




## Kirkenes Industrial Logistics Area (KILA)

### Konsekvensutredning

Naturmiljø, vannressurser, maritime/nautiske forhold,  
kulturminner og kulturmiljø, samiske interesser, friluftsliv,  
næringsliv og sysselsetting

4. november 2011

# RAPPORT

Tittel: <b>Kirkenes Industrial Logistics Area Konsekvensutredning, Andre temaer</b>					
Oppdragsgiver:  <b>Sydvaranger AS</b>			Rådgiver:  <b>Norconsult</b>  <b>Norconsult AS</b> Vestfjordgaten 4, 1338 Sandvika Telefon: 67 57 10 00 Telefax: 67 54 45 76 E-post: firmapost@norconsult.no www.norconsult.no Foretaksreg.: NO 962392687 MVA		
Oppdragsgivers kontaktperson:  <b>Kaj Bakke</b>			Oppdragsleder:  <b>Snorre Navjord</b>		
Oppdragsnr.:	Dokumentnr.:	Utarbeidet av: Sign.:			
<b>5012450</b>		<b>Eirik Wiggen, Aase Marie Hunskaar, Marit Elveos</b>			
Revisjon:	Dato:	Fagkontrollert av: Sign.:			
	<b>22.12.2010</b>	<b>Eirik Wiggen, Aase Marie Hunskaar</b>			
Antall sider og bilag			Godkjent av: Sign.:		
Revisjon	Dato	Beskrivelse	Utarbeidet	Fagkontrollert	Godkjent
<b>SAMMENDRAG</b>					

## INNHALDSFORTEGNELSE

<b>1</b>	<b>NATURMILJØ</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>VANNRESSURSER</b>	<b>7</b>
<b>3</b>	<b>MARITIME/NAUTISKE FORHOLD</b>	<b>11</b>
<b>4</b>	<b>KULTURMINNER OG KULTURMILJØ</b>	<b>15</b>
<b>5</b>	<b>SAMISKE INTERESSER</b>	<b>17</b>
<b>6</b>	<b>FRILUFTSLIV</b>	<b>19</b>
<b>7</b>	<b>NÆRINGSLIV OG SYSSELSETTING</b>	<b>22</b>

## 1 NATURMILJØ

### Dagens situasjon

Berggrunnen langs kysten av Øst-Finnmark til Varangerhalvøya består av næringsrike bergarter. Dette gir sammen med et forholdsvis fuktig klima grunnlag for sommerbeiter til rein.

Sør-Varanger har en meget oppstykket kystlinje, og store deler av den er lite tilgjengelig. Den ytre kyststripa, fra Bugøyfjorden i vest til Småstrauman i øst, er et såkalt "villmarkspreget område", det vil si at kystområdet ligger 5 km eller mer fra tyngre tekniske inngrep som f.eks. vei eller kraftledninger. Områdene er viktige for å bevare biologisk mangfold.

I henhold til Direktoratet for Naturforvaltnings naturbase og NINA-rapport (2004) er ikke Langfjorden viktig som område for våtmarksfugler, kun hekkelokalitet for krykkje<sup>1</sup> (Toppenfjellet/Fugleberget i Langfjorden). Det er ellers ikke registrert viktige naturtypelokaliteter eller viltlokaliteter innenfor plan- eller influensområdet i følge rapport fra NINA (2004).

Selv om det ikke er registrert sårbare/sjeldne naturtyper eller viktige viltlokaliteter i plan- og influensområdet, så har området likevel verdi sett fra et naturfaglig standpunkt: Områdets verdi er hovedsakelig knyttet til opplevelse av tilnærmet uberørt natur i nærområdene til Kirkenes.

I kartlegging av viktige naturtyper i Sør-Varanger, er Straumen nærmeste lokalitet til planområdet, der E6 krysser Langfjorden (naturtype marine forekomster, verdivurdering viktig).

Plan- og influensområdet på landsiden består av bart fjell, skogdekket areal (vierarter, bjørk), myr, samt et kulturlandskap med tidligere beite som strekker seg ned mot fjorden ved Beddarineset/Langfjordstrømmen, mellom KILA og Straumen.

### **Vern av arter eller områder**

Det er vedtatt dyrelivsfredning på Kirkeneshalvøya (20.10.1961): "*I henhold til lov om naturvern av 1. desember 1954, § 1, 1. ledd, skal alle pattedyr og fugler være fredet hele året på statens grunn på Kirkeneshalvøya i Sør-Varanger herred, Finnmark fylke.*" Med Kirkeneshalvøya menes i denne forbindelse området mellom Pasvikelva og Langfjorden begrenset i sør av en linje fra nordvestre hjørne av Boris Gleb (grensemerke 211) over Bjørnevatnet langs Bjørnelva til Langfjorden. Dette innebærer forbud mot plukking, innsamling og jakt, men ikke biotopvern.

### **Tiltaket**

Planområdet er vesentlig redusert i areal i forhold til det areal som ble meldt gjennom planprogrammet. Planområdet omfatter nå, etter en prosess hvor flere veialternativer er tatt ut, selve Slambanken og i tillegg korridorer for veialternativene 3 og 2.

Veitrase alternativ 3 går, via avkjøring fra E6, over området der Stormyra ligger inntil E6, via dalsøkket som går i retning Langfjorden, og deretter ned bak Indrenes til Slambankområdet. Traseen vil i hovedsak beslaglegge myr, skogområder og noe fjell. Alternativ 2 er tunnel: portal mellom E6 og Førstevatn og tunnel frem til KILA.

---

<sup>1</sup> **Krykkje** (*Rissa tridactyla*) er en liten måse som hekker i kolonier i bratte fjellskrenter langs de atlantiske og Stillehavs-kystene av Eurasia og Nord-Amerika. I Europa hekker den fra Portugal i sør til Svalbard i nord. De største krykkjekoloniene i Norge er (fra øst til vest) Hornøya, Syltefjordstauran, Sværholtklubben, Hjelmøy, Røst, Værøy og Runde. Vinteren tilbringes på havet, spredt over store deler av Nordatlanteren. Dette er den mest tallrike måkearten i verden.

**Konsekvenser og omfang veialternativer**



*Alternativ 3 vil gå i kanten av et myrområde, Stormyra.*



*Bjørkeskog ved Beddarineset.*





*Bjørkeskog mot  
Langfjorden, ved  
Indrenes.*

På bakgrunn av de foreliggende opplysninger om plan- og influensområdet er vurderingen at veikorridoren for alternativ 3 vil ha liten negativ konsekvens. Utbyggingen vil legge beslag på utmark og medføre inngrep i et relativt uberørt nærområde til Kirkenes og omkringliggende boligområder. Dersom dette alternativet realiseres, bør det unngås at veien legges i skogarealer tett ved kulturlandskapet ved Beddarineset. Det bør utvises varsomhet i dette området, og fortrinnsvis bør veien legges så langt øst som mulig.

Atkomstvei alternativ 2 vurderes også til å ha liten negativ konsekvens for naturmiljø. Portalen plasseres høyst sannsynlig i et myrområde mellom E6 og Førstevatn. En eventuell løsning for tunnelportal for alternativ 2 avklares i neste planfase, og konsekvenser bør vurderes grundigere når beliggenhet for portalområdet er valgt.

## 2 VANNRESSURSER

### Influensområde

Influensområdet omfatter området rundt KILA og anleggsområdet for ny adkomstvei, samt en sone rundt dette området hvor man kan forvente indirekte påvirkning ved en utbygging. Det er i planprogrammet tatt med 5 alternativer adkomstveier til området, hvorav 3 er vurdert i det etterfølgende. Alternativ 4 og 5 er ikke vurdert jf. figur 1. Influensområdet for vannressursene er arealene som blir berørt av utbyggingen, samt nedstrøms områder. Riggområdet er ikke bestemt. Om dette skulle falle utenfor grensene til influensområdet må disse vurderes på nytt.

### Metode

Vurderingene er gjort ut fra innhentet eksisterende datagrunnlag og kontakt med lokale myndigheter, kontakt med lokalkjente og brukerinteresser. Det er ikke gjort nye undersøkelser.

Konsekvenser for følgende tema er utredet og avbøtende tiltak er belyst:

- vannressurser generelt
- brønner og grunnvann
- flerbruksverdi

### Datagrunnlag og registreringer

Nedenfor er benyttet datagrunnlag listet opp:

- NGU, 2008. Grunnvannskart. [www.ngu.no](http://www.ngu.no)
- SFT. Eiendommer med forurenset grunn. SFT database. [www.sft.no/grunn](http://www.sft.no/grunn)
- Statens vegvesen, 2007. *Vegvesenets utredninger om effekter av salt. Oppsummering*. Oversikten er laget av Turid Winther-Larsen 12.11.07
- Kommuneplan Sør Varanger kommune 2004 - 2016

### Dagens situasjon

#### **Vannressurser**

Følgende ferskvann ligger innen tiltakets influensområde:

- Langdammen
- Badedammen
- Mindre tjern og pytter uten navn
- Vannene på østsiden av E6 (Første-, Andre-, og Tredjevann)

Vannkvaliteten i vannene er preget av mange års utslipp fra både Sydvaranger og fra smelteverk på russisk side. Det har vært rettet spesielt stor fokus på utslipp av dioksiner, og det er kostholdsråd i flere vann i Sør-Varanger. Så sent som januar 2010 frarådet Mattilsynet konsum av fiske fra blant annet Langdammen og Førstevann på grunnlag av en undersøkelse av ferskvannsfisk i Sør Varanger /NILU 2003/.

Det er ikke funnet vannkvalitetsdata utover dette som grunnlag for klassifisering av vannkvaliteten i henhold til Klif's klassifiseringssystem.

Det er ikke registrert grunnforurensningslokalitet (Klif-lokalitet) innenfor influensområdet til vannressursene. Nærliggende lokaliteter som er registrert i Klif's database er en avfallsfylling like ovenfor industriområdet til Sydvaranger, samt Kirkenes bilopphuggeri på Hesseng.

Kirkenes by inkl. Hesseng har kommunal vannforsyning fra Sandneslangvatnet som føres i en overføringsledning langs Førstevatn. Det er etablert et høydebasseng i fjell rett nordvest for Tennevatn med en ledning ført nordvestover ned til overføringsledningen ved Førstevatn. Når det gjelder eiendommer som ligger på vestsiden av Langfjorden, så har disse privat vannforsyning i form av uttak fra overflatevann. Det samme gjelder fritidsbebyggelsen i Beddari. Det er i NGU's brønndatabase kun registrert 4 energibrønner på

Hesseng. I følge Sør-Varanger kommune har de ingen registrerte grunnvannsbrønner for drikkevann innenfor influensområdet.

### **Flerbruksverdi**

For området Kirkenes/Hesseng er det innmeldt behov for nærmiljøanlegg og utbedring av uteområdet til Hesseng Flerbrukscenter, samt turløype fra Hesseng til Kirkenes, om Toppenfjellet. Digitalisering av O-kart for Toppenfjellet er listet opp blant uprioriterte tiltak(?). Med unntak av nærområdet til Hesseng er området på vestsiden av E6 ikke prioritert som rekreasjonsområde. Sydvaranger ønsker å stenge området for allmenn ferdsel i forbindelse med ny start av gruvegruvedriften.

I kommuneplanen for Sør-Varanger er Toppenfjellet definert til området som avgrenses av Sydvaranger sitt industriområde i nord, jernbanen i øst, Hesseng boligfelt i sør og Langfjorden i vest. Området er i dag uten tyngre tekniske inngrep. Deler av området vil bli berørt av innfartsvei, alternativ 2 og alternativ 3.

### Omfang og konsekvens

Både adkomstvei alternativ 1 og alternativ 2 vil gå i tunnel. Tetting av tunnelene i anleggsperioden vil være viktig for å hindre vannlekkasjer som kan gi konsekvenser for vannstanden i vann både på øst- og vestsiden av E6.

Alternativ 1 har ingen registrert konsekvens for flerbruksverdien i området.

Alternativ 2 vil tilknyttes like ved Førstevann og medføre behov for avkjørsel, trolig rundkjøring, fra E6 og mot Slambanken. Anleggsarbeidet vil kunne gi direkte følger for vannkvaliteten i Førstevann (suspenderte partikler, akutte utslipp mv). I driftsfasen vil også de øvrige vann kunne bli påvirket som følge av forurensninger fra økt utslipp fra vegtrafikk (vegstøv, forbrenningsrster, tunellvaskevann, akutt forurensning). Vegtrafikk gir opphav til et spekter av forurensninger som spres til jord og vann langs vegen. Utslipp i driftsfasen, bortsett fra ved uhell, vil utgjøre en økt diffus belastning innen nedbørsfeltet, men på sikt antakelig den største belastningen på omgivelsene.

Belastningen består stort sett av:

- Tungmetaller
- PAH-komponenter fra partikulært materiale
- Vegsalt
- Spylevæske
- Oljer (lekkasjer)

Forurensningene fra vegbanen blir spredd til omgivelsene dels som sprut og avdrift, og dels som avrenning med overvannet fra vegbanen. Videre spredning til overvanns- eller grunnvannsresipienter avhenger av hvilke forurensningskomponenter det gjelder, de naturgitte forholdene på stedet (geologi, helning og vegetasjon) og utformingen av vegen.

Forurensning av vann skjer hovedsakelig ved:

- Asfalt- og dekkslitasje
- Utslipp av avgasser
- Salting
- Akutte utslipp ved trafikkuhell

Årstiden og værforholdene (nedbørsmengder og intensitet) vil videre være avgjørende. Trolig er det slik at det bare er områder som utgjør et naturlig lavpunkt i terrenget helt inntil de mest trafikkerte veiene, og hvor snø/slaps og overvann vil samles opp (oppkonsentreres), at det vil kunne påvises forurensninger i grunnen som følge av veitrafikk. Hvilke virkninger avrenningen evt. vil få for svært nærliggende resipienter vil videre avhenge av tykkelsen på den umettet sone, vannkvaliteten samt andre lokale forhold som bl.a. fortykning, vannvegetasjon i bekker etc.

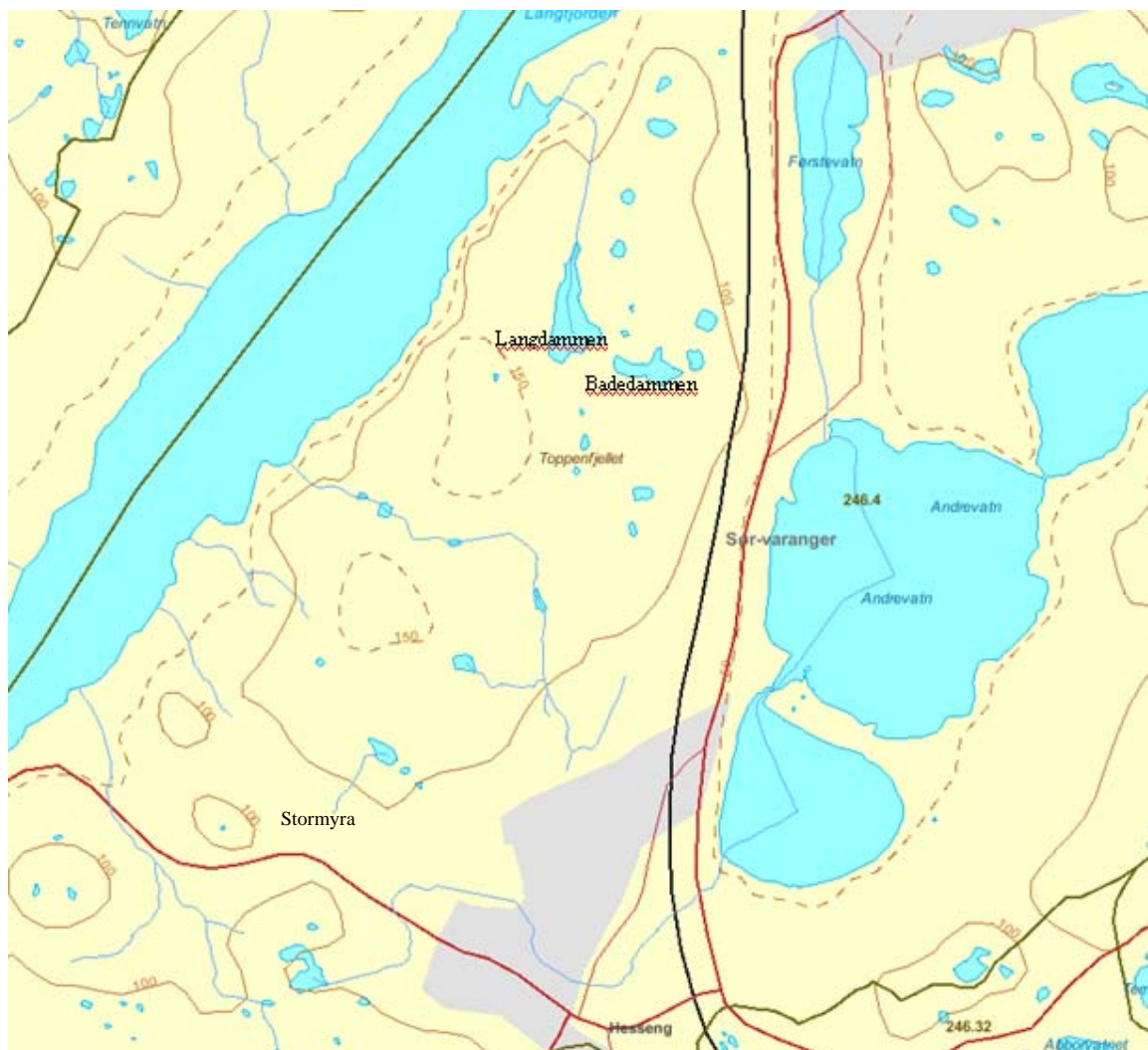


Alternativ 2 gir liten konsekvens for flerbruksverdien av området, da vestsiden av E6 er lite brukt som rekreasjonsområde.

Trasé for adkomstvei alt. 3 til KILA planlegges ført gjennom et myrområde, Stormyra, som ligger langs E6, nordvest for Hesseng. Veifylling over myrområdet vil kunne gi negative konsekvenser for våtmarksområdets funksjon ved at vannstanden endres. Området drenerer til Tredjevann jf. figur 2

Våtmark har generelt en positiv påvirkning på vannkvaliteten i bekker og vann siden partikler blir holdt tilbake og næringsstoffer og miljøgifter til en viss grad brytes ned. Konsekvensene for alternativ 3 avhenger av veiens tilpasning til terrenget og hvorvidt en klarer å unngå for store inngrep i området. Konsekvensene i forhold til forurensninger er tilsvarende som beskrevet for alternativ 2. Veien bør legges øst for eiendommen på Beddarineset for å unngå konflikter i forhold til privat vannforsyning til området. Ifg. Sør-Varanger kommune har eiendommen privat vannforsyning, trolig fra bekk/overflatevann.

Alternativ adkomstvei 3 vil ikke medføre de store endringen til områdets flerbruksverdi. Som rekreasjonsområde vil området reduseres noe, men fortsatt vil området opp mot Toppenfjellet og nærområdet for Hesseng være godt tilgjengelig.



Vannforekostene og overflateavrenning i influensområdet (NVE).

Avbøtende tiltak

- ◆ Adkomstvei alternativ 3 anses å gi minst konsekvenser i driftsfasen. Veien vil i liten grad påvirke viktige vassdrag på østsiden av E6.
- ◆ Det anbefales at adkomstvei alternativ 3 legges langs E6 i det første partiet etter at traseen tar av fra europaveien. Dette for å unngå for store inngrep på myrområdet.
- ◆ Et mulig avbøtende tiltak for å hindre forurensning i driftsfasen kan være å lede overvann på vegen via sandfang før det slippes til sideterrenget og infiltreres i jord.
- ◆ For å redusere skaden ved bruk av NaCl som snø- og isfjerningsmiddel, kan saltingen begrenses geografisk ut fra potensielle skadevirkninger under ulike miljøforhold, samt mulige konsekvenser for trafiksikkerheten. Alternativt kan man søke erstatninger til vegsalt.
- ◆ Fritidsbebyggelsen på Beddarineset har egen brønn like i nærheten. Det anbefales å sikre området mot forurensning til vann fra vegtrafikk både i anleggs- og driftsfasen, ved valg av adkomstvei alternativ 3.

### 3 MARITIME/NAUTISKE FORHOLD

#### Kirkenes havn

Kirkenes Havnevesen er en kommunal bedrift, eiet av Sør-Varanger kommune, som ivaretar de administrative og forvaltningsmessige oppgaver kommunen har etter havne- og farvannsloven.

Kirkenes havn har en strategisk beliggenhet ved Barentshavet, i den nordlige passasjen til Murmansk. Havna er nylig oppgradert for å betjene sjøtrafikken i Barentshavet og andre muligheter. Havna er en isfri dypvannshavn, som kan ta i mot tankere og oljerigger. Havna er utstyrt for å kunne tjene som et logistikknutepunkt for nordøstpassasjen. Havna har den største innendørs tørrdøkk nord for Trondheim, og kan med det tilby tjenester til fartøyer av alle størrelser.

Kirkenes havn ligger inntil E6, og har vegforbindelser både til Finland og Russland.



#### Farvannsbeskrivelse

”Den norske los” inneholder korte beskrivelser av navigasjons- og seilingsforhold i det aktuelle fjordområdet. Det fremgår ikke av disse beskrivelsene at det er spesielle forhold som gjør fjordområdet uegnet for den planlagte virksomhet. I Bøkfjorden er strømmen uregelmessig, men vil som oftest sette ut i den indre delen av fjorden, sterkest ved fallende vann. Frisk nordlig vind vil helt kunne stoppe denne utgående strømmen.

Når det gjelder ankringsmuligheter vises det til sørsiden av Reinøya, hvor det er gode ankerplasser.

Om Kirkenes havn opplyses det at ”Strømmen i havnen skifter ca. 1,5 time etter høyvann og ca. 1,5 time etter lavvann, og til tider kan den bli ganske sterk, ca. 2 knop. I N-lig vær er havnen ikke god for mindre fartøyer.”

Midlere forskjell mellom spring høyvann og spring lavvann er 2,72 m.

Nedenfor vises utsnitt av sjøkartet for det aktuelle området.



Kirkenes havn (kilde: Kystverkets oljebaseutredning 2010).

### Vær- og isforhold

Værsituasjonen varierer sterkt langs kysten. Spesielt viser høst-vinter-vår-perioden seg på forskjellig måte fra nord til sør i landet. Dette gir seg ulike utslag i vind, sikt-, strøm- og bølgeførhold. Kilde er her "Den norske los" og Meteorologisk Institutt, som utarbeider vindroser for utsatte deler av kysten. Vindretningen snur og styrken varierer med årstidene viser målinger ved Vardø. I perioden september - februar er sørvestlig vindretning dominerende og vindstyrken på kuling/sterk kuling. På vårparten er det ingen fremtredende vindretning og vindstyrken sjelden over bris. Sommeren preges av nordlige vinder og hovedsakelig av bris styrke. Nordlig vind skaper problemer for mindre fartøy i havneområdet i Kirkenes.

Isforholdene er beskrevet slik: " I alminnelige vintre vil de indre fjordarmene være tilfrosset i tiden januar - midten av mars, i harde vintre i tiden desember - april. Utenfor Reinøya vil det sjelden bli noen is av betydning. Isen vil kunne bli opptil en halv meter tykk, men isbryter holder åpen råk fra Kirkenes til iskanten."

### Skipstrafikk

Kirkenes havn anløpes av hurtigruten, godsrouteskip og lastebåter. Data for antall skipsbevegelser i havnene gis vanligvis av registreringer gjort av lokale, offentlige havnemyndigheter gjennom dataverktøyet Portwin. For et utvalg offentlige og private havner innberettes skipstrafikkdata kvartalsvis til SSB (Statistisk Sentralbyrå) for videre behandling og publisering. Data for Kirkenes inngår imidlertid ikke i SSBs havnestatistikk. Trafikkinformasjon er tidligere hentet fra direkte kontakt med havnevesenet i Kirkenes (2006-tall).

Tabell: Skipstrafikken over Kirkenes havn – Antall skipsanløp og – størrelse (BT\*)(2006)

	Antall anløp totalt (Gj.snitt-størrelse*)	Anløp Tankskip (Gj.snitt-størrelse*)	Anløp bulkskip for øvrig (Gj.snitt-størrelse*)	Stykkogods (Gj.snitt-størrelse*)	Kombinerte last/passasjer (Gj.snitt-størrelse*)	Fiske Fangst (Gj.snitt-størrelse*)	Annet (Gj.snitt-størrelse*)	Forholdet anløp (og størrelse*) innen/utenriks
<b>Bøkfjorden/Kirkenes</b> Kilde: Kirkenes havnevesen, 2006- tall	1 218 (4 548)	39 (21 176)	10 (1 532)	128 (2 070)	337*** (10 350)	528 (968)	176 (2 465)	44 % av anløp er innenriks (70 % av BT er innenriks)

\* BT = Bruttotonn  
\*\* Internasjonal fergetrafikk  
\*\*\* Hurtigruten

Hovedtyngden av utenriksanløpene er representert ved fiske/fangstfartøy (92 % utenriks). Dette har sammenheng med at Kirkenes er en viktig liggehavn for internasjonale fiskefartøy og da spesielt russiske fartøy. Eksport av laks til Russland starter i Kirkenes med destinasjon Moskva og flere andre store handelsområder i Russland. Innenlandsk domineres trafikken av kombinerte gods/passasjerskip (Hurtigruten).

I tabellen nedenfor er godstrafikken fordelt på godskategorier. Her er våt bulk/petroleumsprodukter med tankskip skilt ut.

Tabell: Godsmengder over Kirkenes havn (2006)

	Godsmengder		Petroleums- produkter bulk (Tonn)	Tørrbulk (Tonn)	Stykkogods (Tonn)	Fisk (Tonn)	Forhold last inn/ut
	Totalt (tonn)	Lastet					
<b>Bøkfjorden/Kirkenes</b> <small>Kilde: Kirkenes havnevesen, 2006-tall</small>	117 047	573	77 632	1 977	13 414	24 597	99/1

Det er stor retningsubalanse i trafikken sjøverts – mer enn 99 % av lasten er inngående og kommer i hovedsak fra innenlandske havner/leverandører. For skipstrafikken i Bøkfjorden, med Kirkenes som hovedhavn, er andelen bulklast/petroleumsprodukttransporter i alt 66 % av godstrafikken til og fra fjordområdet. I stamleden (Finnmark-Troms) er det en del trafikk med kysttankere, men Kystverket har ikke tilgjengelig eller bearbeidet statistikk som viser mengden og type oljeprodukter som fraktes.

#### Skipstrafikk knyttet til Kirkenes Industrial Logistics Area

Det er betydelig usikkerhet knyttet til fremtidig virksomhet på KILA, gitt usikkerheten om de endelige resultater fra olje- og gassletingen i nord. Enda større er usikkerheten omkring den rolle Kirkenes kan få i forbindelsen med virksomheten på russisk siden i Barentshavet.

Trafikkstatistikken for en større oljebasehavn på Vestlandet kan være et godt utgangspunkt. Statistikken gir antall anløp og samlet tonnasje fordelt på ulike fartøystyper. For de fartøystyper som er direkte knyttet til basevirksomheten ligger antallet anløp på omkring 1 500 på årsbasis. Gjennomsnittlig størrelse (tonnasje) for disse fartøyene er 1 400 tonn. I tillegg vil en rekke andre fartøystyper ha transportoppgaver som er knyttet til basefunksjonen. I denne havnen, som også har fiskerivirksomhet, var det totale antall skipsanløp nær 3 000 pr. år. Dette tallet er da sammenlignbart med total skipstrafikk over Kirkenes havn (inkl. KILA).

Det aktuelle fjordområdet har i dag en relativt begrenset transportaktivitet, målt i antall skipsbevegelser. Muligheten for uhell som skyldes konflikter med annen skipstrafikk vil derfor ikke være spesielt stor. Det er heller ikke forhold på den nautiske siden som tilsier at skipstrafikken knyttet til det nye havne- og næringsområdet vil møte vesentlige problemer. Samtidig underbygger Kystverkets beredskapsstatus at dette området er meget godt utrustet beredskapsmessig for å kunne møte en økning i trafikkintensiteten.

#### Kystverkets vurdering av mulige oljebasehavner

Kystverket har i 2010 utarbeidet rapporten "Mulig oljebaser i Øst-Finnmark. Vurdering av lokaliteter" (febr. 2010). Dette var et oppdrag gitt av Fiskeri- og kystdepartementet, som var basert på føringer om økt petroleumsaktivitet i Barentshavet på norsk og russisk side, og medfølgende behov for lokalisering av støttefunksjoner på land. Kystverket ble bedt om å kartlegge i hvilken grad havner i Øst-Finnmark er egnet for lokalisering av eventuell oljebase, og undersøke muligheten for bruk og utvikling av eksisterende infrastruktur både når det gjelder farleden inn til havn (dybdeforhold mm.), kaianlegg og bakareal (kapasitet for lager og annen næringsvirksomhet knyttet til en eventuell oljebase og lignende).

I tillegg til denne vurderingen har Kystverket også vurdert mulig utvikling av de av de eksisterende havner som Kystverket mener er egnet for en oljebase.

Kystverket har listet opp de nasjonale olje- og gassrelaterte industrielle og logistikkmessige utfordringer og satsingsområder for Finnmark, hvor følgende er av spesiell relevans i foreliggende plansak:



*”Et stort sjøtilknyttet industriområde i Sør-Varanger. Dette må kunne utvikles i takt med de behovene firmaer som deltar i en Shtokman-utbygging vil kunne stille.*

*Et industrielt tyngdepunkt rettet mot sammenbygging og vedlikehold av offshoreinstallasjoner i Barentshavet.”*

I følge Kystverket peker de geografiske satsingsområder for den næringsstrategiske plattform seg naturlig ut, med blant annet *”Sør-Varanger som industrielt/maritimt tyngdepunkt mot Nordvest-Russland generelt og Shtokman spesielt.”*

Kystverket har gjennomgått alle funksjonelle kriterier og krav for lokaliseringvalg, arealtilgang og infrastruktur (vegatkomst, nærhet til flyplass, nærhet til tettsted med servicefasiliteter, mm.). Av maritime forhold har de anleggskai (vindeksponering, bølgeforhold, og manøvreringsrom), vandyp ved kai, og sikkerhetskrav ved innseiling.

Kystverkets vurderinger av Kirkenes havn er at området er egnet som ”mulig oljebasehavn”. Flere lokaliteter er egnet ut fra fysiske krav, men det er begrensninger knyttet opp til is og miljøkrav. Det vises til at det er tilgjengelige arealer på Slambankens og at kommunen i kommuneplanens arealdel har avsatt nye områder som dekker behovet for en oljebase.

De andre havner som er vurdert er Vadsø, Vardø, Svartnes, Båtsfjord, Berlevåg og Kjøllefjord.

Kystverkets konklusjon og anbefaling er følgende:

*”Av de vurderte havner er det bare Kirkenes som kan oppfylle de krav som stilles til en framtidig oljebasehavn i Øst-Finnmark. Flere av de øvrige havner kan, med større og mindre investeringer i infrastruktur, vurderes som mulige service- og basehavner.”*

#### Oppsummering

På bakgrunn av denne vurderingen fra Kystverket og de øvrige forhold som er omtalt foran, vil konklusjonen bli at de maritime forhold er fullt ut tilfredsstillende for den planlagte utbyggingen av ”Kirkenes Industrial Logistics Area”.

## 4 KULTURMINNER OG KULTURMILJØ

### Automatisk fredete kulturminner

Ut fra informasjonen i Riksantikvarens Askeladden-base finnes det to kulturminner innenfor planområdet, med den foreløpige planavgrensning som ble gjort i forbindelse med høring av forslag til planprogram. Det ene var lokomotivstallen, fra 1900-tallet. Når planområdet senere er redusert i størrelse, ligger disse kulturminnene godt utenfor planområdet.

I samarbeid med kulturminnemyndighetene er det gjennomført arkeologiske forundersøkelser ved Slambanken, i barmarksperioden 2009.

*”Etter befaringen oversendte Finnmark fylkeskommune, Areal- og kulturvernavdelinga, et brev med følgende vurdering (brev av 6.10.2009):*

*Trasealternativer 1, 3 og 5 er frie fra automatisk fredete kulturminner. Der har fylkeskommunen ingen merknader. Trasealternativ 4 kan risikere att skjemme de SEFRAK-registrerte bygningene på gbnr. 25/4 (se vedlegg 1). Om dette alternativet velges må ytterligere utredninger til. Trasealternativ 2 berører ikke automatisk fredete kulturminner, men derimot et antall lemminger fra krigen (se vedlegg 2). Det er opp til tiltakshaver å vurdere om hensyn bør tas til disse.*

*Finnmark fylkeskommune mener at § 9 KML nå er avklart i henhold til alle vegtraseene utenom 4, men minner om at hele planområdet ikke er avklart.*

*Vi gjør oppmerksom på at denne uttalelsen bare gjelder kulturminnevernet ved Finnmark fylkeskommune og gjør oppmerksom på at det skal hentes inn en egen uttalelse fra Sametinget avdeling for rettigheter, næring og miljø, Finnmark.”*

Trasealternativ 4 er vurdert som uaktuelt og utgår i den videre planprosess. For alternativ 2 er trase i dagen vurdert som uaktuell, og forholdet til de nevnte kulturminner behøver derfor ikke vurderes nærmere.

Med den avgrensning som planområdet har i planforslaget, er det ikke behov for undersøkelser utover de som er foretatt.

### SEFRAK-registrerte bygninger

I SEFRAK-registeret ligger flere bygninger på Beddarineset (gnr. 25 bnr 4 og gnr 25 bnr 4,9). Navnet Beddari kommer fra finske innvandrere i området. Her er det to bygninger som er ansett som verneverdige i følge kulturminnemyndighetene. Det er et våningshus oppført i 1869 og et sauefjøs fra ca.1920. Dette er bygninger fra et tidligere gårdsanlegg. Våningshuset benyttes i dag som fritidsbolig. Store deler av bygningsmassen i Finnmark forsvant under andre verdenskrig. Dette gjør at husene på gnr 25/4,9 er noen av de få bygninger i Finnmark fra tiden før 2. verdenskrig.

Den foreløpige traseen for vegalternativ 3 ligger inntil eiendommen med de bevaringsverdige bygningene. Avhengig av endelig trasevalg vil vegen her kunne berøre eiendommen, helt i kanten.

Området som settes av til vegformål i områdereguleringen vil gå litt inn på eiendommen. Den endelige vegtraseen vil bli fastlagt i detaljplanen. For å ivareta hensynet til dette gamle gårds- og bygningsmiljøet legges det inn en rekkefølgebestemmelse i områdereguleringen. Den delen av eiendommen som i detaljplan ikke brukes til vegformål, skal der reguleres til hensynssone bevaring. Konsekvenser av veganlegget for den nevnte eiendommen må vurderes i forbindelse med detaljplanen.

### Kulturminner i sjø

I forbindelse med planprogrammet har Tromsø Museum kommet med en marinarkeologisk uttalelse, som ansvarlig myndighet for forvaltning av kulturminner under vann.

Det er aldri gjennomført noen marinarkeologisk registrering i Langfjorden, slik at de mangler oversikt over mulige forekomster av kulturminner i planområdet. Det finnes imidlertid to registrerte krigsvrak lengst nord i området, som også er påvist ved bunnkartlegging utført i forbindelse med planarbeidet:

- D/S Gothia (Askeladden ID 11733) – bygd like etter 1900 og senket av flyangrep i 1944, dybde 16-24 m
- D/S Stør (Askeladden ID 117331) – usikker alder, 60 m lang, kjørt på land og delvis oppskjært etter krigen, men sklidd ned igjen og ligger i bunnen av marbakken, dybde 31 m.

Tromsø Museum opplyser at D/S Gothia er rundt 100 år gammel og derfor sannsynligvis automatisk vernet etter Kulturminneloven §14.

Vrakene mangler nøyaktige posisjoner, men er grovt angitt på sjøkartet. I forbindelse med digital bunnkartlegging har man kunnet måle inn koten på ett av vrakene (D/S Gothia). D/S Stør skal ligge lenger nordøst.

D/S Stør ligger godt utenfor planens avgrensning i sjøområdet utenfor selve havna. D/S Gothia ligger omtrent på plangrensen. Planen omfatter ikke tiltak som vil berøre de nevnte vrakene, men vrakene ligger i et område som grenser inn til regulert havneområde i sjø.

## 5 SAMISKE INTERESSER

### Dagens situasjon

Det er i Riksantikvarens database Askeladden ikke registrert noen automatisk fredede kulturminner som er knyttet til samiske bosetninger eller annen samisk tilstedeværelse i planområdet eller nær planområdet. Det er heller ikke funnet at det finnes nyere samiske kulturminner i eller i nærheten av planområdet.

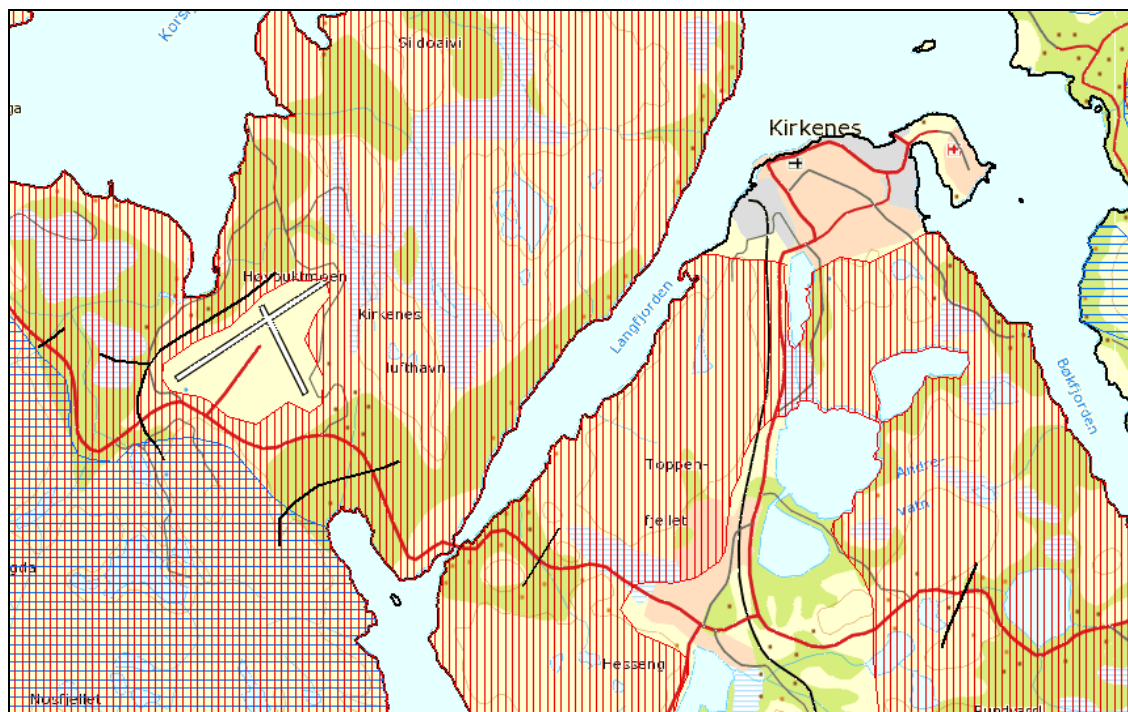
### Bruk av området til reindrift, jordbruk, fiske

En viktig målsetning for kommunen er å bidra til å styrke og videreutvikle primærproduksjonen innen jordbruk, reindrift og fiske. Reindriften er ei samisk næring som er basert på at reinen utnytter beitegrunnlaget i utmarka gjennom hele året. Reinen i Finnmark flytter mellom vinterbeiter (lav, lyng m.m.) i indre strøk av fylket på vinteren, og grøntbeiter på kysten om sommeren.

De østligste reinbeitedistriktene, kalt Polmak/Varanger, blir i en del sammenhenger skilt fra de øvrige distriktene i Øst-Finnmark. Polmak/Varanger omfatter distriktene Østre Sør-Varanger, Pasvik, Vestre Sør-Varanger, Várjajtnjárga, Rággonjarga og Olggut Corgaš. I hvert av disse distriktene finnes det både vinter- og sommerbeiter. Vinterbeitingen skjer hovedsakelig i innlandet og sommerbeitingen ved kysten eller på øyene. Fordelingen av beitene mellom driftsgruppene i distriktene har imidlertid vært mer komplisert. Dette skyldes blant annet langvarige beitekonflikter i områdene mellom Porsanger- og Tanafjorden.

Vinterbeitingen skjer hovedsakelig i innlandet og sommerbeitingen ved kysten eller på øyene. Tidspunktet for flytting fra vinterbeite til sommerbeite varierer noe, men i disse distriktene skal reinen være ute av vinterbeitene i løpet av mai. Kalvingen foregår på sommerbeitene. Høstbeiting foregår derfor i sommerområdene. Distriktene i Polmak/Varanger har ikke klart definerte høstbeiter. Høstbeiting foregår derfor i sommerområdene. Flytting til vinterbeitene skal skje før oktober. (Reindriftsforvaltningen, <http://www.reindrift.no>).

Hele Toppenfjellet og området mellom E6 og Langfjorden er avmerket som sommerbeite for rein i reindriftsforvaltning.no, se kart under.



Beiteområder for rein i og rundt planområdet. Rødt loddrett skravur er sommerbeite (kilde: [www.reindrift.no](http://www.reindrift.no)).

Ved Langfjorden krysser trekkveier E6 både øst (Maggadalen) og vest for Strømmen bru. Det er avmerket områder for sommerbeite på begge sider av Langfjorden (rød loddrett skravur). Det er vinterbeite sør for E6 vest for Langfjorden/Guhkesvuotna (blå vannrett skravur). Nærmeste anlegg ligger ved Korsfjorden, på Krohkonjárga mellom Tusenvika og Fiskbukta vest for Kirkenes lufthavn.

#### Konsekvenser av tiltaket

Vestsiden av Langfjorden synes å være viktigere som reinbeiteområde enn østsiden og KILA-området. Trekkveien kommer noe i konflikt med atkomstvei alternativ 3, men forutsatt at trafikkbelastningen ikke blir for stor, vil den ikke være til vesentlig ulempe for beite og trekk. Det vurderes at tiltaket vil ha liten negativ til ingen konsekvens for samiske interesser.



## 6 FRILUFTSLIV

Friluftsliv er en del av norsk kulturarv med røtter både i bygdenes høstingstradisjoner og byenes turkultur. Allemannsretten, retten til fri ferdsel og opphold i utmark, utgjør fundamentet i norsk friluftslivstradisjon. Friluftsliv kilde til økt trivsel og helse både i hverdag og ferie. Gjennom friluftsliv utvikles respekten for naturen og ønsket om å ta vare på den. Naturvennlig friluftsliv blir derfor et viktig element i arbeidet for en bærekraftig utvikling ([www.miljostatus.no](http://www.miljostatus.no)).

### Dagens situasjon

Det er ikke avsatt friluftsområder i Langfjorden i kommuneplanen. Nærmeste statlige sikra friluftsområder er ved Litlestraumen, Sandnes og ved Ternevatn, Heimstad (DNs Naturbase).

Forholdene ligger godt til rette for friluftsliv i Sør-Varanger, og det tilbys ulike organiserte friluftaktiviteter av Jeger- og fiskeforeningene; turlaget (DNT lokallag) samt flere idrettslag som også tilbyr ulike friluftaktiviteter, blant annet turmarsjer. Det finnes også andre aktører, offentlige og private, som er aktive innen friluftsliv i Sør-Varanger.

Det ligger et mindre hyttefelt nær E6 mot Straumen samt et hytteområde på Tømmerneset, tvers ovenfor KILA. Begge ligger i influensområdet til tiltaket.

### Friluftsliv på land

Selve planområdet er allerede til dels oppfylt med slam, slik at området ligger tørt på fjære sjø, i gjennomsnitt på -1 til -3 meter.

Planområdet ligger med kort avstand til Kirkenes, og ligger nær boligområder på Hesseng. Influensområdet for tiltaket brukes som nærtuområder for folk som "sogner" dit. For Kirkenes er nok arealene mellom E6 og Bøkfjorden viktigere som nærtur- og rekreasjonsområder.

Planområdet er avskjermet fra annen bebyggelse både på grunn av det høye Toppenfjellet (170 m) og det sterkt fallende terrenget på østsiden og på grunn av Forsvarets skyte- og øvingsområde på den andre siden av Langfjorden. Av den grunn har strandsonen ved fyllingene liten verdi som rekreasjonsområde. Toppenfjellet er et attraktivt fritidsområde for privatpersoner, skoleelever og barnehager. Tursti nærmest Stormyra og Hesseng er lyssatt. Mesteparten av turaktiviteten foregår nord- og vestover fra E6 og ned mot Langfjorden (Beddarigården).

Det finnes en "trimkasse" på Toppenfjell - som et av mange tiltak i Sør-Varangers FYSAK-prosjekt (fysisk aktivitet for å øke aktivetsnivået i befolkningen).

Det lå tre 88 mm luftvern batterier (tysk luftvern avdeling) posisjonert rundt Kirkenes, hvorav et batteri på Toppenfjell. Kanonluftvernets oppgave var å beskytte byen mot trusler ført frem gjennom luften, og sammen med lyskasterbatteriene og avskjæringsjagerne på Høybukta moen utgjorde luftvernkanonene det virkelige luftforsvar. Rester etter batteriet kan sees i dag.

Orienteringslaget til Kirkenes idrettsforening setter ut o-poster og har aktiviteter langs Toppenfjell-området. Videre har Hesseng boligfelt en skiløype i området. Hesseng flerbrukssenter (barneskole, SFO og barnehage) har utområde og lavvu-anlegg i området nær vei-atkomst alternativ 3 ("Kenneth-lia"). Toppenfjellet og omegn er et nærturmål for beboere i denne delen av kommunen.

Det kjennes ikke til at det arrangeres turer (av aktører som driver innenfor turisme, opplevelsesturer, events) i utmarksområdene i tilknytning til planområdet.



*Lysløype mot Toppenfjellet.*

#### Fritidsfiske i Langfjorden

Langfjorden er cirka to mil lang fra munningen vest for Kirkenes og inn til Langfjordbotn. KILA berører et rekreasjonsområde. Det er per i dag fire sjølaksefiskeplasser i Langfjorden: En rett innenfor KILA, to fiskere mellom Strømmen bru og Sandnes bru og en fisker rett innenfor Sandnes bru. Sjølaksefisket er konsesjonsbettinget.

Det er fortsatt fjordfiskere i Langfjorden som fangster etter sild og andre arter fisk. Tilslamming av fjorden (grunnere og smalere) har medført at fisken/åta ikke siger igjennom i samme grad som før, mye fisk og åte hindres og snur på yttersida av KILA og går ut Bøkfjorden igjen. Langfjorden har også fått preg av å være brakkvannsfjord fordi utskifting av vann går tregere enn før.

Om vinteren har det tradisjonelt vært og er fremdeles en del turisme inn over den islagte fjorden. Det er mindre fisk enn tidligere, og sild og krabbe er hovedsakelig det som fanges.

#### Atkomstvei til KILA

Det ligger et mindre hytteområde mellom Straumen og foreslått atkomstvei (alt. 3) til KILA. Hytteområdet berøres ikke av veien. Veien er foreslått lagt på vestsiden av Stormyra og rundt Toppenfjellet på vestsiden,

Alt. 2 for atkomstvei er tunnel, med portal som forventes lagt mellom E6 og Førstevatn.

#### Konsekvenser for friluftsliv

Det er ingen boliger i planområdet, men et mindre hyttefelt nær E6 mot Straumen, og nær veiatkomst alternativ 3, samt et hyttefelt på motsatt side av Langfjorden. Aktiviteter som er relatert til KILA forventes ikke å påvirke nærmiljøet og muligheten for rekreasjonsaktiviteter i områdene rundt Hesseng/Toppenfjellet. Ny atkomstvei alternativ 3 vil bli liggende som et fremmedelement og barriere i et område brukt til friluftsliv, og en eventuell høy trafikkbelastning på veien vil medføre at tiltaket vurderes til å ha middels negativ konsekvens for brukere av området til rekreasjon. Atkomstvei alternativ 2 vurderes til å ikke ha konsekvenser for friluftsliv. En eventuell løsning for tunnelportal for alternativ 2 avklares i neste planfase, og konsekvenser bør vurderes grundigere når beliggenhet for portalområde er valgt.

Betingelsene for fritidsfiske i Langfjorden vil ikke bli forverret ved gjennomføring av tiltaket. Tiltaket vil medføre at dagens åpne renne på utsiden av slamdeponiet vil åpnes noe, og forbedre dagens biologiske forhold i fjorden ved en noe bedre gjennomstrømming.

En forventning om en viss mengde trafikk av større båter og skip som skal bruke anlegget ved KILA, samt anleggets størrelse, vil medføre at sjøsiden oppleves som et industrifelt, og dette forringer også de estetiske kvalitetene til et naturområde som brukes av både fastboende og turister. Dette blir mest synlig for brukere av Hamnbukt, Melkeberget og andre steder på Tømmerneshalvøya.

Tiltaket, med i hovedsak utvikling på sjøsiden, vil ikke ha store konsekvenser for friluftslivet. Ny atkomstvei alternativ 3 til KILA vil beslaglegge noe areal, samt være noe sjenerende visuelt og støymessig.

## 7 NÆRINGSLIV OG SYSSELSETTING

### Store endringer og omstillingsutfordringer

Utviklingen i Kirkenes og Sør-Varanger de senere år er sterkt preget av store endringer og omstillinger. Dette er nærmere omtalt i siste kommuneplan, og denne generelle beskrivelsen er basert på kommuneplanens situasjonsbeskrivelse.

Sør-Varanger-samfunnets utvikling har nesten utelukkende vært basert på to forhold; Staten som tilnærmet enerådende grunneier, og Sydvaranger ASA som utvinner og foredler av lokale malmressurser. Bortsett fra primærnæringene var privat næringsvirksomhet for en stor del knyttet til vare- og tjenesteproduksjon overfor hjørnesteinsbedriften og dens ansatte.

Ved Stortingets behandling av St.prp nr 80 (1991/92) ble det vedtatt en vesentlig reduksjon i virksomheten ved Sydvaranger ASA, samtidig som det ble gitt bevilgning til omstilling av lokalsamfunnet. Ved behandling av St.prp. nr 62 (1995/96) ble det besluttet avvikling av selskapets malmbaserte virksomhet og salg av Statens aksjepost. Selskapet endret formål til å være utvikler av ny næringsvirksomhet, basert på selskapets eiendommer og øvrig kapital. Senere har nye eiere kommet inn, og de siste årene har malmproduksjonen ved gruvene på startet opp igjen.

Sentrale forsvars- og sikkerhetspolitiske vurderinger har medført at militærvesen og politi har hatt betydelig sysselsettingseffekt i kommunen etter 2. verdenskrig, men også her er det betydelige endringer på gang.

Den offentlige sektor betyr mye, hvor det i tillegg til den kommunale forvaltning er sykehus og videregående undervisning som tradisjonelt har vært vesentlig for et variert arbeidstilbud, og med ringvirkninger til annen virksomhet.

Sør-Varanger-samfunnet har i det vesentlige klart omstillingen fra ensidig industristed til mer variert vare- og tjenesteproduksjon, men det er fortsatt store krav til endringsdyktighet, i takt med de ytre rammebetingelser.

I løpet av de senere år har person- og varetransport over grensen til Russland økt betydelig, og gitt positive bidrag for detaljhandel og serviceproduksjon i lokalt næringsliv. Mer åpen grense har også fått sosiale konsekvenser for lokalsamfunnet. Personer med russisk bakgrunn har blitt en ikke uvesentlig del av befolkningen. På tidlig 90-tall inngikk en rekke lokale bedrifter intensjons- og forretningsavtaler med russiske partnere. Nær 100 lokale foretak oppga i 1995 å ha aktivitet på det russiske marked. Antallet har siden sunket. Ulik forretningskultur, russisk lovgivning, ustabile valutakurser og mangel på risikovillig kapital har vært gjennomgående begrunnelser for hvorfor bedrifter har trukket seg ut. Russland vurderes nå å være i en fase av større politisk og økonomisk stabilitet, som igjen kan føre til økt næringsmessig samarbeid.

Sysselsettingen har variert en del, som følge av svingninger i malmbasert virksomhet. Avviklingen skapte først sterk nedgang, men gjennom oppstartingen av malmvirksomheten har denne næringsgruppen bygget seg opp igjen. Denne har også ringvirkninger til andre bransjer, som baserer mye av sin virksomhet på leveranser til Sydvaranger.

Kirkenes har lyktes med å etablere seg som handelssentrum for russisk kjøpekraft. Detaljhandelsbedriftene i Kirkenes anslår at ca 10 % av omsetningen skyldes russisk handel, med hovedvekt på dagligvarer, innbo og jern-/byggningsvarer. Russisk flåte er grunnlag for tilnærmet all maritim tjenesteyting. Samlet er det beregnet at russisk virksomhet i Sør-Varanger, inkludert havneanløp, landing av fangst og skipsreparasjoner, representerer en årlig omsetning i størrelsesorden NOK 400 millioner. Reiselivsnæringen er i positiv utvikling, men fortsatt gjør sesongmessige svingninger det

vanskelig å etablere helårige arbeidsplasser. Verftsindustri og marint oppdrett har hatt problemer med å oppnå lønnsomhet.

#### Statistikktall

I følge SSBs statistikk er det pr. 2009 (4. kv.) 5 113 yrkesaktive i kommunen (sysselsatte personer med bosted i kommune). Antall sysselsatte med arbeidssted innenfor kommunens grenser var i samme periode 4 996.

Ser vi på fordelingen på næringsgrupper blant de yrkesaktive i kommunen er det offentlig sektor (offentlig administrasjon, forsvar, undervisning og helse- og sosial) som er den absolutt største gruppen, med vel 2 300 sysselsatte. En annen viktig gruppe er varehandel og reiseliv, med over 800 yrkesaktive. Industri, bygg og anlegg har litt over 650 yrkesaktive. Industriens del er her bare ca. 200. Dette illustrerer de endringer som har skjedd i stedets næringsliv, hvor industri ikke lenger er så dominerende som tidligere.

Antall registrert arbeidsledige i 2009 var ca. 100 personer.

Rehabiliteringen av gruve- og produksjonsanleggene og ny drift ved Sydvaranger gruve har gjort at bedriften i dag sysselsetter i alt ca. 330 ansatte. Nær 200 av disse er pendlere. Over tid kan dette endre seg. Pendlingsandelen kan bli mindre, og dersom planene for en større økning av produksjonen blir gjennomført, vil det totale antallet ansatte kunne bli høyere.

#### Kirkenes Havn

Under satsingsområdet "Næringsutvikling" i kommuneplanen (2004-2016) er det stort fokus på å legge til rette for å utvikle flere arbeidsplasser, og å posisjonere Kirkenes Havn som nasjonal knutepunkthavn i forhold til godsomslag i samhandel med Russland, og for basefunksjoner overfor norsk og russisk petroleumsvirksomhet i Barentshavet. På denne bakgrunn ønsker kommunen å legge til rette for økt sjøtrafikk i farleden inn til Kirkenes.

Sør-Varanger kommunes vurdering er at utbyggingen av olje- og gassfelt i Nordvest-Russland, samt vedtak om å åpne norske felt i Barentshavet for petroleumsvirksomhet, innebærer klart positive muligheter for Sør-Varanger kommune. Kommunen ønsker å posisjonere Kirkenes Havn for basefunksjoner overfor norsk og russisk petroleumsvirksomhet i Barentshavet. For å oppnå dette kreves det blant annet at det sikres tilstrekkelige bakareal ved eksisterende kaianlegg for omlasting, lagring og annen sjørelatert vare- og tjenesteproduksjon, samt at det sikres nye areal, av nødvendig størrelse for petroleumsrelatert virksomhet, til fremtidig havneutbygging.

#### Kirkenes Industrial Logistics Area (KILA)

Gjennom utviklingen av et nytt havne- og næringsområde som KILA skapes grunnlaget for en betydelig nærings- og sysselsettingsvekst i kommunen. Det er stor usikkerhet knyttet til utviklingen av olje- og gassressursene i Barentshavet, og da spesielt til tidsperspektivet i dette.

Det er tatt utgangspunkt i at KILA kan få opp til 400 arbeidsplasser. Dette er det antall arbeidsplasser man antar kan komme i tilknytning til den virksomhet som etableres innenfor havne- og næringsområdet. I tillegg vil det bli skapt mye virksomhet og arbeidsplasser i tillegg, som følge av leveranser og tjenester til bedriftene på området. Og det er nærliggende å tro at virksomheten også vil gi mer generelle ringvirkninger, blant annet innenfor offentlig sektor og private tjenester.

For næringslivet og arbeidsmarkedet vil dette innebære en betydelig økning i arbeidsmulighetene innenfor industri og transport, og blant annet bidra til en mer balansert utvikling enn hva man har hatt i de senere år, hvor det meste av veksten har kommet i offentlig sektor.

Perspektivene på lang sikt kan være enda større enn det som her er lagt til grunn, dersom Kirkenes kommer i den stilling at deler av basevirksomheten knyttet til virksomheten på russisk side legges til Kirkenes.



Anleggsfasen

Utbyggingen av KILA blir en meget stor utbyggingssak, som vil gå over mange år. Selve flaten må fylles opp til riktig nivå, med avgangsmasser fra Sydvaranger gruver og steinmasser tatt ut lokalt. Det må bygges kaier og hele området må bygges ut med veier og annen nødvendig infrastruktur. Basevirksomheten vil kreve et antall lagerbygninger og store lagringsarealer, og det må bygges atkomstveier.

I planforslaget er det også regulert tomt for et fjernvarmeanlegg, som blir et stort byggeprosjekt hvis det blir realisert.