Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging

Herunder vurderes planlagt industrietablering opp mot regjeringens forventninger til regional og kommunal planlegging vedtatt ved kongelig resolusjon 24. juni 2011 med hensyn til:

- Klima og energi
- By- og tettstedsutvikling
- Samferdsel og infrastruktur
- Verdiskaping og næringsutvikling
- Natur, kulturmiljø og landskap
- Helse, livskvalitet og oppvekstmiljø

Herunder gjengis en kortfattet vurdering av hvordan de nasjonale forventningene er ivarettatt for de tema som synes aktuelle.

#### Klima og energi:

Enhver industrietablering vil i seg selv medføre økt energiforbruk og medfølgende utslipp av klimagasser. Konkrete verdier knyttet til planlagt etablering er komplekst og vanskelig å anslå. Planlagte industrivirksomheter knyttes primært til olje- og gassindustrien. Etableringen omfatter også potensiale for service knyttet til offshore vindkraft og evt. annen fornybar energi knyttet til infrastruktur i sjø uten at dette er spesifisert som konkret målsetning. Utviklingen av serviceindustri knyttet til fornybar energi er gjensidig avhengig av videre satsning på fornybar energi. Hensynet til klimautfordringer knyttet til forventet havnivåstigning og økt nedbør vurderes å være tilstrekkelig ivarettatt. Det vises ellers til vurderingene knyttet til SATP.

#### By- og tettstedsutvikling:

Tiltaket vil øke trafikkbehovet da området ligger utenfor forventet gang- og sykkelavstand fra tyngden av boligbebyggelsen i området. For denne type virksomhet anses det likevel



som positivt med en viss avstand fra boligfelt. Tilrettelegging for kollektiv vil avklares nærmere som del av detaljregulering av vei. Øvrige forhold vurderes som ivaretatt.

#### Samferdsel og infrastruktur:

Veien er i hovedsak planlagt som del av kommunedelplanen for Tømmerneset.

#### Verdiskaping og næringsutvikling:

Planen tilrettelegger for næringsutvikling som vil utgjøre en ny bransje i regionen noe som anses som positivt. Tiltaket vil ha negative konsekvenser for reindriftsnæringen.

#### Natur, kulturmiljø og landskap:

Oppdatert kunnskap og gjeldende retningslinjer er lagt til grunn for planarbeidet knyttet til kultur-, landskap- og naturverdier. Konsekvenser for strandsonen er beskrevet.

#### Helse, livskvalitet og oppvekstmiljø:

Plantiltaket er vurdert å gi positiv effekt for folkehelsen. Det vises til utredning knyttet til KDP for Tømmerneset.

### **Statlige planretningslinjer for differensiert forvaltning av strandsonen langs sjøen**

Områdereguleringen legger til rette for utbygging i strandsonen ut over gjeldende kommuneplan. Utbyggingsområdet ligger i sin helhet innenfor 100 meters-beltet. Deler av atkomstveien vil også ligge innenfor 100 metersbeltet. Herunder vurderes planlagt utbygging i forhold til retningslinjene for 100-metersbeltet.

Utbyggingen vil skje i områder som i liten grad er bebygd fra før. Herunder vurderes urørte områder med hensyn til spesielle friluftsinnteresser, natur- og landskapskvaliteter og kulturminneinteresser.

#### Friluftsinnteresser

Området har per i dag ikke vesentlig rekreasjonsverdi.

#### Naturverdier

Det er ikke funnet særskilte naturverdier innenfor det direkte berørte området. Det vises til kapittel 8.10 vedrørende vurderinger iht. naturmangfoldloven og utredning av konsekvenser for terrestrisk biologisk mangfold.

#### Landskapskvaliteter

Området vurderes å ha normal landskapsmessig verdi for regionen. Utbyggingen berører således ingen særskilte landskapsmessige kvaliteter.

#### Kulturminner og kulturmiljøer

Utbyggingen vil berøre fredede kulturminner. Det vises til kapittel 7.2 og 8.9.



### Forholdet til andre interesser:

Området er av betydning for reindrift. Det vises til kapittel 7.7 og 8.16

### Generelt

Utbygging av nye sjørettete næringsarealer i urørte områder strider generelt med rikspolitisk retningslinje for differensiert forvaltning i strandsonen. Av vesentlige strandsoneverdier innenfor området nevnes kulturminner og reindrift. Alternative områder avsatt til sjørettet næringsvirksomhet i kommuneplanen er vurdert (se kapittel 8.1). Tiltakshaver vurderer disse områdene å være mindre egnet med hensyn til deres virksomhet. Det påpekes også at disse områdenes strandsoneverdier ikke er vurdert spesifikt. Med hensyn til utbygging i 100-metersbeltet skal det tas i betraktning at tiltaket gjelder sjørettet næringsareal, og at behovet for næringsutvikling og arbeidsplasser skal vektlegges og veies mot allmenne interesser.

### **Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging**

Utbyggingsplanene må sees i sammenheng med øvrige planer for Tømmerneset og øvrige områder i kommunen avsatt til sjønære næringsarealer. Vurderinger knyttet til samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging gjøres rede for i kommunedelplanen for Tømmerneset.

Herunder vurderes planlagt utbygging på Pulkneset med hensyn til gitte planretningslinjer bolig-, areal- og transportplanlegging. Det tas i betraktning at tiltaket er avhengig av lokalisering ved sjø med mulighet for skipstrafikk og at området er egnet for etablering av dypvannskaier. Virksomhetene som kommer til å etablere seg vil generelt være lite arbeidsplassintensive i forhold til arealbruk. Industrietablering innebærer dessuten støyende virksomhet som primært lokaliseres i god avstand fra boliger og andre støyfølsom arealbruk.

For vurderinger knyttet til planprosessen mht. retningslinjene med hensyn til samordning, beslutningsgrunnlaget og samarbeid og ansvar for gjennomføring vises det til kommunedelplanen for Tømmerneset.

Herunder følger kun en vurdering av særlige viktige punkt med hensyn til lokalisering Kirkenes Maritime Park gitt i statlige planretningslinjer for samordnet bolig- areal- og transportplanlegging.

#### 4. Retningslinjer for samordning av bolig-, areal- og transportplanleggingen

4.3 Fortetting og miljøvennlig transport: Lokalisering av planlagt industriområde vurderes generelt som relativt godt egnet i forhold til eksisterende utbyggingsmønstre. Herunder dagens veinett, bolig og sentrumsbebyggelse, samt lufthavn.

Områder for denne type virksomhet bør ikke ligge for nært sentrums og boligbebyggelse av hensyn til blant annet støy. En utbygging på Tømmerneset iht. kommunens samfunnsplan vil bli for langt unna sentrum/tettsted for at høy andel gående og/eller syklende vil kunne bli aktuelt. Samtidig ligger Pulkneset med relativt kort kjøreavstand slik at bosetningsmønsteret ikke forventes forskjøvet i særlig grad. Utbygging på Pulkneset og Tømmerneset er konfliktyllet med hensyn til



reindrift. Det vises til vurderinger knyttet til reindrift og at det er en målsetning om å redusere de negative konsekvensene gjennom effektive avbøtende tiltak.

4.6 Effektiv og sikker trafikkavvikling og god framkommelighet for næringstransport: Området anses å være godt tilknyttet hovedvegnett. Fremtidig jernbane er uavklart. Punktet må sees i sammenheng med pågående KVVU-arbeid.

4.7 Med hensyn til kulturminner og naturmangfold vil tiltaket få visse negative konsekvenser og det vises det til egne vurderinger under de enkelte fagtema.

Øvrige punkter vurderes generelt å være dekket av kommunedelplanen og/eller av liten interesse med hensyn til Kirkenes Maritime Park.

## 5. Retningslinjer for beslutningsunderlaget

Punktene vurderes generelt å være dekket av kommunedelplanen og/eller av liten interesse med hensyn til Kirkenes Maritime Park.

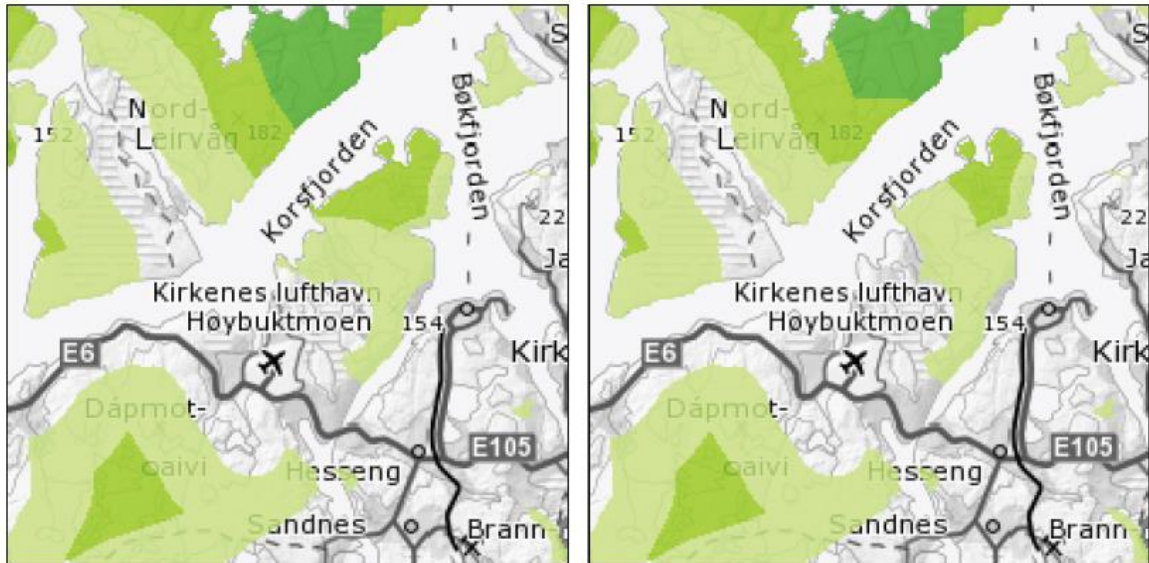
## 6. Retningslinjer for samarbeid og ansvar for gjennomføring

6.4 Vedtatte regionale planer skal legges til grunn for arbeidet kommunenes egne planer: Kirkenes Maritime Park strider med vedtatt kommuneplanens arealdel. Utredningen vurderes dog som omfattende slik at beslutningsgrunnlaget for en behandling av en endring av vedtatt kommuneplan er tilstrekkelig.

Øvrige punkter vurderes generelt å være dekket av kommunedelplanen og/eller av liten interesse med hensyn til Kirkenes Maritime Park.

## **Inngrepsfrie naturområder i Norge (INON)**

Tiltaket vil påvirke inngrepsfrie naturområder i Norge (INON), men må sees i sammenheng med annen planlagt bebyggelse på Tømmernes. Herunder ny stamnetthavn i Leirpollen som er godkjent i kommuneplanen og ny terminal på Gamnes som er under planlegging. En realisering av næringsetablering på Gamnes og Leirpollen vil i stor grad redusere de samme inngrepsfrie naturområdene som reduseres ved en etablering av KMP. Samlet vil realisering av alle de tre områdene vesentlig redusere de inngrepsfrie naturområdene på Tømmernes.



Figur 23 Figuren viser inngrepsfrie naturområder før planlagt utbygging (venstre) og etter planlagt utbygging (høyre). Kart over bortfall er beregnet ved hjelp av miljødirektoratets bortfallsrapport.

#### Bortfall som følge av kun etablering av KMP:

Samlet tap av samlede inngrepsfrie naturområder (områder mer enn 1 km fra tyngre inngrep) er beregnet til om lag 1,33 km<sup>2</sup>. Herunder vil:

- Villmarkspregede naturområder (5 km eller mer fra inngrep): reduseres med 0,94 km<sup>2</sup>
- Inngrepsfri sone 1 (mellom 5 km og 3 km fra inngrep): reduseres med 1,54 km<sup>2</sup>
- Inngrepsfri sone 2 (mellom 3 km og 1 km fra inngrep): økes med 0,47 km<sup>2</sup>
- Inngrepsnære naturområder (under 1 km fra inngrep): økes med 1,33 km<sup>2</sup>

#### **Nasjonal laksefjord**

Konklusjon fra Akvaplan-niva: «Tiltaket vurderes å kunne ha en liten negativ påvirkning (omfang) for laks. Utfra verdisetting og omfang vil utbyggingen kunne medføre en liten til middels negativ konsekvens for laks.». Det vises til Akvaplan-niva sin utredning.

#### **EUs rammedirektiv for vann 2000/60/EF (Vanndirektivet)**

Uttdrag fra Akvaplan-niva: «Det er ikke gjennomført en fullstendig kartlegging av kvalitetselementene som inngår i vannforskriften. Kartlegging av strandsone og bløtbunn viste et naturlig mangfold av arter og hva man kan forvente å finne på slike lokaliteter. Det ble ikke påvist noen rødlistearter. Området er en del av en nasjonal laksefjord og det er påvist sjøørretvassdrag i umiddelbar nærhet til planområdet. Sjøørret, laks og sjøørøye benytter området både i form av at de vandrer forbi området på vei til beiteområder eller



på til gyteelv. I tillegg benyttes området som beiteområde for sjøørret og laks. Resultater fra pågående prosjekter vil kunne gi ny informasjon om dette.

Det ble påvist forhøyede konsentrasjoner (tilstandsklasse III – moderat forurenset) av kobber på en av tre stasjoner i strandsonen. Alle andre målinger av miljøgifter i sedimenter, tang og blåskjell viste lave nivåer av målte miljøgifter. Basert på målingene i tang og blåskjell er det trolig liten tilførsel av eventuell forurensning fra land (strandsonen) og ut i marint miljø. Det anbefales likevel at man kartlegger miljøgifter (metaller) på flere områder i strandsonen.

Den planlagte utbyggingen vil kunne ha negativ påvirkning på det marine biologiske mangfoldet innenfor planområdet samt utenfor planområdet både under etablering og driften av anlegget. Den største negative påvirkningen vil skje på grunn av utfylling av strandsonen.

Det vil kunne skje en viss tilførsel / spredning av partikler og eventuell forurensning under etablering av tiltaket. Det er viktig at det gjennomføres tiltak for å begrense denne spredningen. Et tiltak vil kunne være å benytte "filtskjørt" for å hindre spredning.»

### **Regjeringens Nordområdesatsing – Nordkloden 2014**

Planlagt tiltak vil legge til rette for en videreutvikling av petroleumsvirksomheten i Barentshavet og samtidig være av betydning for norsk og nordnorsk kompetansebygging og i særlig grad for lokal næringsutvikling i Kirkenes og regionen for øvrig. Med hensyn til satsing på petroleumsindustrien og kompetanseutvikling vurderes tiltaket å være i tråd med og å følge opp vedtatt nordområdesatsing. For å bedre følge opp urfolksinteressene knyttet til reindrift forutsettes det en samlet vurdering og gjennomføring av avbøtende tiltak knyttet til de ulike planene for Tømmerneset.

## **8.4 Relevant pågående planarbeid**

### **Norterminal**

En etablering av Kirkenes Maritime Park vurderes å være forenelig med Norterminals planer om en etablering av olje- og gassterminal ved Gamneset. Da områdene ligger nær hverandre vil realisering av de to prosjektene kunne medføre synergieffekter knyttet til næringsutvikling.

### **KVU**

Et vedtak om tillatelse til utbygging av industriområdet på Pulkneset vil påvirke vurderingene knyttet til hvordan fremtidig infrastruktur på Tømmerneset og i Kirkenes bør gjennomføres.





## 8.5 Eksisterende fritidsbebyggelse i Lille Gamnesbukta

Eksisterende fritidsbebyggelse i Lille Gamnesbukta vil ved utvidelse av området måtte erverves eller eksproprieres. Når bebyggelsen vil erverves avhenger av fremdriften på utbyggingen av områdene som enda ikke er detaljplanlagt. Det er derfor knyttet stor usikkerhet rundt tidsperspektiv. Inntil erverv/ekspropriasjon finner sted vil konsekvensene i hovedsak omfatte økt trafikk på land og i sjø. Støysituasjonen må vurderes nærmere ved senere utbyggingsfaser.

## 8.6 Bebyggelsen i nærområdet

Bolig- og fritidsbebyggelsen ved Høybukta og ved Makkskjæret vil påvirkes mht utsikt fra bebyggelse og nærområder. Konservative beregninger for de tre anleggsfasene viser at lydnivå for bolig- og fritidsbebyggelsen i Høybukta er godt skjermet for støy. Virksomhet vil kunne høres, men støy skal iht. støyberegninger ikke overstige grenseverdier etter gjeldende regelverk. Området er også fra før noe støybelastet fra flytrafikk. Atkomst til området vil legges om med avkjørsel fra planlagt atkomstvei til næringsområdet. Områdene i sjø vil bli noe mindre tilgjengelig pga større skipstrafikk.



Figur 24 Utsikt fra Makkskjæret



Figur 25 Utsikt fra Høybukta (Visualiseringen viser her et unntakstilfelle med borerigg til kai)

## 8.7 Samiske hensyn

Det vises til Sametingets planveileder vedtatt 2010. Herunder vurderes ivaretagelsen av kapittel 4-8. Vurderingene er gjort på bakgrunn av blant annet konsekvensutredningen for samisk bosetting, utmarksbruk og sjølaksefiske utarbeidet av NIKU som grunnlag for kommunedelplanen for Tømmerneset.



#### **Prinsipper i planleggingen jf. kap 4**

Veilederens punkt 4 vedrørende prinsipper i planleggingen vurderes å være ivaretatt gjennom NIKU sin utredning av konsekvenser for samisk bosetting, utmarksbruk og sjølaksefiske, samt felles medvirkningsprosess knyttet til kommunedelplan og områdereguleringer for Tømmerneset.

#### **Hensyn å ta i forhold til samisk kultur jf. kap 5**

Planen vil medføre konsekvenser for lokale reindriftsaktører jf. KU.

Dersom de samlede konsekvensene av planlagte tiltak innenfor reinbeitedistriktene blir så omfattende at en virksomhet /sida må legges ned vil dette være en trussel for samisk kultur jf. punktene 5.1-5.5 i planveilederen.

Det forutsettes at de avbøtende tiltakene sikrer fremtidig mulighet for drift.

#### **Hensyn å ta i forhold til samisk næringsutøvelse og ressursbruk jf. kap 6**

Hensynet til sjøsamisk fiske er omtalt i kommunedelplanen. Vedrørende sjølaksefiske er området vurdert å ha liten betydning. Vedrørende gyteplasser pågår det undersøkelser. Tiltaket berører ikke dyrka eller dyrkbar jord. Områdene er vurdert å ha liten verdi mht. jakt, fiske, vedhugst, sanking av bær, urter og sennagress eller uttak av virke for duodji. Vedrørende konsekvenser for reindrift omtales det under kapittel 8.16.

#### **Kompensasjon ved skade, ulempe eller fortrengsel jf. kap 7**

Ut i fra utredningen av konsekvenser for reindriften vil reindriften ha krav på kompensasjon for skader/ulemper som følge av planlagt utbygging. Det forutsettes at det gjennomføres forhandlinger knyttet til kompensasjon og at kompensasjonen sees i lag med evt. andre avtaler knyttet til øvrige tiltak på Tømmerneset.

#### **Hensyn ved endret bruk av meahcci/utmark i Finnmark, jf. finnmarksloven § 4 jf. kap 8**

Utbyggingen vil endre bruken av meahcci/utmark. Foruten reindrift benyttes ikke området i vesentlig grad i dag. Tema vurderes tilstrekkelig utredet som del av konsekvensutredningen.

### **8.8 Landskapet, stedets karakter og estetikk**

Det vises til utredning av konsekvenser for landskapsbildet knyttet til områdereguleringen for KMP og kommunedelplanen for Tømmerneset. En etablering av planlagt nærings- og havneområde vil medføre vesentlige endringer av landskapsbildet. Stedets karakter vil naturlig endres sterkt. En slik menneskelig påvirkning av ellers urørt område vurderes generelt som negativt. Området vurderes å ha normale landskapsmessige kvaliteter for regionen. Det påpekes at konsekvenser for landskapsbildet ikke vurderes med hensyn til områdets «synlighet» fra bebygde områder.



Området vil være synlig ved innflygning til Kirkenes, men er skjermet for innsyn fra E6. Med unntak av spredt bebyggelse langs Høybukta og Makkskjæret ligger området også skjermet for innsyn fra tettstedsbebyggelse. Samlet vurderes området å være relativt godt skjermet med hensyn til visuell påvirkning.

Vedrørende estetikk er det gitt visse føringer i bestemmelsene for å bedre ivareta estetiske forhold ved utbygging.

## 8.9 Kulturminner og kulturmiljø, evt. verneverdi

Det vises til utredning av konsekvenser for kulturminner og kulturmiljø. Planlagt utbygging medfører behov for dispensasjon etter kulturminnelovens § 15a for berørte fredete kulturminner.

## 8.10 Forhold til kravene i kap II i naturmangfoldloven

Det vises til utredningene av konsekvenser for terrestrisk biologisk mangfold, vannmiljø (Akvaplan niva) og forurensning.

Reguleringsplanen innebærer tilrettelegging for industri som omfatter en viss forurensning og risiko for uforutsette utslipp. Reguleringsplanen omfatter et relativt stort areal og gir sterke føringer for bruken av arealene. Tiltaket har konsekvenser for nasjonal laksefjord. Tiltaket berører ikke verneområder, nærområder til verneområder, utvalgte naturtyper, prioriterte arter (truet, nær truet eller verdifullt) eller verdifulle/utvalgte kulturlandskap kartlagt gjennom Miljøregistreringer i Skog (MiS). Tiltaket berører dog inngrepsfrie naturområder.

### Vurdering av foreslåtte avbøtende tiltak i KU biologisk mangfold og vannmiljø

- Skjøtsel av slåttemark i Høybukta. Slåttemarkene bør følges opp i forbindelse med skjøtsel.
- Eventuell begrensning av utfylling i perioden april-juli vil ikke kunne ivaretas da dette vil gjøre utbyggingen av området uforholdsmessig kostbar.
- Lokalisering av forurensende aktiviteter vil måtte planlegges ut i fra fremdrift og behov, men tilpasninger på tomt og lokale tiltak vil være aktuelt. Det forutsettes beredskap for akutte utslipp.
- Akvaplan-niva påpeker at det bør benyttes filtskjørt for å hindre spredning av tilførsel og spredning av partikler og eventuell forurensning ved etablering av tiltaket. Behovet for eventuelle tilleggsundersøkelser av sedimenter og/eller filtskjørt vil avklares med forurensningsmyndighet før utfylling.

Herunder følger vurderinger av prinsippene i naturmangfoldlovens §§ 8-12 jf. § 7.



## Vurdering etter naturmangfoldlovens §§ 8-12

### § 8 kunnskapsgrunnlaget

Generelt vurderes innhentingen av informasjon som omfattende. Kunnskapsgrunnlaget knyttet til biologisk mangfold på land vurderes som godt. Kunnskapsgrunnlaget for sjø er også nokså godt. Det vises til Akvaplan-niva sin utredning.

### § 9 Føre- var prinsippet

Det vises til vurderinger av forslag til avbøtende tiltak i utredningene knyttet til biologisk mangfold og vannmiljø.

### § 10 Økosystemtilnærming og samlet belastning

Vedrørende vurderinger av samlet påvirkning vises det til samkjøring av planprosessene for Tømmerneset og felles utredning av konsekvenser for nasjonal laksefjord.

### § 11 Kostnader ved miljøforringelse

Tiltakshaver vil være ansvarlig for å dekke kostnader knyttet til nødvendige tiltak for å hindre eller begrense skade jf. § 11.

### § 12 Miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder

Områdereguleringen legger til rette for ulike former for virksomheter.

Det tas høyde for at virksomhetene benytter beste praksis hva gjelder teknikker og driftsmetoder for å minimere risikoen for miljøødeleggelser. Videre anbefales det at det gjennomføres ytterligere vurderinger knyttet til lokaliseringer av enkeltvirksomheter som innebærer fare for spredning av forurensning for å finne gunstige lokaliseringer med hensyn til miljørisiko.

## 8.11 Rekreasjonsinteresser

Tiltaket i seg selv medfører ingen vesentlig konsekvenser med hensyn til rekreasjonsinteresser. Tiltaket må sees i sammenheng med øvrige planer for Tømmerneset. Det vises til utredning av friluftsliv som del av kommunedelplan for Tømmerneset.

## 8.12 Trafikkforhold

### **Atkomstvei og biltrafikk**

Det er vanskelig å anslå nøyaktig hvilken trafikkmengde som industriområdet vil generere. Det er per i dag en relativ stor usikkerhet knyttet til omfanget av virksomheter og type virksomheter som vil etableres på området. Det er også knyttet noe usikkerhet til hvilke typer tjenester som vil være mest aktuelle innenfor baseområdet. For å kunne anslå



forventet trafikk er det tatt utgangspunkt trafikkdata fra andre tilsvarende industri- og baseområder.

I følge Statens vegvesens veidata (vegkart) har Fv 224 Bleivassvegen ved CCB Ågotnes utenfor Bergen en ÅDT på 6500 rett før industriområdet og en ÅDT på 1500 rett etter industriområdet. Dette tilsier at industriområdet genererer en ÅDT på om lag 5000. Mengden godstrafikk er oppgitt til 5 %. NorTraf er oppgitt som grunnlag for ÅDT.

På Ågotnes er det til sammen etablert ca 300 virksomheter, noe som ikke vil være aktuelt for Kirkenes Maritime Park AS. Om man legger til grunn at det på sikt etableres 100 virksomheter innenfor området og at ÅDT per virksomhet er lik vil Kirkenes Maritime Park på sikt generere en ÅDT på om lag 1700.

Til sammenligning har Havneveien i Hammerfest som fungerer som atkomstvei til Polarbase med om lag 40 etablerte virksomheter og 20 boliger til sammenligning en anslått ÅDT på 505 per i dag. Andel lange kjøretøy er her hele 20 %, hvorav fiskeindustrien generer en vesentlig del av godstrafikken.

Mengden godstrafikk som Kirkenes Maritime Park vil genere beror på hvilken type virksomhet som etableres på området. Det bør i planfasen tas høyde for at det vil etableres lagervirksomheter og transportselskap som medfører en del godstransport. Det tas dermed høyde for en noe høyere andel av godstrafikk enn på Ågotnes, men trolig noe lavere enn Polarbase.

Ut i fra ovennevnte bør det i planfasen tas høyde for at industriområdet på sikt vil generere en samlet ÅDT på opp mot 2000. Andelen lange kjøretøy anslås til 15-20 %. Økningen av trafikk vil skje gradvis over flere år. For de 5-10 første årene kan tallene fra Polarbase være retningsgivende.

Av personbiltrafikken vil den desidert største andelen fordele seg i retning Kirkenes. Andelen av godstrafikk som vil fordele seg vestover på Ev 6 kontra østover mot Kirkenes er vanskelig å anslå nøyaktig. Fordelingen kan for enkelthet antas å bli nogen lunde jevn. ÅDT på Ev 6 fra Høybuktknoen mot Kirkenes kan ut i fra dette antas å øke med om lag 1600-1800. ÅDT på Ev 6 i retning vestover fra Høybuktknoen kan ventes å øke med om lag 200-400 hvorav sistnevnte vil ha en høy andel godstrafikk.

Det påpekes at oppgitte trafikk tall kun gjelder Kirkenes Maritime Park og at den samlede trafikkmengden vil bero på hvilken veiløsning som velges for Tømmerneset for øvrig.

### **Båttrafikk**

Mengden båttrafikk er vanskelig å anslå da man ikke vet hvilke typer virksomheter som vil etablere seg utenfor baseområdet. For basevirksomheten vil mengden båttrafikk variere ut i fra hvilken aktivitet som foregår på baseområde. Se punkt 3 for nærmere beskrivelse av aktiviteter på basen.

Industriområdet vil omfatte kaianlegg dimensjonert for å ta imot borerigger og andre store fartøy.



### 8.13 Barns- og unges oppvekstmiljø

Planlagt utbyggingsområde vurderes ikke å ha særlig verdi for barn- og unges oppvekstmiljø. Av konsekvenser mht. ytre miljø (støy, støv, luft, lokal luftforurensning, forurensning mv.) er det påpekt noe økt risiko som kan få betydning for barn- og unge. Det påpekes at det er behov for beredskapsplaner knyttet til akutt forurensning for å minimere konsekvensene ved et eventuelt uhell. Ved normal drift er det ikke påpekt vesentlige konsekvenser med hensyn til ytre miljø og barn og unges oppvekstmiljø.

Opprettholdelse og mulig økning av dagens høye sysselsetting i kommunen (med nye arbeidsplasser innenfor en relativt inntektssterk arbeidsgruppe) og forventet økt grunnlag for velferdstilbud som følge av etableringen vurderes som positivt. Tema er nærmere omtalt i folkehelseutredningen knyttet til KDP for Tømmerneset.

Tiltaket vurderes samlet å ha positive virkninger for barn- og unges oppvekstmiljø.

### 8.14 Sosial infrastruktur

Planforslaget omfatter en utbygging som ved realisering vil medføre et relativt stort antall arbeidsplasser i forhold til størrelsen av lokalsamfunnet. Det er sannsynlig at det på sikt vil medføre noe økt interesse for nærliggende boliger og utbyggingspress på nærliggende arealer. Da utbyggingen vil skje gradvis over en lang tidsperiode antas det at den umiddelbare effekten vil være liten.

Det vises for øvrig til utredning hvor konsekvenser for samfunnet er vurdert samlet med hensyn til annen planlagt bebyggelse på Tømmerneset.

### 8.15 Universell tilgjengelighet

Gjennomføring av planen medfører ingen vesentlige konsekvenser for universell tilgjengelighet.

### 8.16 Reindrift

Det vises til NINA sin utredning av konsekvenser for reindriften tilknyttet kommunedelplan for Tømmerneset. En etablering av Kirkenes Maritime Park vil gi tapte beiteressurser og vil medføre økte utfordringer med hensyn til trekk og flytting av rein fra og til Tømmerneset. Beitearealene på Tømmerneset anses særlig viktig om vinteren og våren i perioder hvor det er vanskelige beiteforhold. Konsekvensene må sees i sammenheng med øvrige planlagte tiltak på Tømmerneset.

#### Vurdering av avbøtende tiltak

Av avbøtende tiltak kan kompensasjon som påpekt i NIVA sin utredning være aktuelt. Videre anses det som relevant å vurdere utbedringer av trekkleier/flyttleier både på vestsiden/nordsiden og på østsiden av flyplassen. Av konkrete fysiske tiltak som bør vurderes nærmere nevnes rydding av skog/korridorer, planering av bratte/vanskelige



hinderområder, vurdere utbedringer av kryssningspunkt for kryssing av E6, etablering av ledegjerder og tilrettelegging for kryssing av planlagt atkomstvei til Pulkneset og veien videre mot Gamneset, justeringer av planlagt veitrasé. Utbyggingsområdet vil gjerdes inn både i anleggsfasen og i driftsfasen.

Reindriftsnæringen med reindriftsfaglig kompetanse vil tas med i prosessen videre knyttet til videre prosjektering av området samt regulering av atkomstvei.

## 8.17 Økonomiske konsekvenser for kommunen

En realisering av Kirkenes Maritime Park vil få merkbare økonomiske konsekvenser for kommunen.

### Inntekter

Ved etablering av industriområdet på Pulkneset kan det forventes økte inntekter til kommunen som følge av eiendomsskatt, økte skatteinntekter fra ansatte og økte rammebevilgninger som følge av økt befolkning. Hvor store inntektene vil bli beror på flere usikre faktorer og er vanskelig å anslå presist. Utbyggingen vil foregå over lang tid og inntektene forventes derfor å stige etter hvert som området utvikles. Da Sør-Varanger kommune har en liten andel arbeidsløse må det forventes at nye arbeidsplasser i kommunen i stor grad vil måtte dekkes ved hjelp av tilflytting til kommunen.

### Kostnader

Offentlige kostnader knyttet til etablering av Kirkenes Maritime Park kan deles inn i direkte og indirekte kostnader.

Med direkte kostnader menes her kostnader knyttet til anleggelse og drift av ny-, eller utbedring av eksisterende infrastruktur. Herunder blant annet atkomstvei, vannforsyning, brannvern, samt avbøtende tiltak knyttet til å redusere negative konsekvenser knyttet til reindrift mv.. Kommunale kostnader knyttet til nødvendige infrastrukturiltak vil avklares og tydeliggjøres ved en eventuell utbyggingsavtale mellom tiltakshaver og kommunen. I utgangspunktet vil Kirkenes Maritime Park som utbygger stå for utbyggingen av nødvendig infrastruktur. Det er ikke avtalt at kommunen skal være med å dekke kostnader knyttet til infrastruktur.

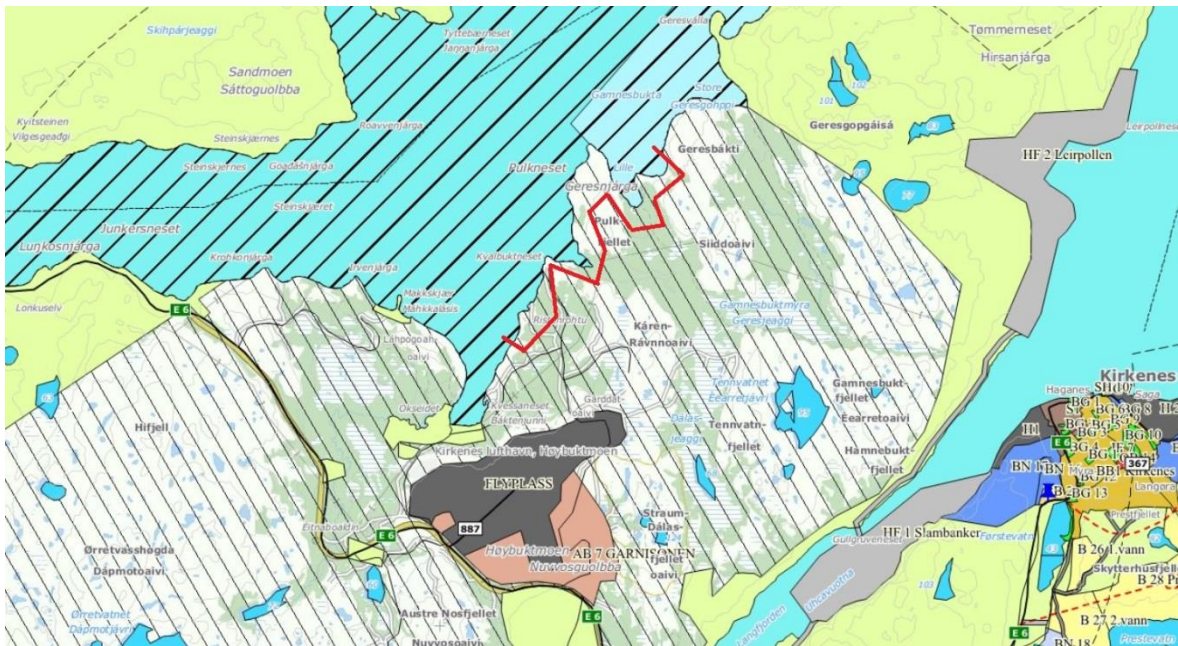
I hvilken grad det er naturlig at kommunen dekker deler av kostnadene vil avhenge av blant annet valg av løsning for vannforsyning. Herunder om man ønsker å tilrettelegge for offentlig vannforsyning via Leirpollen eller ikke. I hvilken grad kommunen vil overta drift av for eksempel veier og brannvern er heller ikke avklart. Kostnadene må sees i sammenheng med øvrige plantiltak på Tømmernes.

Med indirekte kostnader menes her kostnader knyttet til økt tjenestetilbud som følge av økt befolkning i kommunen. Da de indirekte kostnadene er knyttet opp mot nye arbeidsplasser vil disse kostnadene således være direkte knyttet til de økte rammeoverføringene og skatteinntektene.



Reguleringsplanen binder ikke kommunen mht. kostnader. Forutsatt at kommunen senere ikke påtar seg uforholdsmessige kostnader knyttet til etablering av infrastruktur forventes det at kommunen samlet vil få økt grunnlag for velferdstilbud som følge av etablering av Kirkenes Maritime Park.

## 8.18 Konsekvenser for forsvaret



Figur 26 Konsekvenser for forsvaret

For forsvaret medfører etablering av næringsarealer ved Pulkneset hovedsakelig:

- redusert areal til skyte- og øvingsfelt, herunder skogareal og strandlinje
- trafikk gjennom feltet
- behov for flytting av sprengningsbane

### Tap av areal

Maksimalt næringsareal på land som kan gå tapt utgjør om lag 800 dekar. Atkomstveien fra E6 til næringsområdet vil utgjøre grovt regnet 30 dekar. Hele skyte- og øvingsfeltet utgjør over 90 000 dekar. Herunder utgjør området nord for E6 (øst-feltet) snaue 22 000 dekar. Tap av areal utgjør prosentvis om lag 0,9 prosent av totalt skyte- og øvingsfelt og ca 3,8 % av arealet nord for E6.





Figur 27 Flyfoto med utbyggingsområdene

Forsvaret har oppgitt at skogarealene vurderes som taktisk viktig øvingsområde. Skogområder som vil gå tapt er ca 115 dekar ved Kvalbuktnes, ca 30 dekar ved Kvalbukta og ca 135 dekar ved Lille Gamnesbukta. Skogområdene som går tapt utgjør relativt små andeler i randsonen av større skogområder. De samlede skogområdene i skyte- og øvingsfeltet vil i sin helhet bevares nokså intakt.

Som det går frem av Figur 26 vil mesteparten av sjølinjen nord og øst for Høybukta gå tapt. Sjølinjen vest for Høybukta vil bevares intakt.

Toppen av Pulkfjellet vil fremdeles kunne nyttes som øvingsområde.

Utbyggingen vil skje over flere år. For områdene fra Kvalbukta og nordover er det per i dag ingen konkrete utbyggingsplaner og områdene vil dermed kunne utnyttes i uvisst tid fremover. Den første fasen utgjør at om lag 180 dekar næringsareal på land.

### Trafikk gjennom feltet

Ny atkomstvei fra E6 til Kirkenes Maritime Park vil gå tvers over øvingsområdet. I området hvor veien skal føres er det allerede noe trafikk knyttet til bolig- og fritidsbebyggelsen ved Høybukta. Dog vil trafikken øke vesentlig. Forsvaret må derfor i større grad enn i dag ta hensyn til trafikken ved gjennomføring av øvelser i feltet.



### Behov for flytting av sprengningsbane

Sprengningsbanen som i dag ligger på Kvalbuktnes må flyttes som følge av utbyggingen. Sprengningsbanen tenkes flyttet til vestfeltet. Forsvaret skal ikke belastes økonomisk med tanke på flytting av sprengningsbanen.

### Vurdering av øvrige konsekvenser

Økt trafikk og etablering av næringsområdet vil medføre en viss forstyrrelse i feltet som naturlig må tas hensyn til ved planlegging og gjennomføringer av øvinger i området. Dette vil kunne gjøre øvingen mer kompleks og i en viss grad begrense taktiske muligheter. Disse hensynene kan også tenkes å utgjøre en viss verdi knyttet til muligheter for trening med økt kompleksitet med hensyn til sivil trafikk og næringsvirksomhet. For å redusere de negative konsekvensene til et minimum og få mest mulig nytte av positive effekter, vurderes det som viktig at Forsvaret og eier av næringsområdet opprettholder en dialog/samarbeid vedrørende øvelser som gjennomføres i nærområdene rundt næringsområdet.

For vurderinger knyttet til sikkerhet ved skytefelt vises det til Forsvarets egne vurderinger, samt ROS-analysen. For vurderinger knyttet til samlede konsekvenser og økt bruk av området vises det til kommunedelplanen for Tømmerneset.

## 8.19 Arealutvikling i Kirkenes by

En etablering av Kirkenes Maritime Park på Pulkneset vil kunne muliggjøre en fornying av sentrumsnære områder i Kirkenes og da særskilt Kirkenesbase sine arealer ved havna.

Kimek som er en av eierne i Kirkenesbase og som driver verftsvirksomhet i Kirkenes sentrum har per i dag ingen konkrete planer om å flytte. De har skissert at de på sikt ønsker å flytte sin virksomhet til Pulkneset, men vil se an utviklingen i bransjen. Det er dermed knyttet stor usikkerhet til en evt. flytting.

Kirkenesbase AS har derimot konkrete planer om å flytte sin virksomhet til Pulkneset. Selskapet eier en eiendom på ca 11 dekar med et kontor og lagerbygg. I tillegg disponerer Kirkenesbase ca 40 dekar ubebygde areal ved Havneveien gjennom en opsjon med Sør-Varanger kommune. Omkringliggende områder består av havn med ISPS-terminal, næringsbebyggelse og forretninger som møbelvare, dagligvare og trelasthandel.



Figur 28 Områder med potensiale for fornying dersom Kirkenesbase flytter sine virksomheter til Pulkneset (kart hentet fra norgeskart)

Fremtidig bruk av området ved Kirkenesbase må videre sees i sammenheng med planer om ny stamnetthavn. Ved en realisering av nærings- og havneområde på Pulkneset og ny stamnetthavn for Kirkenes vil en fremtidig bruk av Kirkenesbases arealer stå nokså åpent. Med hensyn til nærheten til sentrum og sjøen vurderes områdene å kunne ha en vesentlig verdi for utvikling av Kirkenes.

## 8.20 Konsekvenser for næringsinteresser

### Fiskeri- og havbruk

Det er ikke påvist vesentlige konsekvenser for fiskeri- og havbruk.

### Reindriftsnæringen

Konsekvenser for reindrift omtales under kapittel 8.16.

### Øvrige næringsinteresser

En etablering av Kirkenes Maritime Park vil forventes å gi en positiv virkning mht. øvrige næringsinteresser i kommunen og regionen som følge av økt befolkning og næringsaktivitet.



## 8.21 Avveining av virkninger

Planlagt etablering av Kirkenes Maritime Park ved Pulkneset vil medføre både positive og negative konsekvenser for samfunnet og naturen. En gjennomføring av utbyggingsplanene vil forutsette at det gjøres avbøtende og kompensierende tiltak for å redusere de negative konsekvensene. Det vil også være behov for oppfølgende undersøkelser og tiltak for å ivareta samfunnssikkerheten på en tilfredsstillende måte.

De negative konsekvenser som strider med vedtatte målsetninger må veies opp mot de positive virkninger og vedtatte målsetninger som en utbygging vil bidra til å oppnå. Dessuten må et vedtak om tillatelse til etablering av Kirkenes Maritime Park med påfølgende konsekvenser sees i sammenheng med de øvrige planvedtakene for Tømmerneset. Samlet påvirkning er gjeldende for flere tema, men reindriftsnæringen nevnes spesielt. Ved vurderinger av avbøtende tiltak og kompensasjon må samtlige tiltak sees samlet. Herunder må det legges til grunn behovet for ytterligere vurderinger og konkretiseringer av avbøtende tiltak og usikkerhet når det gjelder effekten av disse.

Av positive virkninger påpekes det spesielt etablering av nye arbeidsplasser og grunnlag for økt befolkningsvekst. Herunder kommunens og samfunnsplanens konkrete målsetning om å utvikle Sør-Varanger kommune til en vertskommune for petroleumsindustri med havne- og industriarealer for basevirksomhet på Tømmerneset. I tillegg nevnes momentet knyttet til å muliggjøre en utvikling av CCB Kirkenes arealer i sentrum. For å klargjøre evt. potensial kan man utarbeide mulighetsstudie knyttet til områdene som potensielt kan frigjøres til annet formål i Kirkenes sentrum.

Av negative virkninger nevnes her særskilt konflikten med reindriftsnæringen på Tømmerneset. Her er det påvist store negative konsekvenser. Det vurderes derfor som avgjørende å søke løsninger som begrenser de negative konsekvensene. Det er dog knyttet usikkerhet rundt hvor stor effekt avbøtende tiltak vil ha og forholdet bør undersøkes nærmere. I tillegg nevnes påvirkning av livet i sjøen og vedtatt laksefjord, samt tap av kulturminner og konsekvenser for naturmangfold som negative konsekvenser som også berører nasjonale og lokale interesser.

Både påviste negative konsekvenser og utvikling av næringsarealer i nord for petroleumsvirksomhet er av nasjonal og lokal interesse. Interessene er i retningslinjene ikke vektet opp mot hverandre og slik vekting vil i så måte være et politisk valg. I nylig vedtatt Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging er lokaldemokratiet påpekt særskilt med hensyn til vurdering av om det skal fremmes innsigelse eller innvending mot et planforslag.

Kommunevedtaket hvor det er vedtatt målsetning om å etablere petroleumsindustri på Tømmerneset er gjort med visshet om at en slik målsetning vil innebære visse negative konsekvenser. Hvorvidt de nærmere beskrevne negative konsekvensene av en etablering av næringsarealer på Pulkneset er akseptable må vurderes opp mot forventede positive virkninger og hvilke alternativer som finnes for å nå målene. Det må videre vurderes hvorvidt alternative lokaliseringer vil kunne innfri målene med mindre negative effekter. Her vises det blant annet til vurderinger gjort i forbindelse med planarbeid knyttet særskilt til Leirpollen og Slamfyllingene/KILA. Tiltakshaver bak Kirkenes Maritime Park har i eget notat beskrevet bakgrunnen for sitt valg av Pulkneset som lokasjon for nytt maritimt industriområdet for basevirksomhet.

# 9 Innkomne innspill

## 9.1 Innspill under varsel om oppstart og høring av planprogram

### Fylkesmannen i Finnmark

Fylkesmannen kom med følgende merknader til planprogrammet i brev datert 12.9.2013:

- Samkjøring av planarbeidene for Tømmerneset:

Det er en utfordring at det nå skal utarbeides kommunedelplan for Tømmerneset og tre reguleringsplaner på samme tid. Det er viktig at all beslutningsrelevant informasjon blir synkronisert i tid. Det forutsettes at kommunedelplanen vil legges til grunn for utarbeiding av reguleringsplanene.

*Kommentar: Samlet vurderes det at synkroniseringen av planene har gitt et bedre samlet beslutningsgrunnlag enn om områdereguleringene skulle vært avvartet til vedtatt kommunedelplan.*

- Planprogrammet generelt:

Etter Fylkesmannens vurdering vil planarbeidet for Pulkneset Kirkenes Maritime Park kunne komme i konflikt med nasjonale eller viktige regionale hensyn. Det vises til at Neidenfjorden/Bøkfjorden, herunder Korsfjorden, har status som nasjonal laksefjord, og at strandsonen innenfor planområdet blir bygd ned. Planen må forelegges Miljøverndepartementet før fastsetting, jf. konsekvensutredningsforskriftens § 8.

*Kommentar: Planen vil forelegges Miljøverndepartementet. Innspillet vurderes som ivare tatt.*

- Utredning av konsekvenser av forurensning:

Støy:

Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging skal legges til grunn.

Svevestøv og utslipp til luft og vann:

Konsekvensutredningen skal utredes på et nivå som tilfredsstiller kravene Miljødirektoratet stiller i forhold til behandling av utslippstillatelse. Fylkesmannen oppfordrer tiltakshaver til å kontakte Miljødirektoratet for å få spesifisert hvilke krav som vil stilles.

Det vises til kap. 4.2 om type virksomheter planen vil tilrettelegge for. Avvikling (oppugging) av oljeplattformer er en type industri som kan medføre omfattende støvspreddning og håndtering av store mengder avfall og farlig avfall som tungmetaller, andre miljøgifter, lavradioaktivt materiale og asbest. Dette forsterker behovet for at konsekvenser for utslipp til jord og vann må utredes. Konsekvenser med tanke på

svevestøv må utvides til også å gjelde driftsfasen.

Konsekvensutredningen må avdekke eventuelle konsekvenser av selve anlegget og byggeaktiviteten. Videre må konsekvensutredningen belyse eventuelle negative konsekvenser av forurensning som virksomheten på anlegget kan medføre. Videre må også eventuelle negative konsekvenser fra økt skipsfart vurderes, herunder også forurensning/ utslipp fra båtene. Da det ikke er klart hva slags virksomhet som vil etablere seg på anlegget og hva slags skipstrafikk som kan komme, vil det være vanskelig å vurdere alle tenkelige konsekvenser etableringen vil ha på sikt.

Eventuelle konsekvenser av den enkelte virksomhet som etablerer seg må i tilfellet vurderes gjennom en detaljregulering eller ved behandling av utslippstillatelser. Konsekvensutredningen bør i den sammenheng fokusere på hva slags virksomhet som det er sannsynlig vil etablere seg og hvilke typer forurensning slik virksomhet kan medføre. Utredningen bør også vurdere hvilke avbøtende tiltak som kan etableres på anlegget, herunder renseanlegg, barrierer etc.

Vannforskriftens § 12 gir rammer for ny aktivitet og nye tiltak som vil kunne medføre forringelse av miljøtilstanden i berørte vannforekomster. Fylkesmannen er ansvarlig for koordinering og kvalitetssikring av arbeidet med miljøfaglig beslutningsgrunnlag etter vannforskriften.

For å kunne behandle en søknad om utslippstillatelse er det nødvendig at tiltakshaver gjør en vurdering av hvilke vannforekomster som kan forringes og kartlegge disse slik at dagens tilstand kan bestemmes. Graden av tilstandsforringelse som forventes må vurderes, samt evt. skadebegrensende tiltak, samfunnsnyten vs tapet av miljøkvalitet, mv.

*Kommentar mht. støy: Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging er lagt til grunn.*

*Kommentar mht. utslipp til luft og vann: Konsekvensene av utslipp til luft og vann er utredet. Da det ikke er kjent hvilke virksomheter som vil etablere seg i området vil virksomheter som skal søke utslippstillatelse måtte gjennomføre ytterligere utredninger/analyser knyttet til utslippssøknadene og/eller senere detaljregulering. Vedrørende avvikling av oljeplattformer var høringsutkastet til planprogrammet upresist. Det er ikke aktuelt med avvikling av oljeplattformer på nåværende tidspunkt.*

*Vannforskriften: Hensynet til vannforskriften omtales i utredningen fra Akvaplan-niva.*

- Naturens mangfold (dyre- og planteliv) - flora og fauna:

Det må stilles krav om nykartlegging i planprogrammet, jf. forskrift om konsekvensutredninger § 9 1. ledd. Fylkesmannen anmoder om at DN-håndbok 13-2007 Kartlegging av naturtyper - verdsetting av biologisk mangfold, benyttes i utredningsarbeidet.

Det anmodes om at eventuelle områder for biologisk mangfold skal gjøres tilgjengelig for innlegging i offentlige registreringssystemer for biologisk mangfold..

Konsekvensutredningen må kunne danne et tilfredsstillende grunnlag for vurdering og vektlegging etter naturmangfoldlovens miljørettslige prinsipper. Det bør også synliggjøres hvordan muligheten til å nå forvaltningsmålene for naturtyper og arter i naturmangfoldloven §§ 4 og 5 blir påvirket.

Lovens krav til begrunnelse (§ 7) tilsier, i samsvar med vedlegg III i forskrift om konsekvensutredninger, at begrunnelse for valg av alternativer synliggjøres. Krav til

kunnskapsbasert forvaltning (§ 8) og bruk av føre-var-prinsippet (§ 9), tilsier at nye områder ikke legges ut der det foreligger mulig konflikt i forhold til naturmangfoldet, med mindre dette i tilfredsstillende grad er veid opp mot samfunnsmessige hensyn (jf. lovens § 14). En nødvendig forutsetning for en slik avveining er at behovet for lokalisering av nye tiltak/områder er klargjort.

Konflikt i forhold til naturmangfoldet vil kunne foreligge bl.a. der særskilte verdier er registrert. I tillegg vil tiltak i strandsonen langs sjø og vassdrag gjerne være konfliktfylt, jf. at det er av nasjonal interesse at det her "tas særlig hensyn til natur- og kulturmiljø, friluftsliv, landskap, og andre allmenne interesser".

Fylkesmannen ber om at «Veileder – Naturmangfoldloven kapittel II Alminnelige bestemmelser om bærekraftig bruk – en praktisk innføring» (T-1514) legges til grunn i det videre arbeidet med reguleringsplanen.

*Kommentar: Nykartlegging er gjennomført sommeren 2013. Det vises til kapittel 8.10 vedrørende vurdering etter naturmangfoldloven. Innspillet vurderes som ivaretatt.*

- Naturens mangfold (dyre- og planteliv) – vannmiljø, marine arter:

Det må stilles krav om nykartlegging i planprogrammet, jf. forskrift om konsekvensutredninger § 9 1. ledd. Etter det vi kjenner til, er ikke området tidligere kartlagt med tanke på naturtyper i sjø og marine arter. Miljøgifter i sedimenter og bunndyr må også være en del av grunnlagsundersøkelsene.

Se videre våre merknader til temaet flora og fauna ovenfor.

Fylkesmannen anmoder om at DN-håndbok 19-2007 Kartlegging av marint biologisk mangfold benyttes i utredningsarbeidet.

*Kommentar: Det er gjennomført kartlegginger i området. Innspillet vurderes som ivaretatt.*

- Naturens mangfold (dyre- og planteliv) – nasjonal laksefjord:

Fylkesmannen anser den felles undersøkelsen på anadrom laksefisk som i hovedsak god, med de merknader som følger av vårt innspill til denne undersøkelsen. Videre anser vi det alternative opplegget med prøvafiske rundt Pulkneset som et fornuftig supplement dersom det opprinnelige opplegget ikke lar seg gjennomføre eller ikke gir tilstrekkelig med kunnskap.

Konsekvensutredningen må avdekke eventuelle konsekvenser av tiltaket for anadrom laksefisk, herunder konsekvenser av selve anlegget og byggeaktiviteten, eventuell forurensning fra anlegget og virksomheten tilknyttet anlegget, samt økt skipstrafikk og den forurensning som følger av dette. Begrunnelsen for hvilke forhold utredningen må dekke samt eventuelle avbøtende tiltak er det samme som nevnes under punktet "Utslipp til jord og vann".

Fylkesmannen vil i eget brev komme med merknader og innspill til utredningen Kartlegging av anadrome laksefiskers vandringsmønster og viktige marine fisk og krepsdyr.

*Kommentar: Det er ikke gjennomført prøvafiske. Utredningen knyttet til KDP for Tømmerneset er ferdigstilt januar 2015.*



- Friluftsliv:

Fylkesmannen påpeker at konsekvenser for friluftsliv skal utredes som del av kommunedelpånen for Tømmerneset og at de ikke har merknader til dette.

*Ingen kommentar. Vurderingene er tatt inn som del av planbeskrivelsen.*

- Barn og unges oppvekstsvilkår:

Fylkesmannen anmoder om at konsekvensene for barn og unge av planarbeidet beskrives i planbeskrivelsen.

*Kommentar: Se kapittel 8.13. Innspillet vurderes som ivaretatt.*

- 100-metersbeltet langs sjø:

Det vises til Statlig planretningslinje for differensiert forvaltning av strandsonen langs sjøen. Om bygging i strandsonen bør tillates må sees i forhold til de samfunnsmessige interessene som er knyttet til aktuelle utbyggingsformål, og om det er mulighet for lokalisering andre steder.

Konsekvensene av planarbeidet for strandsoneverdiene må utredes.

For å fravike byggeforbudet i 100-metersbeltet må kommunen sette byggegrense mot sjø jf. pbl. § 1-8 tredje ledd. Det forventes at kommunen bruker kartlegging av funksjonell strandsoner som et verktøy for fastsetting av arealformål og byggegrenser.

*Kommentar: Konsekvenser for strandsoneverdier i området vurderes som tilstrekkelig utredet. Det vises til kapittel 8.3.*

Videre har Fylkesmannen kommet med følgende merknader til reguleringsplanen:

- Utforming av reguleringsplan:

Det minnes om Miljøverndepartementets reguleringsplanveileder og at grad av utnyttning må føres på planen.

*Kommentar: Innspillet vurderes som ivaretatt.*

- Støy:

Fylkesmannen anmoder om at støysoner tegnes inn på plankartet.

*Kommentar: Støysoner vil gå ut over planens begrensning og vil i liten grad være hensiktsmessig for styring av arealbruk innenfor planområdet.*



- Utfylling i sjø:

Fylkesmannen viser til forurensningslovens krav knyttet til utfylling i sjø. Et hvert tiltak som omfatter utfylling må avklares med Fylkesmannen i forhold til forurensningsloven. Det bes om at dette presiseres i bestemmelsene.

*Kommentar: Forholdet er av informativ karakter og er derfor presisert i retningslinjene. Innspillet vurderes som ivaretatt.*

- Tiltak som strekker seg fra land og utover i sjø:

For tiltak på land som behandles etter kapittel 2 i forurensningsforskriften og som strekker seg ut i sjø, bør kommunene kontakte Fylkesmannen for bli enige om myndighetsfordeling og behandlingen av den enkelte sak.

*Kommentar: Myndighetsavklaring avklares i byggesak. Ellers imøteser forslagsstiller fylkesmannens vurdering.*

- Forurenset grunn:

Det vises til forurensningsforskriftens kapittel 2 med tanke på krav om undersøkelse ved mistanke om forurenset grunn og evt. tiltaksplan ved påvist forurensning. Kommunen er normalt forurensningsmyndighet i slike saker og det anbefales kommunen å vurdere om man skal ta inn bestemmelser om arealbruken som omfatter tilstandsklasser for forurenset jord. Det vises til veileder TA-2553/2009.

Som en sikkerhet for at forurensningslovens krav blir ivaretatt, ber Fylkesmannen om at følgende punkt blir tatt inn som et rekkefølgekrav i reguleringsplanens bestemmelser: «Før det settes i gang bygge- eller gravearbeider på området, må det vurderes om grunnen kan være forurenset. Ved mistanke om forurensning må det utføres nødvendige undersøkelser for å få klarlagt omfanget og betydningen av eventuell forurensning i grunnen jf. forurensningsforskriftens kapittel 2 om opprydding i forurenset grunn ved bygge- og gravearbeider.»

*Kommentar: Krav om nærmere undersøkelser i områder med mistanke om forurenset grunn er tatt med i bestemmelsene. Områdene med mistanke er spesifisert.*

- Naturmangfoldloven:

Det vises til Naturmangfoldlovens § 7 som pålegger offentlig myndighet å synliggjøre sine vurderinger iht. §§ 8-12 i sine besluttede vedtak.

*Kommentar: Utredningene knyttet til biologisk mangfold, vannmiljø og forurensning gir grunnlag for vurderinger iht. §§ 8-12.*



## Sametinget

Sametinget har i brev datert 26.8.2013 kommet med følgende merknader:

- Viktige hensyn i planleggingen:

Sametinget viser plan- og bygningslovens § 3-1, Sametingets egen planveileder for sikring av naturgrunnlaget for samisk kultur, næringsutøvelse og samfunnsliv og Sametingets retningslinje for endret bruk av meahcci/utmark jf. Finnmarkslovens § 4 vedrørende hvilke hensyn som bør og må tas i planleggingen.

*Kommentar hensyn: Forholdene er belyst i felles utredning av konsekvenser for samisk bosetting, utmarksbruk og sjølaksefiske som del av kommunedelplanen.*

- Konsekvenser for reindrifta:

Det kan se ut til at planlagt tiltak kan medføre en del negative konsekvenser for berørt reinbeitedistrikt. Det er viktig at konsekvensutredningen beskriver konsekvensene for reindriftens særrområder, slik som flytteleier, kalvingsområder mv.

*Kommentar reindrifta: Det vises til utredning av konsekvenser for reindrifta knyttet til kommunedelplanen.*

- Samisk fjordbosetting, utmarksbruk og sjølaksefiske:

Det er viktig at konsekvensutredningen beskriver konsekvensene for den samiske fjordbosettingen, utmarksbruket og sjølaksefiske, herunder også østsamisk/skoltesamisk bosetting i området.

*Kommentar fjordbosetting mv.: Forholdene er belyst i felles utredning av konsekvenser for samisk bosetting, utmarksbruk og sjølaksefiske som del av kommunedelplanen.*

- Samiske kulturminner:

Det vises til forhåndsundersøkelse av reguleringsplanområdet utført i 2011 jf. brev datert 3.10.2011. Det ble i 2011 registrert en automatisk fredet røys, mulig gravsted innenfor området. Sametinget gir videre merknad til omfanget av konsekvensutredningen og krav til kompetanse. Det påpekes videre at undersøkelsesplikten ikke anses som oppfylt da varslet planområde er større enn det område som ble befart i 2011. Sametinget vil ta endelig stilling til om undersøkelsesplikten er ivare tatt når endelig planområde foreligger.

*Kommentar kulturminner: Behovet for nye § 9 undersøkelser er avklart med Sametinget. Utredningen knyttet til samisk kultur mv. er gjennomført av Norsk institutt for kulturminneforskning (NIKU).*



## **Finnmark fylkeskommune**

Fylkeskommunen kommer med følgende uttalelser i brev datert 23.8.2013:

- Planfaglige merknader:

Finnmark fylkeskommune er fornøyd med forslag til planprogram for Pulkneset Kirkenes Maritime Park og har ingen planfaglige merknader.

*Ingen kommentar.*

- Kulturminnefaglige innspill:

Fylkeskommunen har befart det aktuelle området og det er påvist ett automatisk freda samisk kulturminne innenfor det planlagte industriområdet. Det er også registrert et automatisk freda kulturminne like ved plangrensa. Kulturminnene som blir berørt kan søkes frigitt ved dispensasjon fra kulturminneloven.

*Kommentar kulturminner: Innspillet tas til orientering. Det vises dessuten til innspillet fra Sametinget.*

- Evt. ny befarings av området for atkomstvei:

Områdene for planlagt atkomstvei er nylig befart av Finnmark fylkeskommune og Sametinget. Det kan være nødvendig med ny befarings i forhold til atkomstvei.

*Kommentar atkomstvei: Det vises til avklaring vedrørende § 9 undersøkelser og at det ikke er behov for ytterligere undersøkelser.*

## **Forsvarsbygg**

Forsvarsbygg har ikke kommet med eget innspill til Pulkneset men kommer med felles uttalelse til kommunedelplan, Norterminal og Pulkneset i brev datert 26.8.2013. Under er det gjengitt de momenter som vurderes som relevant for Pulkneset:

- Forprosjekt reetablering av skytebaner:

Det vises til pågående planarbeider for blant annet Forsvarsbygg og behovet for reetablering av enkelte skytebaner.

En etablering av industri på Pulkneset vil være avhengig av at enkelte eksisterende skytebaner må reetableres et annet sted for å unngå konflikt med banenes sikkerhetssoner, og unngå en forringing av Forsvarets øvingsmuligheter. I tillegg kan det måtte vurderes å flytte ytterligere baner som følge av en helhetlig vurdering av bruksverdien av denne delen av skyte- og øvingsfeltet som følge av ny tilgrensende virksomhet, ny nødvendig infrastruktur samt endringer i den sivile bruken av Kirkenes lufthavn.

Det vises videre til krav om utarbeidelse av forprosjekt som skal identifisere nødvendige tiltak og kostnader knyttet til reetableringen av skytebanene. Forsvarsdepartementet avventer forprosjektet før det gis klarsignal til videre forhandlinger om frigivelse av areal. Resultatet av forprosjektet vil nødvendigvis ha konsekvenser også for pågående reguleringsarbeider.

*Kommentar forprosjekt: Forprosjekt er utarbeidet i dialog med forsvaret.*

- Infrastruktur og rekkefølgekrav:

Som følge av industrietablering på Pulkneset og annen utbygging på Tømmerneset, samt relokalisering av skytebaner vil det være behov for en rekke infrastrukturtiltak. Herunder blant annet etablering av ny vannforsyning, vei og kraftforsyning. Ny vannforsyning og tidspunkt for når denne må være på plass må derfor utredes spesielt nøye. Forsvarsbygg og Forsvarsdepartementet har som utgangspunkt at de ikke skal belastes økonomisk som følge av tiltak som foranlediges av annen bruker på Tømmerneset. Der hvor planlagt tiltak resulterer i rekkefølgekrav må det videre lages utbyggingsavtaler for å sikre gjennomføring. Forsvarsbygg mener det må vurderes felles utbyggingsavtale for berørte aktører.

*Kommentar infrastruktur og rekkefølgekrav: Det vil utarbeides utbyggingsavtale.*

- Veiforbindelser:

Det gjøres oppmerksom på at veiforbindelsen mellom Leirpollen og Gamnes som tidligere er presentert vil kunne utgjøre en utfordring med tanke på faresonen til feltskyttebanen. Konsekvensene av veiforbindelsen vurderes når konsekvensutredningen foreligger.

*Ingen kommentar.*

- Friluftsliv:

Det er etter Forsvarsbygg sin kjennskap allerede noe friluftsliv på Tømmerneset allerede i dag, men dette er stort sett ikke i konflikt med Forsvarets aktiviteter. Det bør likevel vises tilbakeholdenhet i å tilrettelegge spesielt for friluftsliv i nærheten av skytefeltgrensene. I den grad det planlegges for slik aktivitet vil det være fornuftig å kanalisere ferdselen til utsiden av feltet på Tømmerneset.

*Ingen kommentar*



- Risiko og sårbarhet:

Det forventes at de utfordringer som oppstår som følge av Forsvarets aktiviteter blir tilfredsstillende utredet. Det er viktig at man ikke utelukker muligheten for blindgjengere i området.

*Kommentar risiko og sårbarhet: Det vises til ROS-analysen.*

- Anleggsvei:

Det påpekes at eksisterende vei fra Garnison Sør-Varanger ned til Pulkneset ikke kan benyttes som anleggsvei ut over noe trafikk i innledende fase etter nærmere avtale.

*Kommentar anleggsvei: Tiltakshaver er klar over forholdene. Det er tatt høyde for at man ikke vil benytte veien i stor grad. Bruk av atkomstveien vil kun skje etter avtale med forsvaret.*

- Konklusjon:

Forsvarsbygg er av den oppfatning at det er god dialog mellom de ulike forslagsstillerne på Tømmerneset og mener planprogrammene dekker de mest nødvendige temaene som skal utredes. Det rettes spesielt oppmerksom på utforming av rekkefølgekrav og utbyggingsavtaler for å hindre at Forsvarets øvingsmuligheter blir skadelidende.

*Ingen kommentar.*

## **Statens vegvesen**

Statens vegvesen har i brev datert 11.9.2013 kommet med felles innspill for områdereguleringen for Pulkneset, Norterminal, Høybuktmoen skyte- og øvingsfelt, samt kommunedelplan. Statens vegvesen er positiv til at kommunens igangsatte kommunedelplan, men presiserer at dette ikke innebærer aksept for ny E6-forbindelse. Vegvesenet påpeker at kommunedelplan er overordnet og at de dermed i liten grad har vurdert områdereguleringene.



## Kystverket

Kystverket kommer med følgende merknader til planarbeidet i brev datert 26.8.2013:

- Generelle merknader til planarbeidet

Tillatelse etter havne- og farvannsloven: Det gjøres oppmerksom på at tiltak/bygg/etableringer i sjø krever egen tillatelse etter havne- og farvannslovens bestemmelser.

Sjøtrafikk: Det er viktig at all fremtidig arealdisponering tar høyde for at hoved- og bileder forbeholdes sjøverts ferdsel og at ankerplasser ivaretas. Ny utbygging må ikke skjerme for fyrlykten i Korsfjorden.

ROS-analyse: Risiko og sårbarhetsanalyse er viktig mht. transport langs kysten med forurenset last og oljeprodukter, ivaretagelse av sikkerheten langs kysten og sårbarheten overfor næringsinteresser.

*Kommentar generelle merknader: Forslagsstiller kan ikke se at utbyggingen vil komme i konflikt med navigasjonsinstrumenter. Innspillet vurderes som ivaretatt.*

- Konkrete merknader til planprogrammet:

Innhold i planbeskrivelsen: Kystverket anbefaler at en rekke tema tas med i planbeskrivelsen knyttet til hvilke tiltak som er nødvendig å gjennomføre med tanke på økt sjøtransport, transportmønster og endring av farled.

*Kommentar konkrete merknader: Området er funnet egnet for skipstrafikk. Skipstrafikken vil kunne følge eksisterende fareled 2993 Kjøfjord – Korsfjord. Vurderinger knyttet til maritime forhold vurderes nærmere ved behandling etter havne- og farvannsloven.*

## Avinor

Avinor kommer med følgende merknader i brev datert 20.8.2013:

- Viktige hensyn til luftferdsel

Hinderflater og navigasjonsanlegg: Som det kommer frem av planprogrammet er det lite sannsynlig at tiltak vil berøre hinderflater rundt rullebanen og navigasjonsanlegg. Det påpekes at disse restriksjonene også vil gjelde evt. større fartøy som oljerigger. Det bes derfor om at planprogrammet tar inne et punkt om vurdere temaet knyttet til anlegg og virksomhet i driftsfase. Ny atkomstvei må også legges slik at kjøretøy og evt. veibelysning ikke bryter hinderflater.

Konfliktfylt belysning: Erfaringsmessig kan den type virksomhet som det her planlegges for ha belysning som er konfliktfylt i forhold til flytrafikken. Planen må ta inn vilkår som sikrer at forstyrrende lys ikke etableres.

Svevestøv: Avinor forutsetter at prosedyrer og avbøtende tiltak knyttet til svevestøv avklares mellom tiltakshaver og Avinor i planprosessen.

*Forholdene til Avinor er beskrevet. Innspillet vurderes som ivaretatt.*

- Økonomiske konsekvenser for Avinor og Kirkenes lufthavn:

Avinor viser til behov for ny infrastruktur som følge av nytt industriområde og forutsetter at det utarbeides en utbyggingsavtale mellom tiltakshaver og Sør-Varanger kommune/netteier om etablering som vannforsyning, avløpsanlegg og kraftforsyning som sikrer at omlegging av infrastruktur skjer uten ulemper og omkostninger for Avinor og Kirkenes lufthavn.

*Kommentar økonomiske konsekvenser: Avinors innspill tas til orientering. Prosess knyttet til rene økonomiske forhold, herunder både private avtaler og utbyggingsavtaler er ikke igangsatt.*

### **Fiskeridirektoratet**

Fiskeridirektoratet region Finnmark (FIF) kommer med følgende merknader i brev datert 4.9.2013:

- Mangelfull utredning – utredningsbehov og ønske om detaljregulering

FIF påpeker at planen er i strid med overordnet arealdel og at det er ønskelig med en detaljregulering jf. plan- og bygningslovens bestemmelser.

De tiltak som det vil tilrettelegges for krever ulik infrastruktur, og det er lite samsvar mellom foreslåtte virksomheter og utredningsbehov. Slik FIF ser det er utredningsbehovet for servicevirksomhet til offshore et helt annet enn for avvikling av oljeplattformer. Avvikling av oljeplattformer er etter FIF sin mening ikke dekket av foreslåtte utredning. Hvis man planlegger for avvikling av oljeplattformer uten detaljregulering finner FIF planprogrammet mangelfullt.

Spesifikt mener FIF at det må utredes konsekvenser av utslipp i sjø før en evt. søknad om utslippstillatelse. Det vises til forskrift om konsekvensutredning vedlegg III bokstav b vedrørende krav til utredning knyttet til utslipp.

FIF påpeker videre at kunnskapen om det marine miljøet i området er mangelfull og at de ikke har gjennomført registrering av evt. gyteområder og fiskeplasser i planområdet. Det bes om at konsekvensutredningen inneholder en utredning knyttet til marint biologisk mangfold.

Fiskeridirektoratet varslar videre mulig innsigelse dersom deres merknader ikke tas til følge.

*Kommentar utredningsbehov mv.: Planen vil utformes som områderegulering uten krav om detaljregulering for første utbyggingsfase. For senere utbyggingsfaser stilles det krav om detaljregulering.*

*Vedrørende avvikling av oljeplattformer vises det til innspillet fra Fylkesmannen.*

*Vedrørende utredninger av konsekvenser av utslipp i sjø og behovet for mer kunnskap om det marine miljø vurderes dette som ivare tatt gjennom Akvaplan-niva sine grunnlagsundersøkelser. Det vises igjen til innspillet fra Fylkesmannen i Finnmark.*



## Reindriftsforvaltningen i Øst-Finnmark

Reindriftsforvaltningen har i brev datert 13.9.2013 henvist til deres uttalelse til kommunedelplan for Tømmerneset som også gjelder Pulkneset. Det er under gjengitt og kommentert de moment som forslagstiller mener er relevant for Pulkneset:

- Krav om utredning av alternative lokaliseringer

Reindriftsforvaltningen varslers innsigelse dersom man i kommunedelplan ikke utreder konsekvensene for reindrifta ved en samlokalisering av de planlagte industriområdene på Tømmerneset til Leirpollen og Jakobsnes.

*Kommentar: Det vises til utredning av konsekvenser for reindrifta gjennomført av NIKU.*

## Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE)

NVE har i brev datert 2.9.2013 kommet med følgende merknader til planarbeidet:

- Vassdrag:

NVE gjør oppmerksom på verdiene knyttet til elveos og vassdrag om ber om en konkret vurdering av og begrunnelse for blant annet byggegrenser mot vassdrag.

*Kommentar: Vassdragene vil måtte legges i rør forbi industriområdet. Områdene vil detaljreguleres.*

- Flom- og skredfare:

NVE synes det er positivt at det i planprogrammet er beskrevet hvordan risiko og sårbarhet skal ivaretas og viser til kap. 6.4.11 og viser til NVEs egne retningslinjer 2/2011 Flaum- og skredfare i arealplanar og ber om at disse benyttes.

*Kommentar: Risiko vil drøftes nærmere ved detaljregulering.*

- Grunnforhold:

Iht. NGUs løsmassekart består deler av planområdet av tykk havavsetning som kan være indikasjon på ustabile grunnforhold. Reell fare skal utredes før reguleringsplanen kan godkjennes. Det vises til nevnte retningslinjer.

*Kommentar: Se ROS-analyse og vurderinger grunnforhold. Utbygging av området vil endre forholdene vesentlig. Uegnete løsmasser vil måtte fjernes før utsprenning. Det vises til kapittel 5.15. Geoteknisk prosjektering vil ivareta sikkerhet ved utbygging.*

- Energianlegg:

Det går kraftlinjer gjennom planområdet, og det er viktig at det tas hensyn til disse i det videre planarbeidet.

*Kommentar: Kraftlinjene går utenom regulert område.*





## 9.2 Innspill fra private berørte parter

### Berørte hytteeiere Astrid og Arnulf Larsen m/fl

Berørte grunneiere av fritidseiendommer ved Makkskjæret har innsendt felles brev datert 18.8.2013. Brevet er sendt av Astrid og Arnulf Larsen, Runar Tverland og Aud og Egil Ramberg:

- Konsekvenser for hytteområdet:

Makkskjæret har vært et lite hytteområde de siste 50-60 årene. Området har kvaliteter som man ellers må reise mye lenger for å finne. Grunneierne ser for seg at den planlagte industriparken vil påvirke hytteområdets kvaliteter på mange områder både i anleggsperioden og i driftsfasen.

Forurensning: Grunneierne påpeker bekymring knyttet til betydelig støy, støv, utslipp i fjorden, visuell forurensning. Det må også antas at naturen og mangfoldet i området blir påvirket.

Tilgjengelighet til Varangerfjorden: Det stilles spørsmål om hvordan tilgjengeligheten til Varangerfjorden vil være etter utbyggingen.

Tilgang til lakseplass: En av hytteeierne har en god lakseplass øst for Makkskjæret som antas å bli verdiløs.

Verdiforringelse: Samlet vurderer hytteeierne at planene vil medføre en betydelig verdiforringelse både økonomisk og som rekreasjonsområde. «Når ærfuglene og ørna skyr området, når kobbe, oter og nise forlater stedet, -så vil det vi har igjen være utsikt til, og støv og støy fra en gedigen industripark».

*Kommentar konsekvenser for hyttefelt: En etablering av industriområde som her planlegges vil nødvendigvis påvirke nærliggende områder. Ved vurdering av aktuelle områder for industrietablering er det en rekke hensyn som må vektles i tillegg til konsekvenser for nærliggende bebyggelse. Herunder blant annet nærhet til eksisterende infrastruktur mv. Tiltakshavers vurdering er at Pulkneset generelt vil ligge godt skjermet fra tyngre bebyggelse i Kirkenes og omegn, og at det er vanskelig å finne et bedre egnet alternativ som ikke berører eksisterende bebyggelse i minst like stor grad som Pulkneset. Det påpekes også at gjeldende områder i sentrumsområdet og konflikten med nærliggende bebyggelse er en av hovedhensiktene med å anlegge et nytt industriområde i utkanten av tettstedsbebyggelsen.*

*For de brukerne av områdene som vil bli berørt vil dette naturlig ikke endre på deres situasjon. Konsekvenser for hytteområdet er vurdert og beskrevet ut i fra blant annet utredningene av konsekvenser av forurensning (herunder blant annet støy), landskap og biologisk mangfold.*

- Konsekvenser for laksefjorden og sjørret:

Korsfjorden har status som nasjonal laksefjord. Grunneierne er bekymret for at samlet utslipp med Sydvaranger Gruve vil kunne medføre katastrofale konsekvenser for fjorden. Sjørretfiske og den forplantninga/ynghingen som er i Noselva bør også nevnes. Området er allerede belastet fra GSV og flyplassen.



*Kommentar laksefjord og sjøørret: En etablering på Pulkneset vil ha negative konsekvenser for laksefisk. Det vises til konsekvensutredningen for nasjonal laksefjord gjennomført av Akvaplan niva og vurderinger gitt i planbeskrivelsen til kommunedelplanen for Tømmerneset.*

- Videre prosess:

Grunneierne ønsker å holdes orientert i den videre planprosessen.

*Kommentar prosess: Det vises til kapittel 0 vedrørende informasjon i planprosessen.*

### **Reinbeitedistrikt 5 A/C Pasvik**

Reinbeitedistrikt 5 A/C Pasvik har kommet med følgende innspill til reguleringsplanarbeidet og planprogrammet i brev datert 11.9.2013:

- Manglende omtale og mulighet for medvirkning:

Reindriftens bruk av og rettigheter til områdene er ikke beskrevet. Dette er en gjennomgående svakhet med planprogrammet.

Reinbeitedistriktene forutsetter mulighet til deltakelse og at utbygger kommer i dialog med reindriften i den videre planprosessen slik som forutsettes i plan- og bygningsloven.

*Kommentar: Reindriftas bruk av området og konsekvensene for reindriften er naturlig vesentlig del av plan- og utredningsarbeidet knyttet til planene for Tømmerneset og herunder også Pulkneset. Forslagstiller ser at reindriftas bruk av område i høringsutkastet til planprogrammet burde vært beskrevet ytterligere. Det ble derfor i endelig planprogram tatt med ytterligere informasjon. Reindriftas bruk av områdene er ellers godt beskrevet i NIKU sin rapport.*

- Utbygger må dekke kostnader og behov for samarbeidsavtale:

Utbygger må dekke de kostnader som påløper distriktet, herunder også kostnadene knyttet til nødvendig prosessbistand for distriktene. Det er viktig å få til en samarbeidsavtale for å sikre at prosessene blir ryddig og forutsigbar for begge parter. Samarbeidsavtalen kan være utgangspunktet for en hovedavtale på et seinere tidspunkt.

*Kommentar: Avtaler vedrørende økonomiske forhold vil søkes avklart.*

- Konsekvensutredningens omfang og oppbygning:

Totaliteten i utredningene: Reinbeitedistriktet er opptatt av at totaliteten i inngrepene blir belyst på en tilfredsstillende måte. Herunder at de enkelte aktørene selv ikke kan igangsette tiltak utenom den overordnede planen.

Samkjøring av enkeltutredninger: Sør-Varanger kommune og utbygger må samkjøre enkeltutredningene slik at man samlet tar de nødvendige hensyn til reindrifta. Det må ikke tas forutsetninger i utredningene som ikke er reelle.

Forurensning: Vedrørende utredningene knyttet til forurensning må disse omhandle reindrift. Tilstøtende områder må vurderes med tanke på hensynssoner.

Samisk natur- og kulturgrunnlag: Vedrørende utredningen av Samisk natur og kulturgrunnlag er det viktig at samkjøringen og rekkefølgen blir korrekt sett opp mot de elementer som må utredes.

*Kommentar: Konsekvensene med tanke på reindrifta er utredet som del av den overordnede kommunedelplanen for Tømmerneset. Utredningen er utført på bakgrunn av blant annet bakgrunnsinformasjon fra Pulkneset vedrørende utforming, forurensning, trafikk med videre.*

*På bakgrunn av påvist negativ konsekvens for reindrift er det et ønske om å drøfte konkrete avbøtende tiltak.*

- Privat regulering av vei:

Det vises til punkt 3.4.3 vedrørende avtale om privat regulering av veiatkomst. Det er vanskelig å få helhetlig overordnet planprogram for Tømmerneset dersom aktørene begynner med egne utredninger og tiltak som er utenom den overordnede.

*Kommentar: Regulering av veiatkomst til Pulkneset vil følge opp kommunedelplanen. Reguleringsplanen for atkomstveien til Pulkneset er således avhengig av at traseen er godkjent i vedtatt kommunedelplan før reguleringsplanen kan vedtas.*

*Konsekvenser for reindrifta knyttet til permanent atkomstvei til Pulkneset er utredet som del av kommunedelplanen og er således ikke utredet som del av denne reguleringsplanen.*

## **Reinbeitedistrikt 4 og 5b Sállan – Cižašnjarga / Skogerøya - Spurvneset**

Reinbeitedistrikt 4 og 5b Sállan – Cižašnjarga / Skogerøya - Spurvneset v/ distriktformann Knut Magga har kommet med et samlet innspill til planarbeidene på Tømmerneset i brev datert 12.9.2013. Distriktet har ikke egen uttalelse knyttet til Pulkneset. Under er det oppgitt de momenter som vurderes å berøre planarbeidet for Pulkneset:

- Bruk av området:

Det opplyses om bakgrunn for navn på distriktene. Videre opplyses det om at Tømmerneset (herunder også Pulkneset) er en del av reinbeidedistrikt 4 og 5b sitt vinterbeite, samt reinbeidedistrikt 5A sitt sommerbeite. Det påpekes at reinbeidedistrikt 4 og 5b har hatt en kontinuerlig bruk av området i en tidsperiode på minst 70-100 år, med unntak av krigsårene 1940-1945. Dette betyr at reieneierne i distriktet juridisk sett er «bærere av



reindrifftsrett».

*Kommentar: Innspillet tas til orientering.*

- Helhetlig utredning og reindrifftsaglige vurderinger:

Distriktet påpeker at den planlagte utbyggingen på Tømmerneset vil uten tvil skape store problemer for reindrifta og at følgende vil gi skader som kan være irreversible. Konsekvensene må derfor utredes på en helhetlig måte. Reindrifftsaglige vurderinger må legges til grunn og beskrives mv. Det vises videre blant annet til konkrete bekymringer knyttet til gjennomføring av planlagte etableringer.

*Kommentar: Innspillet tas til orientering.*

- Hovedanliggende og samarbeid og dialog:

Styret i reinbeitedistriktet henstiller utbyggere og planmyndigheter om å bidra til at det omsøkte området i minst mulig grad skal bli forringet som beiteland. Herunder henstilles det til å velge andre løsninger der det er mulig, som for eksempel andre deler av kommunens areal.

Det er ønske om tett, god og faglig dialog med planmyndigheter og utbyggere underveis i prosessen.

*Kommentar: Tiltakshaver for Pulkneset henviser til bakgrunnen for valg av Pulkneset. Tiltakshaver er positiv til Reinbeitedistriktets ønske om tett, god og faglig dialog, samt reindriftdistriktets konstruktive merknader. Det vises til kapittel 3 vedrørende samkjørte prosesser for Tømmerneset.*

*Tiltakshaver ønsker å gå i nærmere dialog med reindrifta vedrørende utforming/gjennomføring av avbøtende tiltak.*



Sør-Varanger kommune

## **Områderegulering for Pulkneset - Kirkenes Maritime Park**

### **Planbestemmelser og retningslinjer**

## **Høringsforslag**

**Plannummer: 2013009**

**Arkivsak: 12/1572**

**Dato for siste revisjon: 12.2.2015**



## Avgrensning

I medhold av plan- og bygningslovens § 12-7 gjelder disse bestemmelsene for det område som på plankartet er avgrenset med reguleringsgrense.

## Arealformål

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

kombinert formål:

1. bebyggelse og anlegg, herunder næringsbebyggelse kombinert med
2. samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur, herunder havneformål

samt:

6. bruk og vern av sjø og vassdrag, med tilhørende strandsone, herunder fareleder; havneområde i sjø

## § 1 Generelle bestemmelser

### 1.1 Krav om detaljregulering jf. § 12-7 nr. 11

Bestemmelser	Retningslinjer
<p><b>1.1.1 Krav om detaljregulering for området N/SHA2</b></p> <p>For området N/SHA2 skal det utarbeides detaljregulering før det tillates igangsatt tiltak etter plan- og bygningslovens §§ 20-1 og 20-2.</p> <p>Detaljregulering kan utarbeides for deler av området.</p> <p>Dersom detaljreguleringen utarbeides for en del av området skal det som del av reguleringsplanen synliggjøres hvordan opparbeiding av nærings- og havneområder som ikke er detaljregulert kan gjennomføres.</p>	
<p><b>1.1.2 Krav om detaljregulering av atkomstvei</b></p> <p>Før det tillates igangsatt søknadspliktige tiltak etter planområdet innenfor område N/SHA1 skal det utarbeides detaljregulering for ny atkomstvei til området.</p>	



## 1.2 Rekkefølgekrav jf. § 12-7 nr. 10

Bestemmelser	Retningslinjer
<b>1.2.1 Krav om opparbeidelse av vei</b> Før det kan gis byggetillatelse til næringsbygning innenfor området N/SHA1 skal tilfredsstillende atkomstvei til området være etablert. Før atkomstvei er etablert kan det gis tillatelse til grunnarbeider, anleggelse av kaier og veier.	Atkomstveien bør minimum tilfredsstillende vegtype A2 jf. Statens vegvesens håndbøker.
<b>1.2.2 Krav om opparbeidelse av vannforsyning</b> Før det kan gis byggetillatelse til næringsbygning innenfor området N/SHA1 skal tilfredsstillende vannforsyning være etablert.	
<b>1.2.3 Krav om tilstrekkelig brannvern</b> Før det kan gis brukstillatelse til næringsbygning innenfor områder N/SHA1 skal tilfredsstillende brannvern være etablert jf. brann- og eksplosjonsvernloven § 6.	Eget industrivern kan være en aktuell løsning. Herunder må det vurderes hvorvidt området defineres som et særskilt brannobjekt jf. brann- og eksplosjonsvernloven § 13.

## 1.3 Krav om undersøkelser før gjennomføring av tiltak jf. § 12-7 nr. 12

Bestemmelser	Retningslinjer
<b>1.3.1 Krav om geotekniske undersøkelser</b> Før det tillates utfylling i sjø skal det gjennomføres nødvendige supplerende geotekniske undersøkelser som grunnlag for geoteknisk prosjektering.	Behovet for supplerende undersøkelser avklares som del av geoteknisk prosjektering.
<b>1.3.2 Risikovurdering knyttet til utendørs belysning</b> Før det tillates å etablere utendørs belysning innenfor området skal det være gjennomført en risikovurdering knyttet til forstyrrelse av flytrafikk.	Belysning fra området må ikke forstyrre flytrafikk. Det bør derfor utarbeides en belysningsplan for området i dialog med Avinor som omhandler tiltak for å ivareta sikkerheten.
<b>1.3.3 Krav om undersøkelse om forurenset grunn</b> Før det tillates grunnarbeider innenfor bestemmelsesområdene #1-3 skal det gjennomføres tilfredsstillende grunnundersøkelser for å dokumentere tilstanden innenfor områdene.	Det er mistanke om forurenset grunn innenfor områdene.
<b>1.3.4 Undersøkelser tilknyttet søknad om tillatelse til forurensende tiltak etter forurensningsloven</b>	Det vises til forurensningslovens §§ 12-13 og 16 vedrørende krav til innhold i søknad, meldeplikt, konsekvensanalyser og vilkår for tillatelse.



#### 1.4 Krav til oppfølgende undersøkelser jf. § 12-7 nr. 12

Bestemmelser	Retningslinjer
<p><b>1.4.1 Miljøoppfølgingsprogram</b></p> <p>Det skal utarbeides et miljøoppfølgingsprogram for ytre miljø tilknyttet utvikling av nærings-/ industriområdet.</p> <p>Programmet skal bidra til å sikre verdiene i den nasjonale laksefjorden. Tema i programmet skal være relevant for de tiltak som omsøkes. Programmet skal angi ambisjonsnivået og retningslinjer for hvordan hensynet til ytre miljø skal ivaretas både ved utbygging og i driftsfasen.</p> <p>Miljøoppfølgingsprogram skal foreligge ved søknad om tillatelse til utfylling og opparbeidelse av arealer i sjø og på land.</p>	<p>Miljøoppfølgingsprogrammet vil være retningsgivende for behandling etter plan- og bygningsloven og forurensningsloven.</p>

#### 1.5 Grenseverdier av forurensning og andre miljøkrav og tiltak jf. § 12-7 nr. 3

Bestemmelser	Retningslinjer						
<p><b>1.5.1 Støy</b></p> <p>Dersom det påvises at normal drift innenfor de regulerte næringsområdene medfører at støynivåene innenfor omkringliggende boligtomter regelmessig eller over en lengre periode overstiger maksimale støynivå i Tabell 1 skal det gjennomføres støyreducerende tiltak.</p> <table border="1"><thead><tr><th>Maksimalt støynivå</th><th>Tidsrom</th></tr></thead><tbody><tr><td>Uten impulslyd: <math>L_{den}</math> 55 dB Med impulslyd: <math>L_{den}</math> 50 dB</td><td>kl 07.00-23.00</td></tr><tr><td><math>L_{night}</math> 45 dB, <math>L_{5AF}</math> 60 dB</td><td>kl 23.00-07.00</td></tr></tbody></table> <p>Tabell 1</p>	Maksimalt støynivå	Tidsrom	Uten impulslyd: $L_{den}$ 55 dB Med impulslyd: $L_{den}$ 50 dB	kl 07.00-23.00	$L_{night}$ 45 dB, $L_{5AF}$ 60 dB	kl 23.00-07.00	<p>Ved planlegging av ny bebyggelse, virksomhet og/eller aktivitet bør man plassere støyende installasjoner og områder for støyende arbeidsfunksjoner slik at støyen i størst mulig grad ledes vekk fra omkringliggende boligbebyggelse. Det vises til retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging.</p>
Maksimalt støynivå	Tidsrom						
Uten impulslyd: $L_{den}$ 55 dB Med impulslyd: $L_{den}$ 50 dB	kl 07.00-23.00						
$L_{night}$ 45 dB, $L_{5AF}$ 60 dB	kl 23.00-07.00						
<p><b>1.5.2 Snødeponering i sjø</b></p> <p>Deponering av snø fra snørydding av trafikkarealer tillates ikke uten særskilt tillatelse etter forurensningsloven.</p>							



## § 2 Nærings- og havneområder

### 2.1 Krav til utforming og bruk av arealer jf. § 12-7 nr. 1

Bestemmelser	Retningslinjer
<p><b>2.1.1 Tillatt bruk av arealer</b></p> <p>Innenfor områdene N/SHA1-2 tillates kombinert nærings- og havnevirksomhet.</p> <p>Av næringsvirksomhet tillates bebyggelse for industri-, verksted- og lagervirksomhet. Kontorvirksomhet, bensinstasjon, avfallsmottak i tilknytning til aktiviteten på området tillates. I tilknytning til kontorbygg tillates overnatting og bevertning.</p> <p>Av havnevirksomhet tillates det opparbeidet kaianlegg, lagerarealer og terminaler.</p> <p>Innenfor området tillates også etablering av interne veier, parkeringsplasser og andre trafikkarealer, samt grøntarealer.</p> <p>Elektriske anlegg for leveranse av elektrisk energi til abonnentene innenfor området tillates.</p>	
<p><b>2.1.2 Tillatt utnyttelse</b></p> <p>Maksimal tillatt utnyttelse skal ikke overstige 70 % BYA.</p>	
<p><b>2.1.3 Tillatt høyde på bebyggelse</b></p> <p>Maksimal høyde på bebyggelse innenfor området N/SHA1 skal ikke overstige kote + 45,0 (NN1954).</p>	
<p><b>2.1.4 Estetisk utforming</b></p> <p>Bygg og utendørsområder skal gis en god estetisk utforming både i seg selv og i forhold til nærliggende bebyggelse.</p>	<p>Det bør utarbeides egne retningslinjer for utforming av byggverk og utearealer som sikrer en enhetlig byggeskikk i området.</p> <p>Bebyggelsen og uterom bør struktureres slik at uterommene med ulike bruksområder får en tydelig avgrensning.</p> <p>Lyse (hvite) og sterke farger bør unngås på større fasader.</p> <p>Store fasader bør brytes opp med kontrast ved material- og fargebruk.</p> <p>Skråtak med bratt takvinkel bør som hovedregel unngås.</p>



## 2.2 Vilkår og forbud mot former av bruk jf. § 12-7 nr. 2

Bestemmelser	Retningslinjer
<p><b>2.2.1 Overnatting og bevertning</b></p> <p>BRA for overnatting innenfor N/SHA1 skal ikke utgjøre mer enn 40 % av samlet BRA for tilhørende kontorbygg.</p> <p>Dersom bebyggelse for overnatting og/eller bevertning er separert fra tilhørende kontorbygg skal det opparbeides sammenhengende anlegg for gående mellom byggenes hovedinnganger.</p>	<p>Det ønskes å legge til rette for overnatting i forbindelse med kortvarige opphold utenom normal drift. Det presiseres at hotellvirksomhet for øvrig ikke tillates jf. § 21.1.</p>
<p><b>2.2.2 Lagring av farlige stoffer</b></p> <p>Utendørs lagring av farlige stoffer jf. § 4 i brann- og eksplosjonsvernloven tillates ikke uten at det er gjennomført tilfredsstillende sikkerhetstiltak mot antennelse fra lysgranater fra Forsvarets øvingsaktivitet.</p>	<p>Ved ugunstig vind er det en viss risiko for at lysgranater kommer inn over nærings- og havneområdene.</p>

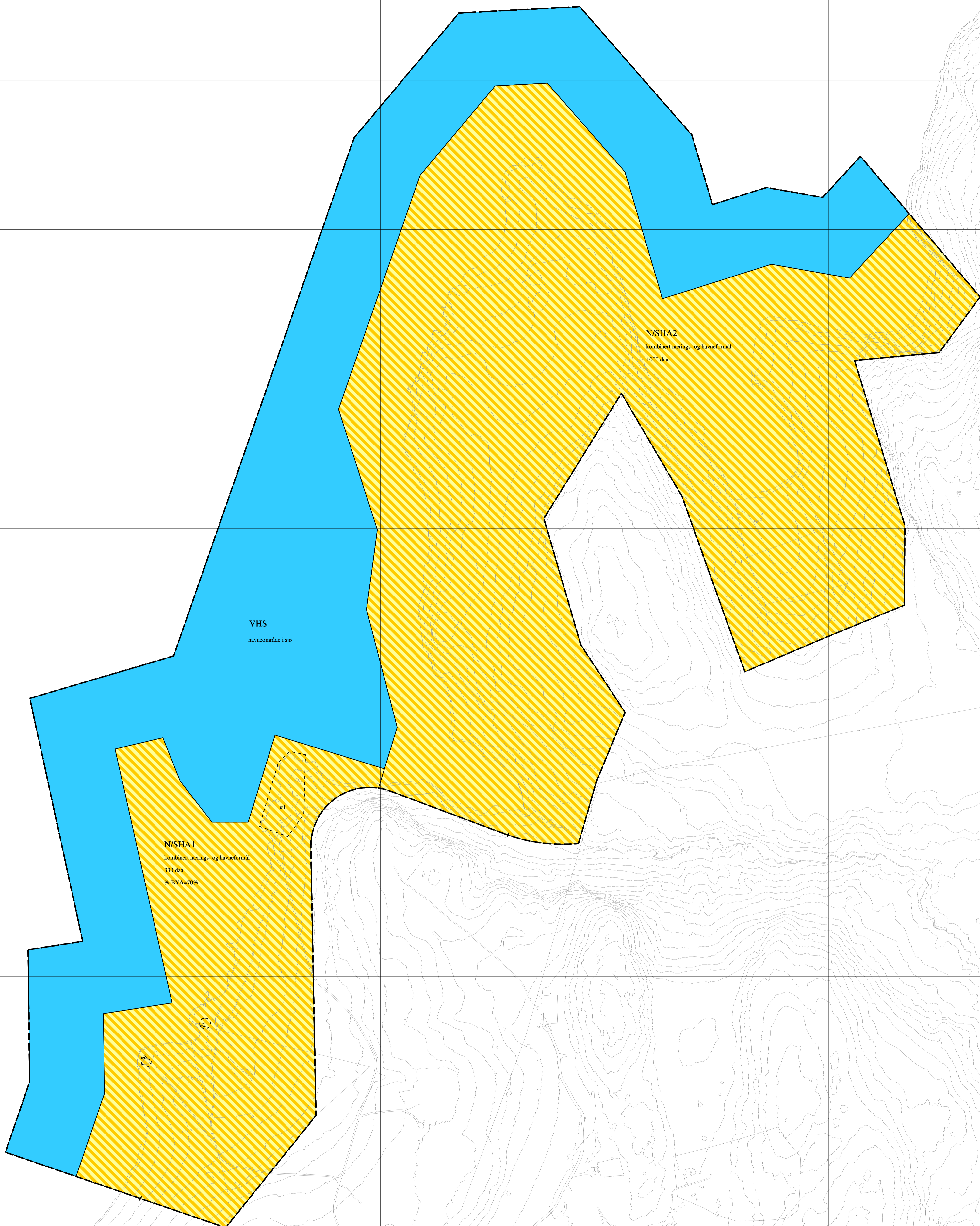
## 2.3 Funksjons- og kvalitetskrav jf. § 12-7 nr. 4

Bestemmelser	Retningslinjer
<p><b>2.3.1 Utforming av veier, plasser mv.</b></p> <p>Veier, kryss, parkering, sideanlegg, varelevering og kantvegetasjon skal utformes slik at hensynet til trafiksikkerhet, fremkommelighet og estetikk ivaretas på en tilfredsstillende måte.</p>	<p>Parkeringsplasser bør anlegges på avgrensede områder med tydelig avgrensede avkjørsler til kjørevei.</p>
<p><b>2.3.2 Utforming av grøntareal</b></p> <p>Grøntareal skal beplantes med stedegen vegetasjon.</p>	<p>Med stedegen vegetasjon menes plantearter som formerer seg naturlig på stedet uten hjelp fra mennesker.</p>
<p><b>2.3.3 Belysning</b></p> <p>Trafikkarealer innenfor næringsområdene skal etableres med belysning.</p> <p>Utendørs belysning skal utformes iht. en helhetlig belysningsplan for næringsområdet.</p>	



### 3.1 Krav til utforming og bruk av arealer jf. § 12-7 nr. 1

Bestemmelser	Retningslinjer
<p><b>3.1.1 Bruk av arealer</b></p> <p>Området regulert til havneområder i sjø VHS er ment som trafikkareal i sjø.</p> <p>Innenfor områdene tillates utdypning av fareled, samt utfylling av masser for opparbeidelse av nytt landareal innenfor næringsområdene.</p> <p>Anlegning av flytekaier og andre installasjoner knyttet til havnevirksomhet tillates.</p>	<p>Samtlige tiltak i sjø skal i tillegg til behandling etter plan- og bygningsloven behandles etter havne- og farvannsloven.</p>



**HØRINGSFORSLAG**  
**Områderegulering for Pulkneset -**  
**Kirkenes Maritime Park**  
 Områderegulering med tilhørende bestemmelser

Reguleringsformål og hensynssoner  
 Bebyggelse og anlegg (PBL § 2-5, Punkt nr. 1)  
 Kombinert nærings- og havneformål (N/SHA1-2)  
 Brak og verna av sjø og vassdrag (PBL § 2-5, Punkt nr. 6)  
 Havneområde i sjø (VHS)

Juridiske punkt og linjer  
 Planens begrensning  
 Formålsgrense  
 Grense bestemmelssområde (F1-3)  
 Avkjørsel

**KARTINFORMASJON**  
 Skala: 1:1000  
 Dato for beregning: 21.8.2011  
 Kartprosjekt: 1010-2011-01

SAKSBEHANDLING ETTER PLAN- OG BYGNINGSLOVEN		SAK	DATO	BEH.
1. godkjenning av plan				
2. godkjenning av utarbeidet plan				
3. godkjenning av utarbeidet plan				
4. godkjenning av utarbeidet plan				

**PLANLEDERFIRMER**  
 SWECO Norge AS  
 0515 Alna  
 02120  
 www.sweco.no

**FAKSELSE AV FELTARBEID**  
 SWECO Norge AS  
 0515 Alna  
 02120  
 www.sweco.no

**PLANLEDER**  
 SWECO Norge AS  
 0515 Alna  
 02120  
 www.sweco.no

**DATO**  
 2012/01/10

**VEDTAK AV**  
 4.2.2015  
 OTH



## 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: Evjen, Bente Jorid Enhetsleder: Evjen, Bente Jorid, tlf. 78 97 74 92	Dato: 04.04.2016
Arkivsak: <arkivsaknr>	
Saksordfører:	

Utvalg	Saksnummer	Dato
Utvalg for plan og samferdsel	030/16	12.04.2016

## DISPENSASJON FRA PLAN TIL OPPSETT AV BÅTLAGER I FYLLINGSVEIEN

### Vedlagte dokumenter:

SØKNAD OM DISPENSASJON FRA GJELDENE PLAN FOR BYGGEGRENSE VED  
OPPSETT AV BÅTLAGER MED KART  
Skisse

### Dokumenter i saken:

- 2016006014 VEDRØRENDE SØKNAD OM DISPENSASJON FRA GJELDENE PLAN  
FOR BYGGEGRENSE VED OPPSETT AV BÅTLAGER
- 2016004816 SØKNAD OM DISPENSASJON FRA GJELDENE PLAN FOR  
BYGGEGRENSE VED OPPSETT AV BÅTLAGER
- 2016003717 SØKNAD OM DISPENSASJON TIL OPPSETT AV BÅTLAGERMED 1  
METER TIL TOMTEGRENSE
- 2016001278 SØKNAD OM DISPENSASJON TIL OPPSETT AV BÅTLAGERMED 1  
METER TIL TOMTEGRENSE

### Kort sammendrag:

Det søkes om dispensasjon fra gjeldende plan for *Prestøya Industriområde*, planID 1994103, til oppsetting av båtlager. Tiltaket bryter byggegrensen som er satt på eiendommen, i tillegg til planens bestemmelse § 3.4 om at tillatt bebyggt areal (BYA) ikke skal overstige 50 %.

**Faktiske opplysninger:**

Fyllingsveien selskap v/Geir Braathu søker om dispensasjon fra gjeldende plan etter plan- og bygningsloven kap. 19, for *Prestøya Industriområde* til oppsett av båtlager på eiendom 27/2, ved krysset Fyllingsveien/Industriveien.

Tiltaket strider mot gjeldende plan ved at båtlageret vil bryte byggegrensen som er satt i planen. I tillegg strider tiltaket mot planens bestemmelse § 3.4: «*Tillatt bebygd areal BYA skal ikke overstige 50 %.*»

Tiltakshaver har hentet inn naboerklæringer. Tiltakshaver har også i søknadsprosessen vært i kontakt med kommunens tekniske avdeling angående hvor nært båtlageret kan bygges en pumpestasjon som ligger på eiendommen.

**Høring:**

Søknaden er ikke sendt ut på høring, men kommunens tekniske avdeling er bedt om å komme med uttalelse til saken angående trafiksikkerhet og pumpestasjon.

Trafiksikkerhet: Søknaden kan innvilges mht trafiksikkerhetskrav. Bygningen kommer utenfor frisiktskravet/-linja. Veien har fartsgrense 30 km/t, da er kravet 20 meter frisikt.

Se skisse under:

Krav til frisikt fra Håndbok 100

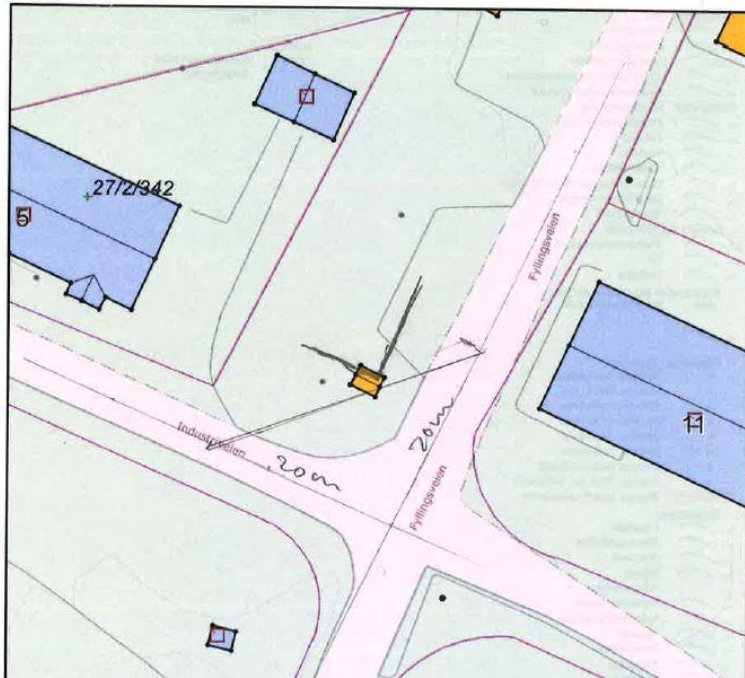
Fartsgrense 30 km/t → 20m

18/3-16 Nanna



1:500

17.03.2016



VA/Pumpestasjon: Vi har en del vann- og avløpsledninger i og ved tomta, men dersom tomta blir tatt i bruk som tegninga viser aksepterer vi at det innvilges dispensasjon i henhold til søknaden.

## Vurderinger:

### Søkers/Tiltakshavers vurdering:

1. Området har fått nedregulert hastighet til 30km, likt som Hans Væggers vei. Når vi også holder oss innenfor allerede eksisterende frisiktlinje, burde det kompensere for at bygget får et hjørne utover byggegrensa.
2. Tomta vi har blitt tildelt er på 776 kvm. Planlagt bygg er på 426 kvm. Vei på to sider av tomta og midt i et kryss gjør at utnyttelsesgraden ikke er særlig stor. Vi er kun privatpersoner som har gått sammen i et andelslag (under stiftelse) og dette vil for oss utgjøre en vesentlig reduksjon i kostnad per andelseier for tomta og bygget.

3. Det ble nevnt i et møte med SVK at det er endringer i planverket for området. Vi har ikke mulighet til å vente til en evt. endring iverksettes. Vår avtale med SVK tilsier oppstart i juni. Før det må vi ha denne avklaringen på byggets størrelse og starte bestillingen på bygget og grunnarbeidene.

### Rådmannens vurderinger:

I plan- og bygningsloven § 19-2 står det 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.*»

Rådmannen vil først vurdere forholdet til hensynet bak bestemmelsene det dispenseres fra, eller om hensynene i formålsbestemmelsen blir vesentlig tilsidesatt. Deretter vil rådmannen vurdere om fordelene er klart større enn ulempene etter en samlet vurdering.

Når man ser på bestemmelse § 3.4 kommer den omsøkte garasjen i konflikt med denne. Tiltaket vil medføre BYA på 55 %. Dette tilsvarer 38 kvm. Det som må vurderes her er om det er noen fordeler ved å tillate overskridelse av satt BYA. Rådmannen ser at det kan være en fordel at man utnytter plassen best mulig til å få inn flest mulig båter i bygget når det først skal oppføres et slikt bygg. Spørsmålet er om dette kan medføre til ulempe for noen. En økt BYA medfører større utnyttelse av eiendommen, og bygningen vil bygges nært nabogrensene. Tiltakshaver har varslet naboer om at tiltaket vil komme nært deres eiendommer. Rådmannen ser derfor ikke noen ulemper med å akseptere overskridelse av BYA i dette tilfellet.

Tiltaket det søkes om bryter byggegrensen. Byggegrensen er satt ut fra trafikale hensyn. Det omsøkte tiltaket ligger i et kryss, og da skal det være en frsiktslinje jf. Statens vegvesen vegnormal N100. Da planen ble utformet ble det tatt utgangspunkt i at veien skulle ha fartsgrense 50 km/t. Etter dagens vegnormal ville det krevd en frsiktslinje på 45 meter. Situasjonen i dag er at veien har fartsgrense på 30 km/t. Dette krever en frsiktslinje på 20 meter. Rådmannen vurderer ut fra dette at hensynene bak bestemmelsen ikke blir vesentlig tilsidesatt.

Det er et hjørne på ca. 20 kvm som vil havne utenfor byggegrensen. Ser man på de eksisterende, nærliggende byggene bryter disse også byggegrensen i omtrent samme grad som båtlageret vil gjøre. Området bærer preg av å være et industriområde, og det er veiene i området som i stor grad skaper strukturene i området og ikke bebyggelsen. Ut fra dette kan ikke rådmannen se at tiltaket kommer i konflikt med formålsbestemmelsen i plan- og bygningsloven som sier at estetisk utforming skal ivaretas i alle plan- og byggesaker (jf. plan- og bygningsloven § 1-1).

Tiltaket medfører ikke noen ulemper, men heller ikke noen utpregede samfunnsmessige fordeler:

- Byggegrensen er satt med utgangspunkt i at veien skal ha 50 km/t, men i



virkeligheten er fartsgrensen 30 km/t. Derfor kommer ikke tiltaket i konflikt med krav om frisikt.

Grensen for BYA er satt til 50 %, mens båtlageret vil medføre BYA på 55 %. Rådmannen kan ikke se at det er særlige grunner verken for eller i mot til å tillate økt utnyttelse. Den eneste fordelten må være at når dette området skal benyttes til en båtgarasje, så er det greit å utnytte tomte best mulig så lenge det ikke er til ulempe for noen.

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

Gjennom søk i naturbase og artskart finner rådmannen kunnskapsgrunnlaget for naturens mangfold for tilfredsstillende etter naturmangfoldslovens § 8. I fra kjent kunnskap er det på strekningen ikke registrert vernede eller fredede arter eller naturtyper. Med bakgrunn i dette finner ikke rådmannen at føre-var-prinsippet, jf. lovens § 9 kommer til anvendelse.

Rådmannen kan ut i fra det overnevnte heller ikke se at den samlede belastningen på økosystemet vil bli påvirket av tiltaket og at lovens § 10 derfor ikke kommer til anvendelse. Omsøkte tiltak vil etter rådmannens vurdering ikke være til nevneverdig skade for naturmangfoldet og rådmannen vurderer det derfor at lovens §§ 11 og 12 ikke kommer til anvendelse.

#### **Kommuneplanens hovedmål:**

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

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

#### Næringsutvikling:

Ikke relevant i denne sammenhengen.

#### Infrastruktur:

Tiltaket ligger nært et kryss samt nært en pumpestasjon. Så lenge båtlageret blir satt opp slik som beskrevet i søknaden vil ikke tiltaket ha noen negative innvirkninger på infrastruktur.

#### Barn og ungdom:

Ikke relevant i denne sammenhengen.

#### Folkehelse:

Ikke relevant i denne sammenhengen.

#### Kompetansebygging:

Ikke relevant i denne sammenhengen.

#### Økonomi:

Ikke relevant i denne sammenhengen.

Universell utforming, jfr bestemmelser i plan og bygningslov:  
Ikke relevant i denne sammenhengen.

**Alternative løsninger:**

I medhold av plan- og bygningsloven § 19-2 avslår utvalg for plan og samferdsel søknad om dispensasjon til oppsetting av båtlager.

Begrunnelse: Tiltaket strider med planens bestemmelse § 3.4 «*Tillatt bebygd areal BYA skal ikke overstige 50 %.*»

**Forslag til innstilling:**

I medhold av plan- og bygningsloven § 19-2, gir utvalg for plan og samferdsel dispensasjon til oppsetting av båtlager som omsøkt, 06.03.2016.

Begrunnelse:

Byggegrensen er satt med utgangspunkt i at veien skal ha 50 km/t, men i virkeligheten er fartsgrensen 30 km/t. Dette krever en frisikt i krysset på min. 20 meter, noe tiltaket ikke vil komme i konflikt med. Utvalget anser det som en fordel at eiendommer blir godt utnyttet og tillater derfor en BYA på 55 %.

Nina Bordi Øvergaard  
rådmann

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

Fyllingsveien Selskap  
V/Geir Braathu  
Parnassveien 35  
9900 Kirkenes

Til  
Sør-Varanger kommune  
Plan- og utviklingsavdelingen

SØR-VARANGER KOMMUNE Boks 406, 9915 Kirkenes		
07 MARS 2016		
Saksnr: 15/2894	Dok.nr:	Off. vurdering: Kopi til:

## Søknad om dispensasjon fra gjeldende plan for byggegrense ved oppsett av båtlager ifm tomt tildelt i Fyllingsveien/Industriveien saksnr. 15/2894/2

I forbindelse med bygging av båtlager i Fyllingsveien/Industriveien ønsker vi å få utnyttet tomta best mulig. Vi har innhentet naboerklæringer som gir oss mulighet til å bygge 1m fra tomtegrensa.

I samtaler med Plan og utvikling ble vi gjort oppmerksom på at det vi trodde var frisktlinja i krysset Fyllingsveien/Industriveien egentlig var byggelinja.

I denne dispensasjonssøknaden vil ikke frisktlinja bli berørt. Det er kun et hjørne på bygget mot krysset Fyllingsveien/Industriveien som kommer utenfor byggegrensa ift gjeldende plan for Prestøya Industriområde.

Det er flere grunner vi vektlegger i søknaden:

1. Området har fått nedregulert hastighet til 30km, likt som Hans Væggers vei. Når vi også holder oss innenfor allerede eksisterende frisktlinje, burde det kompensere for at bygget får et hjørne utover byggegrensa.
2. Tomta vi har blitt tildelt er på 776kvm. Planlagt bygg er på 426kvm. Vei på 2 sider av tomta og midt i et kryss gjør at utnyttelsesgraden ikke er særlig stor. Vi er kun privatpersoner som har gått sammen i et andelslag (under stiftelse) og dette vil for oss utgjøre en vesentlig reduksjon i kostnad per andelseier for tomta og bygget.
3. Det ble nevnt i et møte med SVK at det er endringer i planverket for området. Vi har ikke mulighet til å vente til en evt endring iverksettes. Vår avtale med SVK tilsier oppstart i juni. Før det må vi ha denne avklaringen på byggets størrelse og starte bestillingen på bygget og grunnarbeidene.

Vi ønsker altså dispensasjon til å bygge et båtlager på 35,5m x 12 m slik at vi får plass til 10 båter.

Håper på positivt svar slik at vi får utnyttet tomta på best mulig måte.

**Vedlegg:** Kart med inntegnet båtlager

Kirkenes 06.03.16

Med hilsen  
  
Geir Braathu  
Selskapets representant



 Sor-Varanger  
kommune  
Regulerings- / Bebyggelses-planer  
Målestokk: 1:250  
Dato 26.02.2016

Kartopplysninger som kreves ved omsetning av eiendommer, skal bestilles skriftlig hos kommunen.  
Ellers står ikke kommunen ansvarlig.

Krav til frisikt fra Håndbok 100

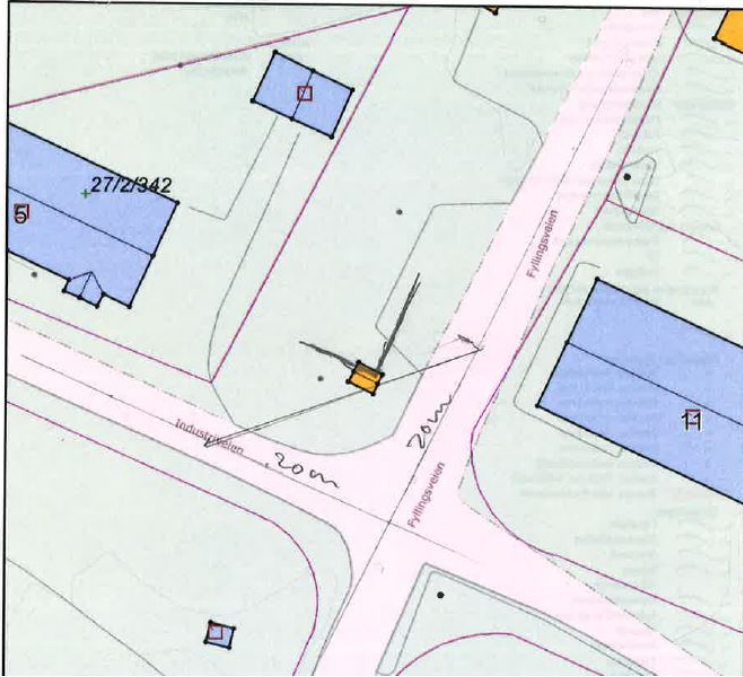
Fartsgrense 80 km/t  $\Rightarrow$  20m

18/3-16 Namn



1:500

17.03.2016





## SØR-VARANGER KOMMUNE

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

### SAKSFRAMLEGG Sak til politisk behandling

Saksbehandler: Kaski, Ivar W. Enhetsleder: Kaski, Ivar W., tlf. 78 97 75 21	Dato: 06.04.2016
Arkivsak: <arkivsaksnr>	
Saksordfører:	

Utvalg	Saksnummer	Dato
Utvalg for plan og samferdsel	031/16	12.04.2016

## KOMMUNALE VEIER - OPPGRADERINGSTILTAK 2016

### Vedlagte dokumenter:

Rapport\_Hovedplan for kommunale veier 2012-15\_ver 5 (2)

### Forslag til innstilling:

Nina Bordi Øvergaard  
rådmann

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





**Sør- Varanger kommune**

**Tilstandsregistrering og Hovedplan for**  
**kommunale veier**

**2012 – 2015**



Utarbeidet av





## Innholdsfortegnelse:

<b>Sammendrag</b> .....	<b>3</b>
<b>1 Bakgrunn</b> .....	<b>3</b>
1.1 Generelt om Hovedplan veg som plannivå .....	3
1.2 Arbeidet med hovedplan.....	4
1.3 Forklaring av begreper .....	5
<b>2. Rammevilkår</b> .....	<b>6</b>
2.1 Kommuneplanen og eller –delplaner .....	6
2.2 Ansvarlig kommunal enhet for vegsektoren .....	6
2.3 Lover og forskrifter .....	6
2.3.1 Lover/forskrifter som bl.a. regulerer FDV for kommunale veger.....	6
2.3.2 Lover/forskrifter som regulerer gjennomføring av tiltak på det kommunale vegnettet.	9
<b>3. Mål og strategier</b> .....	<b>10</b>
<b>4. Metodikk for vurdering av tiltak</b> .....	<b>11</b>
4.1 Vegnettets tilstand .....	11
4.1.1 Oppsummering av oppstartmøtet.....	11
4.1.2 Tilstandsregistreringen .....	12
4.2 Enhetspriser og kostnadsberegning .....	13
4.2.1 Enhetspriser ifbm. utbedringstiltak .....	13
4.2.2 Enhetspriser ved beregninger av etterslep og vegkapital .....	13
4.2.3 Enhetspriser ved beregning av drifts- og vedlikeholdskostnader .....	14
<b>5. Oversikt over det kommunale vegnettet i Sør-Varanger</b> .....	<b>14</b>
5.1 Kommunale hovedveger /hovedgater .....	15
5.2 Kommunale samleveger/sekundære gater .....	17
5.3 Kommunale adkomstveger.....	18
5.4 Gang- og sykkelveger / Fortau .....	19
<b>6 Handlings- og økonomiplan</b> .....	<b>19</b>
6.1 Generelle vurderinger .....	19
6.2 Spesielle faglige vurderinger .....	20
6.3 Handlingsplan 2013 – 15.....	20
<b>7 Oppsummering og anbefaling</b> .....	<b>23</b>



## Sammendrag

Tilstanden på det kommunale vegnettet i Sør-Varanger kan i hovedsak karakteriseres som middels god, men preges av en del mangler som kan skyldes manglende ressurser, både mht. personell og tilgangen på midler til drift og vedlikehold.

Situasjonen er derfor ikke tilfredsstillende, men heller ikke alarmerende. Det er derfor fullt mulig å snu en synkende vedlikeholdsstandard i løpet av en 8 – 10 årsperiode. Dette forutsetter imidlertid at den gode budsjettmessige tendensen med ekstra vedlikeholdsmidler på 10 mill kr. pr. år, kan fortsette også etter perioden 2012-2015.

Dersom et forsvarlig, bærekraftig vegvedlikehold skal kunne foretas i kommunen *etter* en periode med opprustning av vegnettet, så bør samlet årlig tildeling til både drift (det trafikkrettede vedlikehold) og ordinært vedlikehold (strukturelle oppgaver) helst ligge rundt 12-15 mill kr. årlig, altså et beløp som omtrentlig tilsvarer dagens nivå. Beløpet er imidlertid oppjustert for å kunne foreta reparasjoner løpende, slik at kommunen ikke går inn i nye perioder med ytterligere forfall på vegnettet.

Vi anbefaler samtidig sterkt at det tilsettes en medarbeider som er øremerket for ledelse av drift- og vedlikeholdsoppgaver på vegnettet.

## 1 Bakgrunn

### 1.1 Generelt om Hovedplan veg som plannivå

"Hovedplan veg" beskriver målsettinger, strategier og tiltak innenfor vegsektoren i Sør-Varanger kommune, og bygger bl.a. på notatet "Kommunale veier, Strategi for 2012-2015", datert 23.01.2012.

Samferdsel er en grunnleggende basisaktivitet i vårt samfunn, og et godt utbygd og velfungerende vegnett har stor betydning for innbyggernes hverdag. Vegnettets form og funksjonsevne har imidlertid store variasjoner, noe som også krever differensierte tiltak og tiltakstider.

Virksomhetsområdet FDV (Forvaltning, drift og vedlikehold) er en kompleks og sammensatt del av det kommunale arbeids- og ansvarsområdet. Mens den enkelte vegbruker opplever det samlede vegnettet



i Sør-Varanger som en sammenhengende enhet, er forvaltningen fordelt på enheter og roder som betjenes av flere enheter som i størst mulig grad må samordnes gjennom ulike *standarder*, bl.a. for utførelse av drift og vedlikehold.

Selv om Hovedplan veg drøfter kjente, faglige problemstillinger, så er det helhet og samordning som er hovedtrekkene i denne planen. Tradisjonelt har også plandokumentet vært for lite tiltaksorientert, og det er derfor tatt sikte på å utarbeide et plandokument som peker på konkrete tiltak for å:

- i første omgang å stoppe økningen i etterslepet på kommunal vegger, dernest (i neste periode)
- starte arbeidet med å fjerne etterslepet helt, dvs. gjenskape opprinnelig vegstandard.

Det er verdt å merke seg Hovedplan veg ikke har som målsetting å oppnå en vegstandard fullt ut i tråd med dagens vegnormaler. For å nå et slikt mål forutsettes det at investeringsmidler stilles til rådighet i et betydelig omfang.

## 1.2 Arbeidet med hovedplan

Arbeidet med hovedplanen vil i første rekke omfatte følgende oppgaver:

- Inndeling av det kommunale vegnettet i vegtyper (hoved-/samle-/adkomstveger)
- Tilstandsregistrering av vegdekke, grøfter og evt. innretninger i vegområdet
- Bæreevnevurdering av vegnettet med basis i tilstandsregistreringen
- Forslag til tiltak for oppgradering til ønsket bæreevne
- Kostnadsoverslag for oppgradering til ønsket bæreevne (med eks. dekketype)
- Kostnadsoverslag for oppgradering fra grusdekke til asfaltdekke
- Beregne vegkapital, etterslep og vedlikeholdskostnader
- Handlingsplan for 1. året for 4 alternative bevilgningsnivåer
- Økonomiplan for to planperioder (8 år) og for fire alternative bevilgningsnivåer
- Foreslå optimalt bevilgningsnivå for å bevare vegkapitalen
- Anbefaling av prioriterte vegger for alternative bevilgningsnivåer.

Det kommunale vegnettet ble tilstandsregistrert ved befaring i august 2012 og det foreligger et eget materiale (A3-hefte: "Tilstandsregistrering") fra disse befaringdagene. Pga. stort volum er dette – inntil videre - kun tilgjengelig internt i prosjektet.



### 1.3 Forklaring av begreper

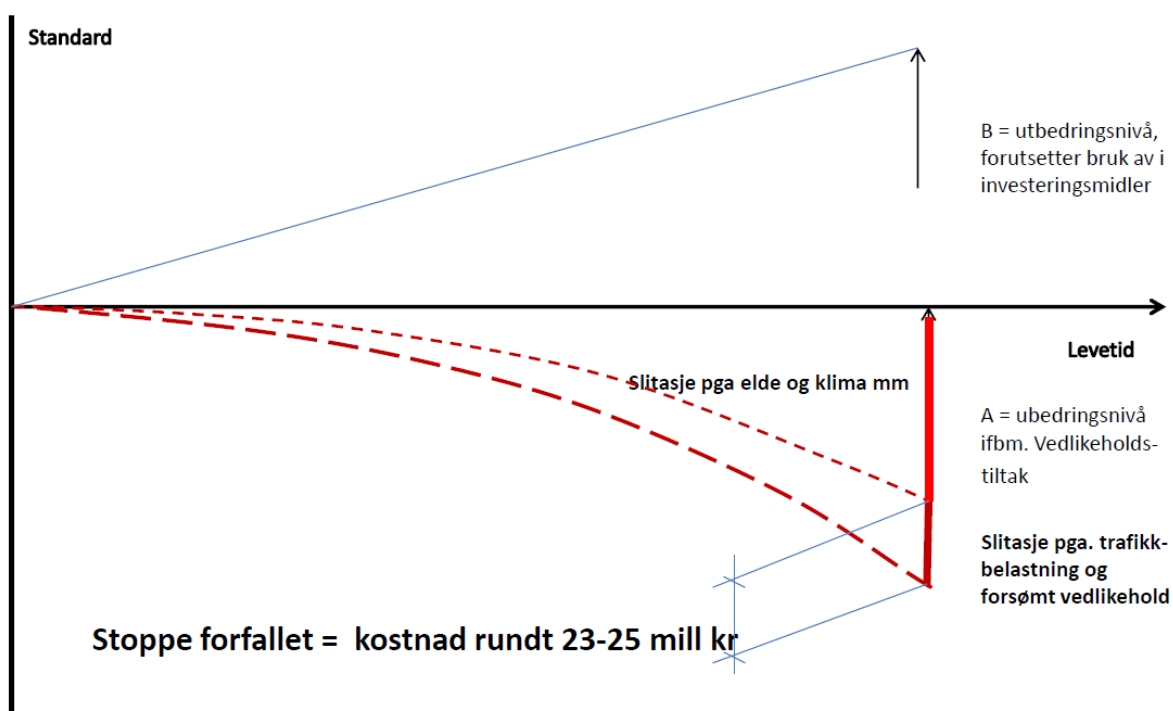
Figuren nedenfor vil forhåpentligvis bidra til å synliggjøre flere av begrepene i dette prosjektet, men i utgangspunktet dreier det seg om to hovedgrener innenfor det omfattende temaet drift og vedlikehold:

**Drift** er betegnelse for trafikktrettede tiltak på vegnettet ("å holde vegen farbar på en tilfredsstillende måte"), dvs. samtlige vinterprosesser og sommerprosesser som gjelder renhold, merking og skilting.

**Vedlikehold** er derimot de strukturelle oppgaver som f. eks. dekkevedlikehold, forsterkning, bortledning av vann fra vegområdet og vedlikehold av innretninger som bruer og andre konstruksjoner.

I figuren nedenfor vil en tilfredsstillende driftssituasjon forutsette at levetidsaksen følges, men så enkelt er det ikke. Selv et vegnett *uten trafikk* vil sakte men sikkert forfalle pga. fryse-/tinesykluser, værpåkjenninger, flom og ras. Dette synliggjøres ved intervallet ned mot den første, småstiplede kurven. Mellomrommet ned til neste kurve viser den slitasjonen som skyldes trafikkbelastning på vegnettet, samt mulig forsømmelse av vedlikeholdsoppgaver.

Denne hovedplanen tar i utgangspunktet sikte på å stoppe forfallet, dvs. utbedre samtlige slitasje-skader og skader som skyldes forsømt vedlikehold. Dersom hele forfallet skal tas igjen, så forutsetter dette ekstra bevilgninger på ca. 10 mill kr. pr år over en 8-10 årsperiode.



Figur 1. Illustrerer livsløpsutviklingen for en veg, og de ulike nivåene for oppgraderingsbehov.

## 2. Rammevilkår

Den økonomiske delen av Hovedplan veg (Se kap. 6, Handlingsplan) må innrette seg etter de rammebetingelsene som gjelder for kommunale planer, dvs. det som er nedfelt i kommuneplan og – delplaner, likeså øvrige hovedplaner/ sektorplaner som er godkjent av kommunestyret. I tillegg gjelder de formelle rammer som settes gjennom lovverk, forskrifter, rundskriv mm.

### 2.1 Kommuneplanen og eller –delplaner

I forslag til *Kommunal planstrategi 2012-2015* er det satt opp en ny plan "Kommunale veier og trafiksikkerhetsplan", med status som kommunedelplan. I planstrategien er det sagt at den nye kommunedelplanen får to hoveddeler; *Plan for trafiksikkerhet* og *Tilstandsregistrering og veiplan*.

Dette dokumentet er delen; *Tilstandsregistrering og veiplan*.

### 2.2 Ansvarlig kommunal enhet for vegsektoren

Virksomhet FDV er den kommunale enheten som har ansvar for forvaltning, drift og vedlikehold kommunale veier, samt for prosjekt og byggeledelse (byggherreombud) av investeringstiltak i eksisterende og nye kommunale veier.

## 2.3 Lover og forskrifter

### 2.3.1 Lover/forskrifter som bl.a. regulerer FDV for kommunale veger

De meste aktuelle lovene som direkte berører ulike tema i denne Hovedplanen er:

- Vegloven
- Plan- og bygningsloven
- Vegtrafikkloven

Av plassmessige hensyn gjengir vi kun innholdsfortegnelsen av de aktuelle kapitlene i Vegloven og vi har markert noen av de paragrafene som gjelder kommunale veger:



### **Kap. I. Inndeling og nedlegging av vegar.**

§ 1. Offentlig veg er veg eller gate som er open for allmenn ferdsel og som blir halden ved like av stat, fylkeskommune eller kommune ...

§ 1a. Formålet med denne lova er å tryggje planlegging, bygging, vedlikehald og drift av offentlege og private vegar, slik at trafikken ...

§ 2. Offentlige vegar er riksvegar, fylkesvegar og kommunale vegar.

§ 3. Alle vegar som var riksvegar etter den tidligare veglova, er riksvegar etter denne lova, dersom ikkje anna blir fastsett med heimel i ...

§ 4. Alle vegar som var fylkesvegar eller bygdevegar etter den tidligare veglova, er fylkesvegar etter denne lova, dersom ikkje anna blir ...

§ 5. Alle vegar som utan å vere tatt opp som bygdevegar etter den tidligare veglova, var haldne ved like av ein kommune, er kommunale ...

§ 6. Vedtak om bygging av offentlig veg gjer Stortinget for riksveg, vedkomande fylkeskommune for fylkesveg og vedkomande kommune for ...

§ 7. Etter at fylkeskommunen – i Oslo kommunen – har uttala seg, kan departementet gjere vedtak om at riksveg skal leggjast ned eller ...

§ 8. Blir offentlig veg nedlagt, kan vedkomande styremakt gjere vedtak om at veggrunnen heilt ut eller delvis skal nyttast til anna ...

### **Kap. II. Vegstyremaktene.**

§ 9. Sentralstyremakt for riksvegar er eit vegdirektorat under leiing av ein vegdirektør. Kongen gir nærare føresegner om korleis ...

§ 10. Landet skal vere inndelt i regionar. I kvar region skal det vere eit regionvegkontor under leiing av ein regionvegsjef.

§ 11. For forvaltningsavgjerder etter denne lova gjeld reglane i forvaltningslova.

### **Kap. III. Planlegging, anlegg og vedlikehold av veg.**

§ 12. Planlegging av riksveg, fylkesveg og kommunal veg skal skje etter reglane om planlegging i plan- og bygningslova.

§ 13. Departementet gir føresegner om anlegg av offentlig veg (vegnormalar).

§ 14. Når Stortinget har gjort vedtak om bygging eller utbetring av riksvegar, kan Vegdirektoratet fastsette at vedkomande kommune skal ...

§ 15. Når fylkeskommunen har gjort vedtak om bygging eller utbetring av fylkesveg kan fylkeskommunen fastsette at vedkomande kommune skal ...

§ 16. Departementet gir nærare føresegner om drift og vedlikehald av offentlig veg. Departementet avgjer i tvilstilfelle med endelig ...

§ 17. Vegdirektoratet kan fastsette at riksvegstrekingar i ein kommune skal haldast ved like av kommunen.

§ 18. Fylkeskommunen kan fastsette at fylkesvegstrekingar i ein kommune skal haldast ved like av kommunen.

### **Kap. IV. Vegutgifter.**

§ 19. Staten ber utgiftene til den sams vegadministrasjonen i fylka.

§ 20. Staten ber utgiftene til planlegging, bygging, utbetring, vedlikehald og drift av riksvegar, her òg utgiftene til eigedomsinngrep. ....kommunen bærer disse for kommunale vegar.

§ 21. Paragrafen her gjeld avtalar mellom vedkomande vegstyremakt og det selskapet som skal finansiere og stå for utbygging av ein ...



§§ 22 til 25. (Oppheva med lov 1 mars 1996 nr. 11.) ...

§ 26. Har minst 2/3 av dei interesserte eigarar eller brukarar av matrikulert jord eller annen fast eigeendom gitt tilsegn om å yte ...

§ 27. Med samtykke frå Stortinget kan departementet fastsette at det skal krevjast bompengar på offentleg veg, fastsette storleiken på ...

§ 27A. Under spesielle geografiske tilhøve og når dei lokale tilhøva elles ligg til rette for det, kan departementet med samtykke frå ...

§ 28. Dersom andre enn stat, fylkeskommune eller kommune har ei særskilt plikt til å yte tilskott til anlegg eller vedlikehald av ...

#### **Kap. V. Byggverk m.m., avkjørsle, gjerde og grind.**

§ 29. Langs offentleg veg skal det vere byggegrenser fastsette med heimel i denne lova, dersom ikkje anna følgjer av arealdel av ...

§ 30. Byggverk, her òg laus kiosk, opplag eller anna større innretning må ikkje utan særskilt løyve plasserast innafor byggegrenser som ...

§ 30a. Erstatning på grunn av byggegrenser fastsette i eller i medhald av § 29, jfr. § 30, kan bortsett frå i ekspropriasjonssak berre ...

§ 31. Tre, busker og annen plantevekst innafor byggegrenser som er fastsette i eller med heimel i § 29, kan påbydast borttatt eller ...

§ 32. Elektrisk eller annen kraftleidning, telegraf- eller telefonleidning, vass-, kloakk- eller annen leidning eller renne av alle slag, ...

§ 33. Reklameskilt eller liknande innretning må ikkje utan løyve plasserast ved offentleg veg eller plasserast slik at dei er retta mot ...

§ 34. Når byggverk eller anna innretning som nemnt i §§ 30 eller 32 heilt eller delvis ligg eller er plassert i strid med denne lova ...

§ 35. Blir byggverk eller anna innretning som nemnt i §§ 30, 32 eller 33 rive ned eller øydelagt ved brann eller på annan måte, anten ...

§ 36. Blir byggverk eller anna innretning som nemnt i §§ 30 eller 32 plassert eller endra i strid med det som er fastsatt i eller med ...

§ 37. Eldre byggverk eller anna innretning som nemnt i §§ 30, 32 eller 33 kan mot vederlag fastsett ved skjønn krevjast borttatt eller ...

§ 38. Når arbeid med ein plan for offentleg veg er kome så langt at veglina kan visast i marka, kan vegstyremakta vedta at grunn som vil ...

§ 39. (Oppheva med lov 29 mai 1981 nr. 39.) ...

§ 40. Avkjørsle frå offentleg veg må berre byggast eller nyttast etter reguleringsplan eller arealdel av kommuneplan etter plan- og ...

§ 41. Regionvegkontoret kan påby avkjørsle frå riksveg eller fylkesveg flytt eller endra, eller avgrense bruken eller nekte bruken av ...

§ 42. Blir avkjørsle bygd eller nytta i strid med det som er fastsatt i eller med heimel i denne lova, kan det gis påbod om at avkjørsle ...

§ 43. Avkjørsle skal byggast og haldast ved like i samsvar med reglar som Vegdirektoratet fastsetter. Så langt det ikkje er fastsett ... (gjelder bl.a. krav om legging av rør gjennom avkjørsler)

§ 44. Om ikkje anna er fastsett etter vilkåra for oreigningsskjønn eller avtale, gjeld slike reglar om gjerdehald ved offentlig veg: ...

§ 45. Gjerde som nemnt i § 44 skal plasserast på veggrunnen ved eigedomsgrensa, dersom ikkje vegstyremakta av omsyn til terrengtilhøva ...



§ 46. Føresegnene i §§ 44 og 45 gjeld berre så langt som ikkje anna er eller blir fastsett om gjerde etter plan- og bygningslova.

§ 47. Er gjerde oppsett eller innretta i strid med det som er fastsett i eller med heimel i § 45, eller blir det ikkje halde forsvarlig ...

§ 48. Grind eller ferist må ikkje utan løyve plasserast på offentlig veg der det ikkje før har vore slik innretning. Løyvet kan takast ...

Plan- og bygningsloven, Vegloven og Vegtrafikkloven er de mest sentrale lover for forvaltning av kommunal veg. I relasjon til forvaltning og drift av det kommunale vegnettet kan en vel noe forenklet si at Vegloven gjelder for offentlig veg i alle områder av kommunen der det ikke foreligger stadfestet reguleringsplan. For sistnevnte plantype gjelder bestemmelsene i Plan- og bygningsloven. Det forutsettes da at driftstiltak ikke er så omfattende at de blir omfattet av bestemmelsene om tiltak som krever godkjenning ihht. §93 i PBL.

### 2.3.2 Lover/forskrifter som regulerer gjennomføring av tiltak på det kommunale vegnettet.

Arbeid på veg omfattes av en rekke lover og forskrifter. Noen av de sentrale er:

Vegtrafikkloven

- Forskrifter om kjørende og gående trafikk (Trafikkreglene)
- Forskrifter om offentlige trafikkskilt, vegoppmerking, trafikklyssignaler og anvisninger (Skiltforskriften)

Lov om arbeidsmiljø, arbeidstid og stillingsvern mv. (Arbeidsmiljøloven)

- Forskrifter om arbeidsplasser og arbeidslokaler
- Forskrifter om systematisk helse-, miljø- og sikkerhetsarbeid i virksomheter (Internkontrollforskriften)
- Forskrifter om sikkerhet, helse og arbeidsmiljø på bygge- og anleggsplasser (Byggherreforskriften)

Et meget sentralt tema innenfor disse områdene er **Arbeidsvarsling**, som nå er en del av Skiltforskriften. Ved tiltak på kommunale veger er det meget viktig å være klar over det ansvar som både tilligger kommunen (skiltmyndighet, skiltplan) og den/de utførende (etterleve skiltplanen, benytte tilfredsstillende skilt- og sperrematerell, loggføring av hendelser osv.)



### 3. Mål og strategier

Det grunnleggende prinsippet for hovedplanarbeidet er at alle tiltakstyper skal vurderes i sammenheng med hverandre og at den samlede ressursinnsatsen skal knyttes til et felles sett mål.

Tiltak på eksisterende vegnett, herunder drift og vedlikehold, skal betraktes som like viktige for trafikantene som utvikling av nye tilbud (bruk av investeringsmidler).

Strategier er et uttrykk for hvordan en plan skal gjennomføres for at målene skal nås, men det er ofte vanskelig å skille mellom hva som er **mål** og hva som er **tiltak**.

Gjennom arbeidet med Hovedplan veg er en kommet fram til følgende hovedmålsettinger:

1. Vegforvaltningen samlet (FDV) skal være orientert mot brukernes behov og yte effektiv og god service overfor publikum. Virksomheten skal styres slik at midler som stilles til rådighet brukes på en optimal og kostnadseffektiv måte.
2. Alle trafikantene skal ha tilgang til et funksjonelt vegnett, men det må likevel tas hensyn til vegholders behov for tiltakstider ifbm. driftstiltak f. eks. snøbrøyting, strøing osv.
3. Arbeidsmetoder og bruk av utstyr på vegnettet i kommunen skal sikre et best mulig miljø for den enkelte trafikant. Dette vil bl.a. gjelde bruk av miljøfarlige kjemikalier innenfor drift og vedlikehold.
4. Verdiane (Vegkapitalen) som ligger i vegnettet skal tas vare på og videreutvikles.
5. Trafikantene skal kunne ferdes trygt og sikkert på vegnettet innenfor kommunen. Alle veger må vedlikeholdes og driftes slik at ulykkesrisikoen reduseres. Sikkerheten for myke trafikantgrupper må ivaretas. Universell utforming innenfor det kommunale veg- og trafikksystemet må tilstrebes.
6. Gateopprusting i bystrøk og sentrumsområder må skje kontinuerlig og på en slik måte at det letter framtidig drift og vedlikehold.

## 4. Metodikk for vurdering av tiltak

### 4.1 Vegnettets tilstand

Vegnettet ble befart i tidsrommet 21.-24. august 2012, innledet av et mellom oppdragsgiver og konsulent den 20. august.

#### 4.1.1 Oppsummering av oppstartmøtet

Presentasjon av deltakere fra oppdragsgivermiljøet og konsulent fra Asplan Viak.

Gjennomgang av formålet med Hovedplan Vei for Sør-Varanger kommune:

- Vegnettet inndeles i vegtyper, etter funksjon og behovet for interne transporter i kommunen
- Gi et riktig bilde av tilstanden på det kommunale vegnettet
- På oversiktsnivå også vise behov for tiltak innenfor bl.a.
  - i) Vegpartier med behov for forsterkningstiltak
  - ii) Dekketiltak (skader og fulle overtrekk)
  - iii) Grøftebehov og tiltak ifbm. stikkrenner/bortledning av vann.
  - iv) Supplerende vegbelysning
  - v) Rekkverksbehov, spesielt ifbm. bruer
  - vi) Skogrydding
  - vii) Skilting
  - viii) Skader på bruer (beskriv tilsynsplikten)
  - ix) Punktvisе tiltak ifbm. med bl.a. ras og flom.

Det er ønskelig at tiltak innen disse områdene kostnadsberegnes så langt det finnes tilgjengelige enhetspriser. Konsulenten utarbeider forslag til "prisliste" for prosjektet.

- Planen må også inneholde en tidsplan for nedbygging av etterslepet innenfor de nevnte områdene hvor det er oppstått skader/mangler. Planen må vise en prioritert liste over tiltak som enten
  - kan komme direkte til utførelse (alle tiltak er stedfestet Vegdatabankens km-system)
  - eller som krever videre detaljplanlegging (gjelder f.eks. gatenettet i byområdene)



- "Hovedplan for kommunale veier i Sør-Varanger" vil inngå som del av kommunedelplanen for Kommunale veier og trafikksikkerhetsplan. Planprosessen for kommunedelplanen (hele planen) vil foregå i hht kommuneplanens retningslinjer.

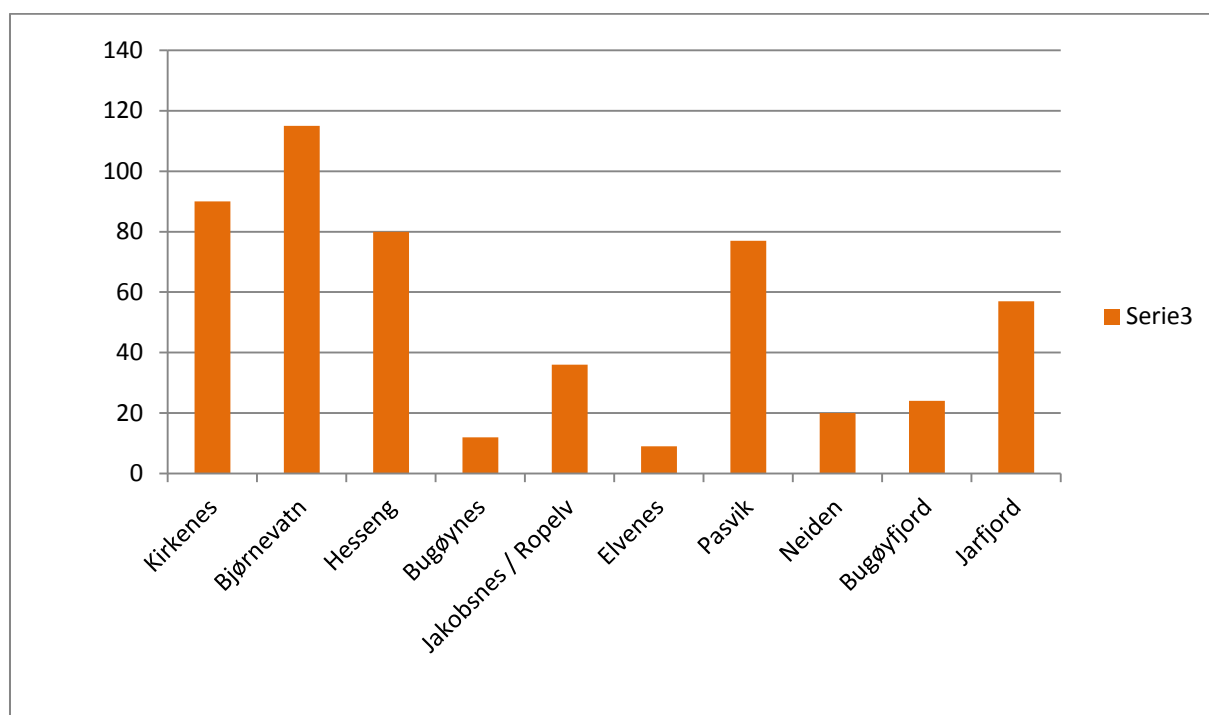
#### 4.1.2 Tilstandsregistreringen

Det ble foretatt distriktstise befaringer i 3 ½ dag, samt at konsulentene foretok befaringer av byområder/tettsteder på ettermiddags- og kveldstid. En av kommunens tjenestebiler ble benyttet og ble utstyrt med gult, blinkende lys og GPS-utrustning for stedfestelse av tiltak. Alle tiltak er dermed stedfestet i hht. det digitale, kommunale vegnettets slik dette ligger i Vegdatabanken (NVDB). Forutsatt at kommunen har (eller går til anskaffelse av) tilsvarende utstyr, så vil det være mulig å finne tilbake til samtlige tiltak med en nøyaktighet på +/- 2 m. For de aller fleste formål må dette sies å være tilstrekkelig nøyaktig.

Selve tilstandsregistreringen er gjort ved påskrift på kart i A3-format, supplert av en tegningsdel hvor selve vegbanen er vist med to parallelle streker. Tilstanden på vegbanen og/eller innretninger i vegområdet er notert og det enkelte tiltak er påført start- og sluttposisjon, uttrykt som beliggenhet i km-systemet.

Det er til sammen notert behov for ca. 520 tiltak på vegnettets. Dette gjelder imidlertid tiltak innenfor et stort spekter, fra mindre asfaltskader til omfattende opprusting av noen av hovedgatene i Kirkenes sentrum.

Tidspunktet for tilstandsregistreringen har også et par svakheter som bør nevnes. Dette gjelder i første rekke *bæreevnesituasjonen*, hvor en befaring i vårløsningen klart vil være å foretrekke. Dersom *kvaliteten på vegbelysningen* langs kommunale veier skal vurderes, evt. måles, så forutsetter dette befaring i den mørke tiden av året.



Figur 2. Viser antall skader/mangler fordeler seg slik på de enkelte delområder i Sør-Varanger

## 4.2 Enhetspriser og kostnadsberegning

### 4.2.1 Enhetspriser ifbm. utbedringstiltak

Under kostnadsberegningen er det benyttet følgende enhetspriser som i utgangspunktet er entreprisestnader, men hvor vi i tillegg også har tatt med et tillegg for byggherrens kostnader til byggeledelse, evt. prosjektering og grunnverv. Kostnadene er ekskl. merverdiavgift.

Aktuelle priser ved utførelse kan avvike noe fra de priser vi har tatt utgangspunkt i.

Alle enhetspriser er oppgitt uten mva.

Forsterkning			Drenering				
4 cm asfaltert bærelag	200	260	kr/m <sup>2</sup>	Kantrensk (fjerne gresskant)	20	26	kr/m
20 cm bærelag av pukk	100	130	kr/m <sup>2</sup>	Rensk av veggrøfter	60	78	kr/m
60 cm bærelag av pukk	400	520	kr/m <sup>2</sup>	Åpen grøft i terreng	120	156	kr/m
		0	kr/m <sup>2</sup>	Forelengelse av stikkrenne	1200	1560	kr/m
		0	kr/m <sup>2</sup>	Legge ned ny stikkrenne	10000	13000	kr/stk
80 cm forsterkning av hovedgater i sentrum	800	1040	kr/m <sup>2</sup>	Rensk av stikkrenne	1200	1560	kr/stk
			Inkl. påslag				Inkl. påslag
Dekker			TS-tiltak / Skogrydding / Innretninger i vegnettet				
Reparasjon av asfalkskade (kant, tverrg.)	200	260	kr/m <sup>2</sup>	Flytting eller nymontering av skilt	4000	5200	kr/stk
Overtrekk med nytt dekke, 100 kg/m <sup>2</sup>	200	260	kr/m <sup>2</sup>	Nytt rekkverk av stål på stålstoelper (sigma)	850	1105	kr/m
Dobbelt overtrekk m/nytt dekke, 200 kg/m <sup>2</sup>	400	520	kr/m <sup>2</sup>	Fjerne steinrøys i vegkant (masser til utsl. av skrånninger)	5000	6500	RS
Reparasjon av setningsskade	600	780	kr/m <sup>2</sup>	Skogrydding, inkl. transport av ved til grunneier	120	156	kr/m
Tilpasning av kumløkk til dekke	1000	1300	kr/stk	Flytting av lysstoelper som står i farlig avstand fra vegkant	15000	19500	kr/stk
Full oppgrusing	30	39	kr/m <sup>2</sup>	Fjerne stein i vegbanen (graves /meisles / sprenges)	5000	6500	kr/stk
Fortausskade inkl. ny kanstein	700	910					Inkl. påslag
			Inkl. påslag				

### 4.2.2 Enhetspriser ved beregninger av etterslep og vegkapital

Det er i vedlegg "Oversikt over kommunale veger Sør-Varanger" gjort en grov beregning av det kommunale vegnettets verdi, beregnet etter gjenskaffelsesprinsippet, dvs. kostnadene ved å bygge tilsvarende veger i dag (ønsket tilstand).

Etterslepet (= forsømt vedlikehold) er summen av samtlige nødvendige tiltak for å fjerne gapet mellom ønsket tilstand og registrert tilstand, dvs. en summering av samtlige tiltak i nevnte vedlegg.

Mao. vil altså begrepet vegkapital være ensbetydende med *registrert tilstand* på vegnettet.

Følgende meterpriser er benyttet for å gjenskape dagens vegstandard:

Meterpriser benyttet ifbm. beregning av etterslep og vegkapital:		
Meterpris ved nybygging, fast dekke	7000	9100
Meterpris ved nybygging, grusveg	5000	6500
Meterpris ved nybygging, bygate 6 m br.	12000	15600
Meterpris ved nybygging, bygate 4 m br.	9000	11700

Inkl. påslag



Etterslep pga. elde og normal slitasjen fra klima mm.	4 %
(denne beregningen tar utgangspunkt i priser for bygging av eks. standard, noe som gjenspeiles av lave enhetspriser, se figuren ovenfor)	

#### 4.2.3 Enhetspriser ved beregning av drifts- og vedlikeholdskostnader

Meterpriser benyttet ifbm. beregning av årlige drifts- og vedlikeholdskostnader					
Kr/km/år					
Meterpris ved drift og vedlikehold av veg m/fast dekke				50000	61500
Meterpris ved drift og vedlikehold av grusveg				50000	61500
Meterpris ved drift og vedlikehold av bygate 6 m br.				60000	73800
Meterpris ved drift og vedlikehold av bygate 4 m br.				50000	61500

Inkl.  
påslag

Iflg. opplysninger som er innhentet fra Statistisk sentralbyrå, så hadde Sør-Varanger kommune i 2011 brutto driftsutgifter (kr. pr. km kommunal vei og gate) på kr. 68.047,-, inkl. drift av vei- og gatebelysning.

## 5. Oversikt over det kommunale vegnettet i Sør-Varanger

Vegnettet i Sør-Varanger er gjennom arbeidet med Hovedplanen delt inn i vegtyper ut fra en vurdering av funksjon og viktighet:

Viktige faktorer er:

- Trafikkmengde
- Type Trafikk
  - Skole                      Busstrafikk, gående og syklende
  - Helse                      Fremkommelighet for ambulanser, døgnåpne veger
  - Næring                    Framkommelighet for 50 tonn totalvekt.
- Eksisterende trafikkmønster, også fremtidig
- Omkjøringsmuligheter



Det kommunale vegnettet er inndelt i vegtyper med utgangspunkt i vegens bruksegenskaper:

- **Hovedsamleveger /-gater**

Gjennomkjøringsveger, hovedsaklig uten private avkjørslar. Inngår i viktige ruter i samvirke med det overordnede vegnettet (industriveger og kollektivruter). Vegtypen finnes kun i Kirkenes.

- **Samleveger**

Kommunale vegger/gater med blandet funksjon, dels som hovedveg eller med tilknytning til hovedveg, eller som samleveg med private avkjørslar

- **Adkomstveger**

Vegnettet fra enkelthusstand fram til samleveg, samtidig som adkomstvegen ender blindt, uten gjennomkjøring. Preges av private avkjørslar og er normalt vegger med sterke restriksjoner (hastighet, envegsregulering osv.)

- **Gang- og sykkelveger og fortau**

Vegger som kun er til bruk for gående og syklende. (men det finnes også eksemplar på kombinerte løsningsar hvor gang- og sykkelvegen også kan ha en adkomstfunksjon).

## 5.1 Kommunale hovedveger /hovedgater

Som hovedveger/-gater har vi definert strekninger som ligger i nær tilknytning til riksvegnettet og som forbinder bydeler med hverandre, dvs. at disse strekningene får en betydelig grad av gjennomkjøring og tilsvarende stor trafikkbelastning.

Det er i alt 4 -5 strekninger/områder i kommunen som peker seg ut som hovedveger/ -gater. Samtlige av disse ligger i Kirkenes sentrum og omfatter sentrumsgatene innenfor E6, samt følgende sentrumsrettede gater:

- Storgata
- Kongens gate
- Pasvikveien
- Parkveien
- Presteveien

Av disse gatene vil Kongens gt. bli omfattet av tiltak for ca. 4 mill kr. 2012, og dermed få en betydelig ansiktsløfting. Som et aktuelt tiltak har vi likevel foreslått å foreta oppretting av tverrfallet i gata og legge på nytt slidedekke. Tiltaket er omfattende og selv om gata gjennomgår store forbedringer i

2012, anbefales det likevel å komplettere arbeidet i 2013, med avsatt beløp 1,9 mill kr. i tillegg til det som er bevilget og forbrukt i 2012.

Storgata er i rimelig bra stand, og bl.a. er en stygg asfaltskade ved ca. 425, inkl. en asfaltskade på fortauet utbedret i 2012.

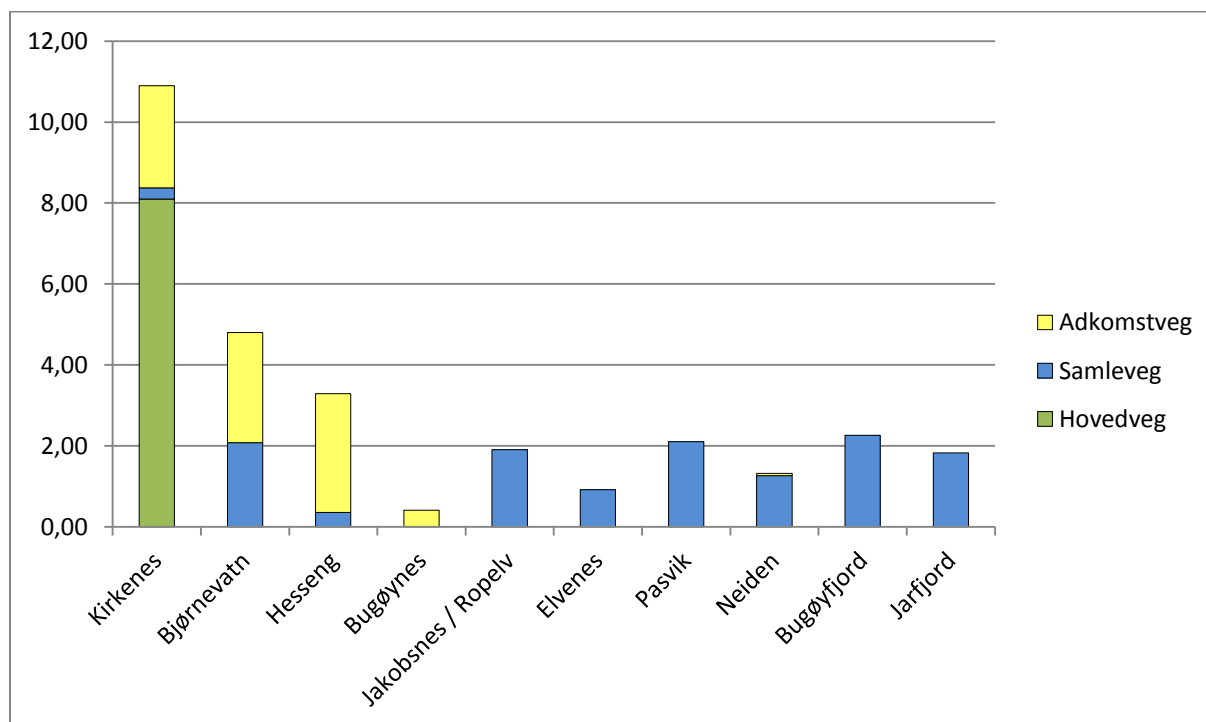
Pasvikveien i samme tilstand som Storgata: Den bør imidlertid rettes opp i to separate partier (75-305, 500-570) og påføres nytt slitelag.

Fra ca. 570 er Parkveien fornyet ifbm. bygging av nye skolebygg, men resten av gata er noe ute av fasong og bør rettes opp, spesielt gjelder dette partiet mellom 190-310. Hele gata fram til 570 bør i tillegg få nytt slitelag.

Presteveien har bare noen mindre asfaltskader ved ca. 255-260, men også denne gata preges av situasjonen ifbm. med bygging av nye skolebygg. Fra ca. 650 og videre østover må det derfor vurderes å legge nytt, evt. reparere dekket når situasjonen etter bygging er avklart. Det er for øvrig lagt nytt asfaltdekke høsten 2012 i Presteveien, 200 m, mellom Barentsbadet og Kirkegårdsveien, (langs Kirkenes skole).

Figuren nedenfor viser en sammenstilling mellom kostnadene til reparasjon om mangler (i hht. tilstandsregistreringen) og vegkategorier. Vi ser her at Kirkenes er det eneste området i Sør-Varanger som vurderes å ha et hovedveg/-gatenett. Kostnadene ved en full utbedring av skader/mangler av dette vegnettet er ca. 8 mill kr. Både pga. stor trafikk og stor betydning for den visuelle helheten i byområdet, så vil vi tilrå at sentrumsgatene (i kurven innenfor E6) og disse 4 – 5 lengre, sentrumsrettede gatene prioriteres høyt.

Kostnader  
i mill. kr.:



Figur 3. Sammenstilling mellom kostnader til reparasjon/mangler og vegkategorier, fordelt på de ulike delområdene i Sør-Varanger

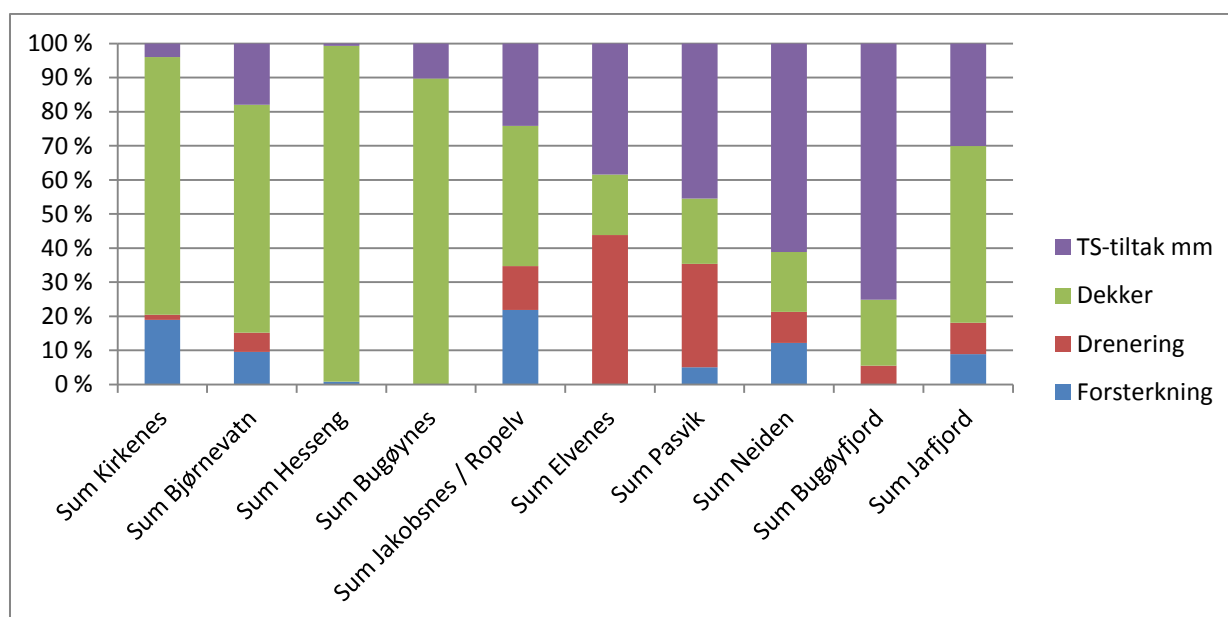
## 5.2 Kommunale samleveger/sekundære gater

Som samleveger har vi definert veger som fører til knutepunkter for adkomstveger (f. eks. på Prestøya) eller som danner forbindelser mellom bydeler. I de mer spredtbebygde områdene utenfor Kirkenes og de to øvrige tettstedene (Bjørnevatn/Sandnes og Hesseng) så har vi definert så godt som alle veger som samleveger. Vi mener dette samsvarer bra med virkeligheten, selv om mange av disse vegene har direkte avkjørsler og i enkelte områder er å betrakte som "boliggater".

Ut fra den analysen som er gjort av tiltakene, ser det ut til at dreneringstiltakene utgjør en stor andel av kostnadene ved utbedring av skader/mangler på samlevegnettet i Sør-Varanger. Det foreligger et betydelig grøftebehov langs mange strekninger, og dette er et enkelt tiltak som bør kunne settes i gang allerede i 2013. Det er imidlertid viktig at slike arbeider drives under kommunalt oppsyn, særlig mht. løpende skilting, varsling og kontakt med berørte grunneiere. Dreneringstiltakene bør utføres tidlig, slik at den nødvendige opptørking kan få skje før arbeider med selve vegoverbygningen settes ut i livet.

I tillegg er det også mange tiltak som gjelder trafiksikkerhet, bla. rekkverk og farlige innretninger i sideterrenget. Også rekkverksarbeider bør kunne settes i verk tidlig i perioden 2013-2015.

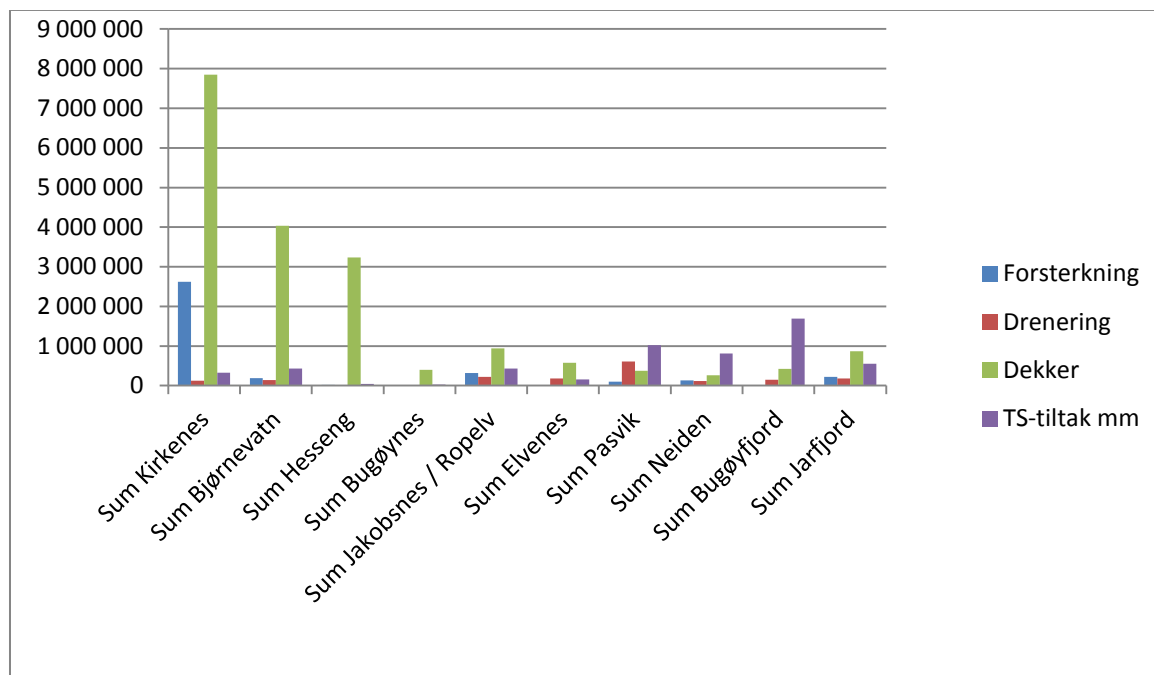
Tiltakene langs vegnettet fordeler seg som vist i påfølgende figur, men vi påpeker at denne ikke er delt på de enkelte vegtyper, men i stedet på områder. Figuren viser *relative tall*, altså innbyrdes sammenligning for alle områder.



Figur 4. Skader/mangler på vegnettet, fordelt på tiltakstyper og områder i Sør-Varanger. Vertikalakse: Relativ fordeling på tiltakstyper



De samme tallene vist som *rene kostnadstall* fremgår av følgende figur:



Figur 5. Skader/mangler på vegnettet, fordelt på tiltakstyper og områder i Sør-Varanger. Vertikalakse: Kostnader i kr.

Her ser vi tydelig at dekketiltakene dominerer i Kirkenes og tettstedene – TS-tiltak og drenering i de mer landlige områder.

### 5.3 Kommunale adkomstveger

Dette er veger som har direkte avkjørslar fra de enkelte hus, og som derfor normalt preges av restriksjoner mht. fart eller gjennomkjøring. Vi ser det slik at dette vegnettet stort sett finnes i de tette områdene i Kirkenes og i tettstedene.

Det umiddelbare utbedringsbehovet (skader/mangler) er på ca. 8,7 mill kr og består i stor grad av dekke- og kansteinskader hvor kommunen i utgangspunktet har hovedansvaret. Det må imidlertid tilføyes at mange skader ser ut til å ha skjedd i sammenheng med privat tilkøpling til det offentlige vann- og avløpsnettet, slik at også skadevolder sitter med et visst ansvar her såfram vedk. ikke har "betalt seg ut" av forholdet. I så fall sitter kommunen på midler som burde vært tilbakeført til reparasjon av skadene.

Vi ser imidlertid at kommunen er lavt bemannet innenfor feltet drift- og vedlikehold, og muligens kan oppfølgingen av gravesaker lide under dette. Det er et saksområde som krever en del ressurser, men som setter sine betydelige spor dersom det blir forsømt.

I tillegg er det en del tiltak som gjelder trafiksikkerhet, men her kan det også oppnås mye ved aksjonspregede opplegg, f. eks. å få folk til å rydde sine avkjørsler for skog og kratt, evt. også redusere/fjerne sikthindrende hekker og busker rundt gatehjørner.

#### 5.4 Gang- og sykkelveger / Fortau

Av kapasitetsmessige grunner er det ikke foretatt en komplett tilstandsregistrering av samtlige gang- og sykkelvegstreknings i kommunen, men ved gjennomkjøring er det oppdaget strekninger som har meget dårlig standard. En utbedring her bør være 1. prioritets tiltak, og spesielt gjelder dette Kv 12975 (Lukassenveien) mellom Bjørnevatn og Sandnes. Over en strekning på ca. 400 m er dekke og overbygning i svært dårlig forfatning og det er foreslått omfattende tiltak for å gjøre denne vegen attraktiv som gang- og sykkelveg igjen. Vi vil foreslå at disse tiltakene prioriteres med tanke på utførelse i 2013.

Noe av det samme kan også sies om Tangenveien på Hesseng, som har en kombinert rolle som adkomstveg for en husrekke, samt være en gjennomgående gang- og sykkelveg. Også her ser vi for oss 1. prioritets tiltak gjennom reparasjon av skader og overtrekk med nytt dekke. Under tilstandsregistreringen så det ut til å være byggeaktivitet på minst en tilstøtende eiendom, slik at det bør være aktuelt å utføre aktuelle tiltak tidligst i 2013.

## 6 Handlings- og økonomiplan

### 6.1 Generelle vurderinger

Foreliggende "Hovedplan for kommunal veier 2012-2015" blir en del av kommuneplanen for Sør-Varanger, noe som vil gi bindinger mot kommunens økonomiplan. Som hovedplan må disse bindingene vedtas på en mer direkte måte, slik at det blir en forpliktende sammenheng mellom dette dokumentet og kommunens økonomiplan.

Som handlingsplan er det utarbeidet et forslag til prioritert liste for utbedringer i perioden 2013-2015, hvor det i størst mulig grad er tatt hensyn til (i prioritert rekkefølge):

- Vegens tilstand, vurdert under registreringsarbeidet i august 2012
- Vegtype – vurdert etter vegens funksjon og viktighet internt i kommunen
- Tiltak som vil gi forbedret trafiksikkerhet
- Trafikkmengde
- Tungtrafikk til bedrifter
- Tilrettelegging for gang- og sykkeltrafikk



## 6.2 Spesielle faglige vurderinger

Innenfor alt av vedlikeholdstiltak på et vegnett, er det viktig at arbeidsoperasjoner utføres i riktig rekkefølge. Eksempler på dette kan være:

- Stikkrennearbeider, grøftetiltak og kantforsterkninger må utføres så tidlig som mulig, slik at opptørking av vegkroppen kan skje **før** forsterkning og dekkelegging
- Nysetting av rekkverk bør normalt skje **etter** grøfte- og kantrensk, men **før** dekkelegging slik at tilgangen til vegens sideområde blir best mulig, samt at skader på nylagt dekke unngås.
- Tiltak som bidrar til bedre trafiksikkerhet bør normalt komme **tidligst mulig**.
- Innenfor en del spesialfunksjoner vil det være **økonomisk gunstig** å samle større arbeider innenfor én sesong, f. eks. dekkelegging eller rekkverksarbeider.

Også slike forhold er i størst mulig grad tatt inn i forslaget til Handlingsplan for 2013 – 15, se de påfølgende sider:

## 6.3 Handlingsplan 2013 – 15

**Se excel-oppsett på side 21 – 22:**



Handlingsplan 2013 - 2015						
Alle strekninger						
KV-nr.	Område:	Lengde	Priorisering	Kostnader i mill. 2012 - kr		
				2013	2014	2015
13650	Pasvikveien, oppretting av tverrprofil og legging av nytt slitelag	754		2,81		
13600	Parkveien, nytt forsterkningslag og asf. bærelag, noe oppretting	698			2,01	
15275	Toklebakken, dekke og kantstein må fornyes	100				0,44
13700	Presteveien, diverse skader + nytt slitelag fra 650 ->	900				0,79
12550	Kongens gate, oppretting av tverrfall og nytt slitelag	632		1,93		
12400	Kirkegata, rep. av skader på asfaltdække og kantstein	294			0,08	
100/11200	Mindre dekketiltak i Ellisif Wesselsgt. + Fjellveien	233+50			0,14	
10900	Henrik Lunds gt., mindre dekketiltak	150			0,31	
11800	Haganesveien, registrering mangler	491				
13750	Prestøyveien	377			0,02	
200-14950	Samtlige dekketiltak på Prestøya				1,32	
10050	Amtmann Graffs gate, oppretting og nytt dekke på et kortere parti	255				0,08
10300	Bergstien, div. reparasjoner og dekketiltak	648				0,03
11200	Fjellveien, div. reparasjoner og dekketiltak	678				0,03
	Øvrige skader/mangler i Kirkenes					0,80
	<b>Sum Kirkenes</b>	4396		4,74	3,88	2,18
13550	Nybrottsveien, reparasjoner og nytt slitelag etter gravearb.	1380		1,09	1,00	
10950	Egne Hjemms vei, drenerings- og dekketiltak hp1 og hp2			0,07		
12975	Lukassenveien (delvis GSV), forsterknings- og dekketiltak			0,52		
	Øvrige dekketiltak Bjørnevatn				1,59	
	Øvrige tiltak Bjørnevatn					1,54
	<b>Sum Bjørnevatn</b>	0		1,67	2,59	1,54
16011	Hessengveien - Reparere samtlige dekkeskader for hp 1 - hp 4	3227		0,36		
15250	Tangenveien - adkomst- og GSV. Reparere dekkeskader	668		0,17		
	GSV Dekketiltak for flere GSV-ruter, bl.a. langs Hessengveien			0,42		
13270	Myrullsvingen - dekketiltak, bl.a. flere kummer som må tilpasses	890		0,08		
	Øvrige dekketiltak Hesseng					2,21
	Forsterknings- og TS-tiltak, Hesseng					0,06
	<b>Sum Hesseng</b>	4785		1,02	0,00	2,27
	Reparere samtlige dekkeskader i Bugøynes			0,40		
16001	Forbedret avløp for tverrgående stikkrenne v/boligområde				0,03	
	<b>Sum Bugøynes</b>	0		0,40	0,03	0,00
Kv41	Vei til Ytre Lid, meget dårlig standard. Flere parallelle tiltak	1508		1,11		
Kv22	Vei til Jakobsnes kai - mye tungtransport, flere aktuelle tiltak	880		0,22		
Kv23	Stormyra-Ropelv-Renøysund, grøfter og stikkrenner	9449		0,13		
Kv23	Stormyra-Ropelv-Renøysund, øvrige tiltak	9449			0,43	
16000	Soltunveien, kun mindre tiltak	601			0,02	
	<b>Sum Jakobsnes / Ropelv</b>	0		1,46	0,45	0,00
	Gj.føre samt. tiltak langs de tre komm.veger.unnt. grusing Kv24			0,42		
Kv24	Full oppgrusing av veggen, 100 - 2450				0,50	
	<b>Sum Elvenes</b>	0		0,42	0,50	0,00
	Gjennomføre samtlige dreneringstiltak i Pasvik			0,61		
	Gjennomføre samtlige rekkverkstiltak i Pasvik				0,44	
	Gjennomføre samtlige øvrige TS-tiltak i Pasvik					0,58
	Gj.føre samtlige forsterknings- og dekketiltak					0,47

	Gjennomføre samtlige dreneringstiltak i Pasvik			0,61		
	Gjennomføre samtlige rekkverkstiltak i Pasvik				0,44	
	Gjennomføre samtlige øvrige TS-tiltak i Pasvik					0,58
	Gj.føre samtlige forsterknings- og dekketiltak					0,47
	<b>Sum Pasvik</b>	0		0,61	0,44	1,06
Kv4	Dreneringstiltak langs Bjørknesveien	7367		0,12		
	Gjennomføre samtlige rekkverkstiltak i Neiden				0,53	
	Gjennomføre samtlige øvrige tiltak i Neiden					0,67
	<b>Sum Neiden</b>	7367		0,12	0,53	0,67
	Dreneringstiltak, alle tre vegruter			0,15		
	Dekketiltak, alle tre vegruter				0,42	
Kv3	Breddeutvidelse 700-1000, inkl. fyllinger og rekkverk	3429				1,63
	Diverse mindre tiltak					0,06
	<b>Sum Bugøyfjord</b>	3429		0,15	0,42	1,69
	Gjennomføre samtlige dreneringstiltak i Jarfjord			0,18		
	Gjennomføre samtlige dekketiltak i Jarfjord				1,09	
	Gjennomføre alle øvrige tiltak i Jarfjord					0,55
	<b>Sum Jarfjord</b>	0		0,18	1,09	0,55
0	<b>Sum tiltak, alle områder og strekninger</b>			<b>10,77</b>	<b>9,95</b>	<b>9,96</b>
	<b>Sum tiltak for alle tre år av perioden</b>					<b>30,68</b>

## 7 Oppsummering og anbefaling

Tilstanden på det kommunale vegnettet i Sør-Varanger kan i hovedsak karakteriseres som middels god, men preges av en del mangler som kan skyldes manglende ressurser, både mht. personell og tilgangen på midler til drift og vedlikehold.

Situasjonen er derfor ikke tilfredsstillende, men heller ikke alarmerende. Det er derfor fullt mulig å snu en synkende vedlikeholdsstandard i løpet av en 8 – 10 årsperiode. Dette forutsetter imidlertid at den gode budsjettmessige tendensen med ekstra vedlikeholdsmidler på 10 mill kr. pr. år, kan fortsette også etter perioden 2012-2015.

Dersom et forsvarlig, bærekraftig vegvedlikehold skal kunne foretas i kommunen *etter* en periode med opprustning av vegnettet, så bør samlet årlig tildeling til både drift (det trafikkrettede vedlikehold) og ordinært vedlikehold (strukturelle oppgaver) helst ligge rundt 12-15 mill kr. årlig, altså et beløp som omtrentlig tilsvarer dagens nivå. Beløpet er imidlertid oppjustert for å kunne foreta reparasjoner løpende, slik at kommunen ikke går inn i nye perioder med ytterligere forfall på vegnettet.

Vi anbefaler samtidig sterkt at det tilsettes en medarbeider som er øremerket for ledelse av drift- og vedlikeholdsoppgaver på vegnettet.