

Vedlegg 1

1. Bakgrunn for Planforslaget for havneområder.

I forbindelse med at Stortinget vedtok at staten skulle trekke seg ut av malmdriften i Sydvaranger ASA, ble det også bestemt at Kirkens skulle være et ”nasjonalt brohode for den næringsrettede satsing mot Nordvest-Russland”. Ut fra sin beliggenhet vil den maritime delen av en slik ”brohode-funksjon” være spesielt viktig.

Kirkenes har videre fått status som ”regionhavn for Øst-finnmark”. Havnetrafikken har vist en jevn og sterk stigning de senere år, noe som i hovedsak skyldes trafikken med russiske fartøy. Videre stilles det krav til vertskommunen om god og langsiktig arealtilgang og gode adkomstforhold, samt at eventuelle konfliktflater i forhold til naboer og miljø er avklart gjennom en åpen og formelt godt forankret planprosess.

Eksisterende havneområdene viser at arealsituasjonen for havna og havnetilknyttede funksjoner på Kirkenes halvøya er presset. Begrensningene gjelder flere faktorer: lite tilgjengelig areal, arealbrukskonflikter, dårlig vegtilknytning og uhensiktsmessig utnyttelse og arealbruk. Dette fører til at på sikt må nye områder tas i bruk. Det finnes svært mange områder der det er muligheter for kaiutbygging og utvikling av havneområder. Dette har en sammenheng med at fjorden gjennomgående er relativt dyp.

De viktigste utviklingspotensialer for havna knytter seg til base- og servicefunksjoner:

- for fiskeri- og havbruk med vekt på transit- og mellomlagerfunksjon og et fullservicetilbud når det gjelder båt og mannskap.
- for petroleumssektoren med stort behov for kaier som videre kan variere fra en terminalfunksjon med mellomlagring og omlastingskapasitet og containerisert gods til et tilknyttet industriområde med behov for store næringsarealer med sjøtilknytning.

Kirkenes står overfor store muligheter til å utvikle seg til et attraktivt maritimt knutepunkt med stor aktivitet. Tidsperspektivet for en slik utvikling er selvsagt svært usikker, men dersom det går relativt raskt så kan det fort bli behov for nye områder. Det er derfor nødvendig at kommunen holder et godt tempo i å etablere et plangrunnlag som gjør det mulig å realisere også disse utbygginger i takt med behovet.

Kommuneplanen har som målsetting å vurdere de viktigste muligheter og begrensninger for å utvikle Kirkenes som et maritimt knutepunkt arealmessig.

En hovedutfordring vil være å etablere og organisere den riktige infrastruktur i form av arealer, kaier, vei tilknytning og rammebetingelser for de nye aktivitetene. En ny jernbaneforbindelse Kirkenes – Nikkel vil også ha betydning for utviklinga av nye havneområder. Men planleggingen av en slik jernbane kjøres i en egen prosess, og en har, så langt kommunen erfarer, ikke startet med endelig kartfesting av trase for jernbane forbindelse.

2. Beskrivelse av Planforslaget for Havneområder

Med bakgrunn i overordnede planer og retningslinjer, kommunestyrets føringer, arbeidet i arbeidsgruppene og lokalbefolkningens innspill og administrasjonens egne faglige vurderinger har dette etter hvert munnet ut i et planutkast.

Det har i perioden vært avholdt 7 folkemøter rundt om i kommunen. Møtet kan karakteriseres som en blanding av orienteringsmøte og arbeidsutfordring til innbyggerne hvor det blant annet ble redegjort for rammene og utfordringene i planarbeidet. Deltagerne på møtet ble deretter delt opp i arbeidsgrupper som har kommet med sine innspill og som siden har blitt vurdert av administrasjonen.

Videre har det vært avholdt 3 møter med ressursgruppa for havna, sammensatt av folk med ulike næringsinteressene og brukerne med kjennskap til havna. I tillegg er det gjennomført møte med Finnmark fylkeskommune, Fylkesmannen i Finnmark, Sametinget og Statens Vegvesen i Vadsø den 9.juni 2004.

Generelt.

Arealbrukskategoriene som er benyttet i planen er

viktige ledd i kommunikasjonssystemet HAVN.

I tillegg kan det gis utfyllende bestemmelser om plankrav, reguleringsplan (Plan- og bygningslovens § 20-4 nr. 6.)

Havneområdene skal være med på å sikre en forsvarlig og langsiktig forvaltning av nye havnearealer.

3. Beskrivelse av de enkelte formålsområder.

Alle nevnte områdene er egnet til havneområde og har gode maritime forhold for havneutbygging. Alle tilfredsstillende de maritime kravene, men noen områder skaper mer konflikt med dagens og framtidig bruk av området enn andre. Opparbeidelse av havneområder medfører konsekvenser og kan gi negative virkninger langt utover område. Ofte blir nyetableringer av næringsområder i strandsonen oppfattet som mer konfliktfylte enn utvikling av eksisterende næringsområder, hvor det mer eller mindre er akseptert som en del av omgivelsen. Områdene har tradisjonelt vært område for friluftsliv og rekreasjon. En omregulering til havneområde vil kunne skape konflikter mellom de ulike interessene. Men en videre vekst i havneaktiviteter, samtidig med en forventet økt aktivitet i oljesektoren, gjør det likevel nødvendig med en avklaring i forholdet til nye arealer til havneformål.

På bakgrunn av PBL § 20-4, nr. 6 ” Viktige ledd i kommunikasjonssystemet”, er det i planen avsatt områder til; HAVN

Utvelgelse av havneområder

Det finnes svært mange områder der det er muligheter for kaibygging og utvikling av havneområder. Men ikke alle er praktisk og teknisk mulig å tilrettelegge til havneformål.

Planbeskrivelse og bakgrunnsmateriale for havneområdene

Utvelgelse av områdene har vært basert på rapporten ”Areal- og behovsanalyse, havnenære områder, Kirkenes” desember 1996, og bilagsrapporten, med vekt på de maritime forhold og arealmessige potensialene.

Man har videre valgt arealer som er ca over 100 dekar, dette grunnet at investeringene må kunne stå i forhold inntjeningen.

Forutsetningen for utvelgelse av områdene er også basert på den generelle kunnskapen som i dag finnes i petroleums- og havnevirksomhet.

I plankartet er det avsatt 4 områder til havneformål. I planen er det ikke markert hvilke havneaktiviteter som skal kunne etablere seg i de planlagte områder.

Det er avklart at områdene ikke kommer i konflikt med den vedtatte kommunedelplanen for kystsonen i Sør-Varanger kommune.

Selve organiseringen av havneområdet må derfor i stor grad avklares av investorene i hvert enkelt tilfelle gjennom reguleringsplaner.

Områder planlagt for havn i prioritert rekkefølge;

Sydvarangers planer om utbygging på ”slambanken” har pågått over en tid, og dette har derfor første prioritet.

Det mest interessante som område nr 2 blir derfor valg av et område som er velegnet for typer av basevirksomhet. Videre må det også søkes for å samordne investeringer i områder (vei, utfylling, opparbeidelse).

FH-1: Slamfyllingene

FH-2: Leirpollen

FH-3: Jakobsnes Ytre Li

FH-4: Reinøya

FH1. Slamfyllingene Sydvaranger

Beskrivelse av området

Sydvaranger ASA har over en lang periode pumpet avgangsslam i varierende tykkelse ut i Langfjorden. Dette området har etter hvert blitt stort og strekker seg i dag fra sørspissen av Sydvarangers kaianlegg og ca 2,5 km inn i fjorden.

Området ligger tørt på fjære sjø, i gjennomsnitt på -1/ -3 meter og har en brukbar byggegrunn ved oppfylling. Området er avskjermet fra annen bebyggelse både på grunn av det høye Toppenfjellet og det sterkt fallende terrenget på østsiden og på grunn av Forsvarets Skytte- og øvingsområde. Derfor har også strandsonen ved fyllingene i dag liten verdi som rekreasjonsområde. Noen få hytter finnes langs vestsiden.

Totalt areal/kailengder ny havneområde.

Området har et arealpotensiale ved oppfylling på ca. 800 dekar (ca.2 km x400m), og 600 meter kaifront.

Området har begrenset kaifrontlengde i forhold til bakareal.

Nødvendige tiltak:

Utfylling av slambankene.

Området er ikke tilknyttet vann- og avløpsanlegg.

Adkomst. I dag er det ingen veiforbindelse til området. Det er flere alternativer for å komme til området; et forslag er vei fra Slamfyllingene langs den sørøstlige siden av Langfjorden over strandsonen til Ev6 ved Strømmen Bro (ca 4 km).

Konfliktpunkter

- En utfylling vil påvirke strømforholdene, Langfjorden fryser til og snudiameteren er mindre enn 450 meter.
- Det berører også rekreasjonsområder på vestsiden av fjorden. Utfyllingene ligger bare på ca. 100m avstand fra strandsonen hvor en del hytter er situert.
- Det trengs en ny veiforbindelse til området dette gjennom et urørt naturområde.
- Det vil medføre store kostnader å ta området i bruk pga at det vil kreve store oppfyllinger, mudring, veg og kai før området er tilgjengelig som havneområde.
- Evt. bygninger i dette området vil være godt synlig fra Straumen bro men ikke fra Kirkenes sentrum pga. beliggenheten mot Toppenfjellet.

Havnetype

Området har begrenset kaifrontlengde i forhold til bakareal. Dette gjør området egnet til terminal funksjoner, oljebasefunksjoner, havnerettede industrietableringer og omlastingsområde bil-tog/skip.

Konklusjon

En utbygging av dette området kommer ikke direkte i konflikt med noe rekreasjonsområde. Videre kreves det delvis store investeringer for å kunne ta i bruk område.

FH2. Leirpollen

Beskrivelse av området

Aktuelle områder i Leirpollen består i hovedsak av fjærsone og gruntvannsområder. I området er muligheten for å bruke arealer på land begrenset, som følge av terrenget. Men dette kan jevnes litt ut og brukes til utfylling. I denne utfyllingssonen er vanddyptet 8-10 meter. Området fryser ikke til.

Her er det et `hverdagslandskap` og en strandlinje som har sin naturverdi. Område antas også å ha en viss rekreasjonsverdi. I nærheten befinner seg noen hytter hvorav noen står til forfall, hytteeiere bruker sjøveien fra Kirkenes sentrum for å komme frem.

Videre ligger område nært opp til Forsvarets skytte- og øvingsfelt.

Under andre verdenskrig har området vært brukt som sjøminelager og leir for norske og sovjetiske fanger.

Området er godt synlig fra Kirkenes.

Totalt areal/kailengder ny havneområde

Ved utjevning av terrenget og utfylling av gruntvannssonen kan det utfylles et område på ca.1.000 dekar. Området vil da ha omtrent 3 km kai med stor dybde.

Nødvendige tiltak

Utjevning av terrenget og utfylling av gruntvannssonen og store masseforflytninger.

Området er ikke tilknyttet vann- og avløpsanlegg.

I dag er det ingen veiforbindelse til området. En mulig løsning er veg langs vestsiden av Langfjorden og helt ut til aktuelt område, mens en annen og følge samme trase som til slamfyllingene og så en bru over til Leirpollen.

Konfliktpunkter

- Området er for det meste urørt naturområde. En utvikling av området vil medføre at området helt mister sin natur- og rekreasjonsverdi.
- Aktivitet i området vil påvirke noen eksisterende hytter en eventuell vei vil komme i konflikt med disse.
- Havneaktiviteter berører et område med historisk verdi fra krigstiden.
- En utfylling og planering av området krever store masse forflytninger som vil påvirke landskapets form vesentlig.

Egnethet / havnetype

På grunn av den store mulige kailengde har området stort potensiale for basefunksjoner mot olje- og gassvirksomhet og for service mot skip og andre maritime konstruksjoner.

Konklusjon.

En utbygging vil vanskeliggjøre bruken av dette området som rekreasjonsområde. En kombinasjon med forsvarrets øvingsområde burde ikke skape konflikter. Videre kreves det delvis store investeringer for å kunne ta i bruk området.

FH3. Jakobsnes Ytre Lid

Beskrivelse av området

Området omfatter dagens industri- og kaiområde og grenser i nord mot Ytre Lid.

I området mot Ytre Lid ligger det noen boliger og hytter, som ikke er direkte innenfor havneområdet.

For deler av området finnes det en reguleringsplan, ”Jakobsnes industriområde” vedtatt 28.03.84. Området er i denne plan regulert til byggeområde for industri.

Området er godt synlig fra Kirkenes.

Totalt areal/kailengder Ny havneområde

Jakobsnes industriområde(eksisterende kai): 40 m kai, 6 m vanddyb, opparbeidet areal: 15 dekar

Jakobsnes Ytre Lid: ca. 160 dekar som kan opparbeides uten mye masseforflytting, med 700m kai.

Nødvendige tiltak

Området er tilknyttet avløpsnett.

Utfyllingen er ikke omfattende.

Veien fra Kirkenes via Elvenes bru har lav standard og må utbedres atskillig dersom området skal kunne få en optimal utnyttelse.

Konfliktsoner

- Strandlinja mister sin naturverdi.
- Området Ytre Lid kan ikke utvikles videre som boligområde om det eventuelt kommer en bro forbindelse til Kirkenes over Svartakselbukta.
- Området vil bli godt synlig fra Kirkenes.
- Næringsvirksomheten vil skape en økning på trafikken på Jakobsnesveien, som har flaskehals

Egnet / havneform

Området er egnet for virksomhet som driver service mot skip som følge av store kailengder og lite bakareal.

Konklusjon

En utbygging av dette området vil stoppe utvikling av boligområde Jakobsnes og bruken av dette område som rekreasjonsområde. Trafikken til og fra havneområde og over Jakobsnes vil øke. Videre kreves det delvis store investeringer for å utbedre veien til Elvenes (4,5 km).

Derimot er utbygging av selve havneområdet mindre kostnadskrevende.

Om det velges ny innfartsåre med bro fra Svarakselbukta over til Prestøya industriområde så blir Jakobsnes Ytre Lid veldig attraktiv som boligområde med nærhet til Kirkenes.

FH4. Reinøya

Beskrivelse av området

Området består av en gruntvannssone langs vestsiden av Reinøya, som i dag brukes som friluftsområder, rekreasjonsområde i tilknytning til sjøen og båtbruk. Område er et viktig friluftsområde i tilknytning til Ropelv og Reinøysund, hvor det er mange hytter.

Området i nord har en del fjell som kan benyttes som fyllingsmasse. Dybden litt utenfor øyas vestside varierer fra -20 til -70m. Det antas å være gode havneforhold.

Totalt areal/kailengder

Ved utfylling og masseforflytning antas det mulig å kunne innvinne ca 600 dekar med ca 2,6km kai med stor dybde.

Nødvendige tiltak

Masseforflytning.

Ingen vann – og strømforsyning, det vil si må bygges ut.

Det må lages ny bro over til Ropelv og veien fram til Elvenes må utbedres. Dette er delvis samme tiltak som for område 3.

Konfliktsoner

- Det anses som svært konfliktfyllt å utvikle disse områdene til næringsområder, både i forhold til natur- og rekreasjonsverdien og nærheten til bolig- og hyttebebyggelse.
- Ved utfylling vil strandlinje gå tapt og planering av området krever store masse forflytninger som vil påvirke landskapets form vesentlig.
- Næringsvirksomheten vil medføre trafikkøkning i området.

Egnethet / havnetype

Som følge av områdets potensiale for kaibygging, vil det være særlig godt egnet for virksomheter som driver service mot skip og andre maritime konstruksjoner og for basefunksjoner mot olje- og gassvirksomhet.

Konklusjon.

En utbygging av dette området vil fortsatt kunne tillate utvidelse av bolig- og hytteområde Ropelv, der område ikke vil være synlig fra Ropelv. Trafikken til og fra havneområdet vil forringe verdien av bo- og hytteområdet Ropelv/Reinøysund. Videre kreves det store investeringer for å utbedre veien til Elvenes (18 km).

Vedlegg 2

Rikspolitiske retningslinjer for verna vassdrag/ differensiert forvaltning av neidenvassdraget

1. BAKGRUNN.

RIKSPOLITISKE RETNINGSLINJER FOR VERNEDE VASSDRAG

Gjennom flere verneplaner har Stortinget vernet en rekke vassdrag mot kraftutbygging. Bakgrunnen har vært ønsket om å ta vare på et representativt utvalg av norsk vassdragsnatur med et variert spekter av verne- og friluftsinnteresser. Vernevedtakene gjelder formelt bare vern mot kraftutbygging.

For å beskytte vassdragene også mot andre inngrep som kan redusere verneverdiene, har departementet funnet det nødvendig å utarbeide egne rikspolitiske retningslinjer for vernede vassdrag, jfr. plan- og bygningslovens § 17.1. Retningslinjene gjelder for vassdragsområdene, dvs. verneobjektens hovedelver, sideelver, større bekker, sjøer og tjern og et belte på inntil 100 m bredde langs sidene på disse.

NASJONALE MÅL FOR DE VERNEDE VASSDRAG

Følgende nasjonale mål er satt opp for forvaltningen av de vernede vassdrag:

- unngå inngrep som reduserer verdien for landskapsbilde, naturvern, friluftsliv, vilt, kulturminner og kulturmiljø
- sikre referanseverdien i de mest urørte vassdragene
- sikre og utvikle friluftsverdien, særlig i områder nær befolkningsskonsentrasjoner
- sikre verdien knyttet til forekomster / områder i de vernede vassdragenes nedbørsfelt som det er faglig dokumentert at har betydning for vassdragets verneverdi
- sikre de vassdragsnære områdenes verdi for landbruk og reindrift mot nedbygging der disse interessene var en del av grunnlaget for verneverdien

KOMMUNAL OPPFØLGING

De rikspolitiske retningslinjene skal legges til grunn for kommunens planlegging og behandling av enkeltsaker etter plan- og bygningsloven. Dette innebærer bl.a. at det i arbeidet med kommuneplanens arealdel skal foretas en inndeling av vassdragene i ulike vassdragsklasser. Arealbruk, bestemmelser og videre forvaltning skal tilpasses de ulike klassene. Hensikten skal være å få frem ulike kriterier for interesseavveining i de ulike avsnitt av vassdragsbeltet.

DIFFERENSIERT FORVALTNING

Målet med differensiert forvaltning er å forbedre forvaltningen av verna vassdrag med hensyn til å ivareta verneverdiene.

1. NEIDENVASSDRAGET

BELIGGENHET

Neidenvassdraget har sitt utspring i innsjøen Iijærvi i Finland og munner ut i Neidenfjorden på norsk side.

De største sideelvene på norsk side er Gallokelva og Nuortejohka.

NATURFAGLIGE VERDIER

Neiden- og Munkefjordområdet har stor betydning som raste-, myte- og overvintringsområde for en rekke arter av våtmarksfugler. Mange arter forekommer i store antall, særlig storlom, smålom, ærfugl, havelle, sædgås, polarsnipe og lappspove.

Området er også viktig som hårfellingsplass for steinkobbe om høsten.

De mange myrområdene i nedbørsfeltet er viktige biotyper for våtmarksfuglene. Ferdesmyra, det største myrområdet i nedbørsfeltet, er raste- og hekkeområde for vadefugler, gjess, ender og måker. Ferdesmyra er også en viktig hekkeplass for spurvefuglearter med østlig utbredelse. Fjellområdene har også et rikt fugle- og dyreliv. Gallok er distriktets viktigste oppvekstområde for ryer. Gallok er kjent som et godt jaktterreng. Området blir brukt av både lokale og tilreisende jegere. Neiden- og Gallokområdet har en fast elgstamme og det er årvisst jakt der. Det finnes sannsynligvis jerv i området, og enkelte år er det bjørn i området.

Innenfor Neiden- og Munkefjord Naturreservat, i nederste del av elva, finner vi verneverdig havstrandvegetasjon. Det finnes tre sandbanker som utgjør et strandengkompleks hvor vi finner sjeldne / unike plantesamfunn og plantearter.

Steinneset og Mikkelsnes har også verneverdi botanisk sett.

KULTURMINNER

Området langs Neidenelva er rikt på kulturminner. Det Gresk – Ortodokse kapellet, St. Georgs kapell som står på skolteplassen er mest kjent. På skolteplassen finnes også tufter etter en gammel skolteby med markeds plass. Mellom Mikkelsnes og Bjørknes er det registrert flere dyregraver og steinalderboplasser, og det er også registrert en del funn fra både steinalder og middelalder.

FRILUFTSLIV

Neidenvassdraget gir mulighet for et rikt og variert friluftsliv. Ved elveutløpet ligger Mikkelsnes badeplass.

Det er også tur- og utfartsløyper til attraktive friluftsområder i nærmiljøet og til de mer vanskelig tilgjengelige områdene i Gallok. Gallok er et spesielt attraktivt område for jakt, fiske og friluftsliv både for lokalbefolkningen og tilreisende.

Det er opprettet flere snøscooterløyper i Neidenvassdragets nedbørsfelt.

Man finner også en del fritidsbebyggelse i området. Turismen på stedet er gjerne knyttet til laksefisket i Neidenelva, og en stor del av disse overnattingsgjestene er finske sportsfiskere.

LANDBRUK

Langs Neidenelva, fra Mikkelsnes ved Munkefjorden til Bjørkenes er det i dag ca. 10 gårdsbruk i drift. Saueholdet er dominerende og samlet dyrkningsareal er ca. 1100 daa.

Hogst av ved på statens grunn, til privat forbruk, blir utvist av Statsskog Finnmark.

Neidenelvas nedbørsområde er et viktig beiteområde høst og vinter for reindriftnæringen.

VANNKVALITET OG RESIPIENTINTERESSER

Hovedvannforsyningsanlegget i Neiden, som ligger ved Fossheim skole, forsyner 20 boliger samt skolen med drikkevann. Hovedvannforsyningsanlegget og vannforsyningsanlegget til Neiden Fjellstue har vannbehandling. De andre husstandene i bygda bruker enten grunnvann eller ubehandlet vann fra elva.

De vanligste rensemetodene for utslipp av kloakk fra boligbebyggelsen er slamavskilling med etterfølgende infiltrasjon i grunnen, eller slamavskilling / septiktank med utslipp til elva. Fra en del av bebyggelsen går kloakken delvis i grunnen, delvis direkte til elv.

Fossheim skole og boligene ved skolen har kommunalt anlegg med slamavskiller og avløp til elv. Det er registrert koliforme bakterier i elvevannet, men kilden er ukjent. Mulig kilde kan være bebyggelse på finsk side av Nuortejohka.

INNGREP / KULTURPÅVIRKNING

Varanger Kraft fikk i 1953 tillatelse til å regulere Fuglevann, Garsjøen og Kjerringvann, ”Gandvik- Gallokreguleringen.”

I 1975 ble laksetrappa ved Skoltefossen ferdig bygd. Trappa ble bygd ifølge en overenskomst med Finland i 1951, som en kompensasjon for ”Gandvik – Gallokreguleringen”.

For å hindre erosjon er det bygd fire elveforebygninger på til sammen 2,6 km i nedre elvas del. Elveforbygningen i sandmælen ved Arvolaneset har medført at mælen er i ferd med å gro igjen. Elveforbygningene har gitt minken, som det normalt er lite av langs Neidenelva, nye oppholdssteder og kan ha medvirket til at antall sandsvaler i Neiden er kraftig redusert.

VERNEVEDTAK OG PLANSTATUS

Neidenvassdraget, norsk side, er vernet mot vasskraftutbygging i verneplan I etter stortingsvedtak i 1973. Tre områder i nedbørsfeltet på norsk side er vernet etter naturvernloven:

Garsjøen landskapsvernområde, Ferdesmyra naturreservat og Neiden- og Munkefjord naturreservat.

2. KLASSEINNDELING

KLASSE 2 A

Beskrivelse:

Opprinnelig klasse 2 etter Rikspolitiske Retningslinjer.

Vassdragsstrekninger med moderate inngrep i selve vannstrengen, og hvor nærområdene består av utmark, skogbruksområder og jordbruksområder med spredt bebyggelse.

KLASSE 2 B

Dette er en inndeling som det er tatt initiativ til på grunnlag av lokale forhold.

Beskrivelse:

Vassdragsbelte med moderate inngrep i selve vannstrengen, men hvor nærområdene har innslag av boligfelt og annen bebyggelse som er tettere enn i klasse 2 a.

Forvaltning av 2 a og 2 b:

Hovedtrekkene i landskapet må søkes opprettholdt. Inngrep som endrer forholdene i kantvegetasjonene langs vannstrengen og i de områdene som oppfattes som en del av vassdragsnaturen bør unngås. Leveområder for truende plante- og dyrearter og mindre områder med store verneverdier bør gis særlig beskyttelse.

KLASSE 3 A

Beskrivelse:

Opprinnelig klasse 3 etter Rikspolitiske Retningslinjer.

Vassdragsstrekninger som er lite berørt av moderne menneskelig aktivitet, og som derfor har stor opplevelsverdi og vitenskapelig verdi.

Forvaltning:

Det er svært viktig å bevare naturens preg av å være lite berørt av moderne menneskelig aktivitet. Alle former for omdisponering av arealer i vassdragsnære områder bør unngås. Vannkvalitet og naturlig vannføring må søkes opprettholdt, og alle former for inngrep som reduserer vassdragets verdi må søkes unngått.

KLASSE 3 B

Dette er en inndeling som er tatt initiativ til på grunnlag av lokale forhold.

Beskrivelse:

Vassdragsstrekning som er berørt av jordbruk og bolig- og fritidsbebyggelse, men som inngår i Neiden- og Munkefjord Naturreservat og har stor opplevels- og vitenskapelig verdi.

Vassdragsstrekning som er berørt av jordbruk og bolig- og fritidsbebyggelse, men som inngår i Neiden- og Munkefjord Naturreservat og har stor verneverdi.

Forvaltning:

Det må tas hensyn til inngrepene som allerede er gjort, men den store verdien i naturreservatet må prioriteres sterkt. Former for omdisponering av arealer i vassdragsnære områder bør unngås. Vannkvalitet og naturlig vannføring må søkes opprettholdt, og alle former for inngrep som reduserer vassdragets verdi må søkes unngått.

3. SONEINNDELINGEN

SONE I, KLASSE 3 A

Sonen er fra riksgrensen mot Finland og til Bevernes.

Elver / bekker i sonen:

- Gallokelva (Gallutjohka), som renner fra Gallokvannet inn i Neidenelva på finsk side (ca. 3 km fra riksgrensen).
- Hagvabekken som renner fra Hagvajavri som ligger 3 km fra riksgrensen.
- 2 bekker som drenerer Ferdesmyra Naturreservat.

Øverste del av denne sonen er i det såkalte NF-område, og som i den daglige saksbehandlingen betegnes som ødemarksområde og hvor det dermed er byggeforbud. Det er

heller ikke bebyggelse i sonen før man kommer til Bervernes, derfor er det også naturlig å sette grensen for den mest restriktive sonen her.

SONE II, KLASSE 2 A

Fra Bevernes og til ca 310 m overfor brua som går over E 6.

Elver / bekker i sonen:

- Nuortejohka (Knutbekken), som renner fra Nuortijærvi på finsk side. Dette er den viktigste og største gyteelva som drenerer til Neidenelva i denne delen av elva.
- 5 bekker som drenerer Ferdesmyra Naturreservat, inkludert Ferdesbekken som den nederste av disse.

Denne sonen har innslag av jordbruk og spredt bolig- og fritidsbebyggelse, men det er satt en nedre grense for denne sonen ca. 310 m overfor brua fordi det her finnes en tettere bebyggelse.

SONE III, KLASSE 2 B

Fra ca. 310 m på oversida av brua som går over E 6 og til Arvolaneset (Sandnes).

Elver / bekker i sonen:

- Løvdalsbekken som drenerer Enaremyrene
- Nordmannsbekken som har utløpet sitt ved Neiden kapell

Denne sonen er en undergruppe til gruppe 2. Ønsket å skille dette området fra områdene overfor og nedenfor fordi det er en tettere bebyggelse her. Inngrepene er for små til å være i klasse I, men vi finner boligfelt og en tettere bebyggelse her som krever en undergruppe i gruppe 2.

SONE IV, KLASSE 2 A

Fra Arvolaneset (Sandnes) til grensa for Neiden- og Munkefjord Naturreservat.

Sone IV har fått klassifiseringen 2a fordi det er moderate inngrep i vannstrengen og spredt bebyggelse med innslag av jordbruk.

SONE V, KLASSE 3 B

Grensene går hvor grensene for Neiden- og Munkefjord Naturreservat går. Det vil si på oversiden av utløpet til Norskebekken, og til utløpet av Neidenelva.

Elver / bekker i sonen:

- Norskebekken
- Bødkerbekken som har sitt utløp litt overfor Mikkelsnes
- Djupdalsbekken ved Steinnes, som renner ut ved en nesten ren brakkvasseng. Denne brakkvassenga sammen med to andre banker danner ett stort strandengkompleks hvor vi finner en sterk konsentrasjon av sjeldne / unike plantesamfunn og plantearter.

Komplekset må derfor vurderes som svært verneverdig og av klar nasjonal interesse. Djupdalsbekken bør det derfor tas hensyn til, og den bør skjermes med en 100-meters byggeforbudssone der det lar seg gjøre. Bekken krysser Steinnesvegen og det ligger også et grustak i nærheten.

Det er også to andre bekker i tillegg til Djupdalsbekken som drenerer Bårdevarri Nord.

Sone V er klassifisert med 3 b, som er en underklasse til 3 a. Sonen er innenfor Neiden- og Munkefjord Naturreservat og har stor verneverdi. Klasse 3 gjelder egentlig for områder som er lite berørt av menneskelig aktivitet og som har stor opplevelsesverdi og vitenskapelig verdi. Denne sonen har bebyggelse, men stor verneverdi, og er derfor i en undergruppe til 3.

SIDEBEKKENE

Langs Neidenelva finner vi mange sidebekker i de forskjellige sonene. Mange er små og av forskjellige karakter, og det er uhensiktsmessig å foreta en nærmere klassifisering av disse. Men det bør tas utgangspunkt i hvilken klasse og sone den eventuelle bekken befinner seg i.

Noen av disse bekkene er viktigere å ta hensyn til enn andre. Nuortejokka er den største og mest aktuelle gyteelva, og må derfor tas spesielt hensyn til.

I sone V, som er innenfor grensene til Neiden- og Munkefjord Naturreservat, er det flere bekker som har sitt utløp.

Djupdalsbekken renner ut i et område som har stor botanisk verneverdi, og det samme er tilfellet med Bødkerbekken. Dette bør tas hensyn til slik at plantesamfunnene og planteartene bevares.

Naturreservatet omfattes av egne vernebestemmelser som forvaltes av Fylkesmannen i Finnmark.

Vedlegg 3.

Grunnlag for valg gjort underveis i prosessen.

(Oppsummering av orientering til FUP 24.02.04.)

Innfartsvei og boligområder.

Administrasjonen fikk i oppdrag å utrede 2 alternativer for ny hovedinnfartsvei, i diskusjonsnotat kalt alternativ A og C.

Alternativ A;

Trasebeskrivelse

Fra tunnelinnslag – horisontalt gjennom Kjærringstupet – langs fjorden mot Langøra – bro over til Langnes – tilknytning til dagens Jakobsnesvei ved Eidet – eksisterende vegtrase til Kongsgammebukt – evt. tunnel til Elvenes.

Kostnad¹

95 millioner² (alternativ løsning 65 millioner).

Fordeler

- + Traseen er anbefalt i utredning fra Barlindhaug datert 29.08.1996
- + All trafikk (inkludert tungtrafikk) fra Russland mot Prestøya Industriområde vil kunne gå utenom boligområder på Elvenes, Hesseng og utenom Kirkenes.
- + Vil redusere avstanden mellom Elvenes og Prestøya Industriområde med ca 10 km.
- + Vil gjøre industri/havnearealene på Jakobsnes mer attraktive, og gi muligheter for utvidelse av disse.
- + Eller vil gjøre Jakobsnes mer attraktiv som boligområde.
- + Ved eventuell utbygging av havneområder i Ropelv vil kostnadene til opprusting av eksisterende vei bli redusert, og man vil få en effektiv infrastruktur mellom Ropelv Havn og Prestøya Industriområde.

Ulemper

- Kan bidra til støyproblemer ved en eventuell utbygging av Langøra.
- Vegen vil gå i strandsonen, noe som kan være negativt for miljø/friluftsliv.

Arealutløsning

- Vil kunne utløse bynære boligområder i Langøra på en kostnadseffektiv måte ved at det etableres en adkomstvei til nytt boligområde fra brolandingene ved Langøra. En slik løsning vil trolig bli billigere og mer trafiksikker enn etablering av ny vei til Langøra ved Televerket.
- En eventuell utbygging av Prestevannslia, vil på samme måte som ovenfor kunne gjøre seg bruk av denne påkoblingen mot ny innfartsvei ved Langøra. Slik vil man kunne bevare dagens uavbrutte friluftskorridor i området fra Grenselandmuseet og sørover forbi 1. og 2.vann.

¹ Alle kostnadene er gitt i 1995 kroneverdi, og representerer således ikke dagens utbyggingskostnader. Kostnadsoverslagene gir imidlertid et sammenlikningsgrunnlag mellom de ulike alternativene.

² Ved å utbedre eksisterende trase i stedet for ny tunnel mellom Kongsgammedalen og Elvenes, vil kostnadene kunne reduseres med 30 millioner til en total kostnad på 65 millioner.

Oppsummering av orientering til FUP 24.02.04

- Vil knytte Jakobsnes nærmere byen og vil dermed kunne utløse boligområder eller industri- og havneområde på Jakobsnes, for eksempel langs Ytre Lid veien.
- Områder ved Svartaksla/Eide vil bli direkte utløst for havneutbygging..

Alternativ C.

Trasebeskrivelse

Fra tunnelinnslag – stigning mot utløp nord for Prestevann – vei i dagen fra Prestevann og vestover med tilknytning mot E6 mellom 1. og 2.vann. Denne traseen er ikke fullt utredet når det gjelder totale kostnader, stigningsforhold, eksakt trase og utløp for tunnel.

Kostnad

70 millioner³

Fordeler

- + Det vil bli en ”rundkjøringsmulighet” rundt Kirkenes sentrum hvor nye boligområder kan ”knyttes på”. Dette vil kunne gi gode muligheter for et effektivt kollektivtilbud for de nye boligområdene, og således samfunnsmessige gevinster, i form av lettere transportplanlegging.
- + All tungtrafikk kan ledes utenom bykjernen

Ulemper

- All trafikk (inkludert tungtrafikk) fra Russland til Prestøya Industriområde vil gå gjennom boligområdet på Elvenes.
- Veien vil gå gjennom et viktig friluftsområde og vil skjære gjennom dagens friluftskorridor fra Grenselandsmuseet og sørover.

Arealutløsning

Vil kunne utløse boligområder i området 1.vannslia, 2.vanns nordside, Prestevannslia og Langøra.

- En slik løsning vil trolig bli billigere og mer trafikksikker enn etablering av ny vei til for eksempel Langøra ved televerkets stasjon på Prestøya.
- En eventuell utbygging av Prestevannslia, vil på samme måte som ovenfor kunne gjøre seg bruk av denne påkoblingen mot ny innfartsvei ved Langøra. Slik vil man kunne bevare dagens uavbrutte friluftskorridor i området fra Grenselandmuseet og sørover forbi 1. og 2.vann.

Boligområder.

Administrasjonen fikk i oppdrag å utrede de områder som utløses av valg av innfartsåre samt Toppenfjellene. Til grunn for vurdering av begge alternativ ligger en oppsummering av status på vann- og avløpsanlegg ved en evt. befolkningsøkning.

Totalt er det 10 kommunale vannverk, samtlige med desinfeksjon av vannet. Alle vannverkene er godkjente unntatt Melkefoss og Skogfoss. Søknaden for Skogfoss er ferdig og vil bli godkjent i år, mens Melkefoss er så liten at det ikke er godkjenningspliktig etter Drikkevannsforskriften.

³ Denne traseen er ikke direkte kostnadsbergnet. Tallet er fremkommet ved at man har tatt inn samme tunnelkostnad som for alternativet gjennom Prestefjellet (40 millioner), og antatt en kostnad på vei i dagen på ca 10 millioner. Inkluderer også 20 millioner til bygging av ny bru på riksveg 886 ved Elvenes.

Sør-Varanger hovedvannverk

Forsyningsområde: Kirkenes, Hesseng, Sandnes og Bjørnevatn.

Kapasitet: Det er stor kapasitet på vannbehandlingsanlegg og overføringsnett slik at det ikke vil være problemer med kapasiteten selv med de mest optimistiske anslag når det gjelder befolkningsutvikling og industrietablering. Det kan selvfølgelig være behov for pumpestasjoner ved utbygging i høyereliggende områder (Langøra, 1.vannslia) og utbedring av lokalt fordelingsnett, men dette er ting som må vurderes nærmere alt etter hvor det blir aktuelt med utbygging.

Langøra

Langøra er her definert til området som avgrenses av Bøkfjorden i Øst, slutten på dagens Langøra vei i sør, Stokvoldjordet i vest, og Postmestervann i nord. (se skisse).

I dagens kommunedelplan for Kirkeneshalvøya (1995), er Langøra vedtatt som utbyggingsområde for boliger. Til tross for et visst press for sentrumsnære tomter, har ikke dette blitt bygd ut. Årsaken er at kostnadene ved opprettelse av nødvendig infrastruktur er høye. Dette gjelder spesielt behovet for ny atkomstvei. Dette betyr at tomtene vil bli forholdsvis dyre hvis utbygger skal bære hele kostnaden. Dette kan endre seg ved eventuell tilknytningsmulighet til ny hovedinnfartsvei.

+

- God utsikt
- Ligger utenfor tidligere definert friluftsområde.
- Områder med vegetasjon gir gode nærmiljømuligheter.
- Området er allerede tatt i bruk gjennom eksisterende bebyggelse og vei.

–

- I stor grad Østvendt og ikke så mye kveldssol

Δ

- Det er flere kulturminner i området som man må ta hensyn til under utbygging.
- Deler av området ligger høyt, og må vurderes i forhold til klimatiske forhold.
- Atkomstvei;
 - Ny trase fra sør;
 - Tilknytning via hovedinnfartsårealternativ A
 - Tilknytning via hovedinnfartsårealternativ C

Boligtype/boligmiljø

- Et variert topografisk og vegetativt område som egner seg til ulike typer boligstruktur, både eneboliger, rekkehus og ulike terrasseløsninger.

Prestevannslia

Prestevannslia er her definert til området som avgrenses av "vannskillet" mot Andrevann i vest, Stokvoldjordet i øst, Skytterhusfjellet i nord og Prestevann i sør (se skisse).

+

- Området er sydvendt og vil ha utsikt over Prestevann

–

Oppsummering av orientering til FUP 24.02.04

- Området fremstår i dag uten tyngre naturinngrep
- Området inngår i eksisterende nærfriluftsområde for Kirkenes

Δ

- Atkomstvei;
 - Forlengelse av veien fra en eventuell utbygging av Langøra.
 - Tilknytning via hovedinnfartsårealternativ A
 - Tilknytning via hovedinnfartsårealternativ C

Boligtype/boligmiljø

- Et variert topografisk område og forholdsvis lite vegetativt.
- Egner seg til ulike typer boligstruktur, både eneboliger, rekkehus og ulike terrasseløsninger.

Andrevannslia

Andrevannslia er her definert til det lett skrånende området rett nord for Andrevann, avgrenset av "vannskillet" mot Prestevann i øst og eksisterende gang og sykkelvei i vest (se skisse).

+

- Området er syd-vest-ventt med gode solforhold og vil ha utsikt over Andrevann

–

- Området fremstår i dag uten tyngre naturinngrep
- Området inngår i eksisterende sammenhengende nærfriluftsområde for Kirkenes

Δ

- Atkomstvei;
 - Egen atkomstvei mellom 1. og 2.vann
 - Lettest tilknytning via hovedinnfartsårealternativ C, men kan også tilknyttes etter alternativ A.

Boligtype/boligmiljø

- Et lett skrånende terreng og lite vegetativt område som egner seg i hovedsak til lave enebolig- og rekkehusløsninger.

Førstevannslia

Førstevannslia er her definert til området sør for Grenslandsmuseet, vest for Skytterhusfjellet og samtidig innenfor dagens lysløypetrase (se skisse).

+

- Området er vestvendt og vil ha pen utsikt over Førstevann

–

- Området fremstår i dag uten tyngre naturinngrep
- Området inngår i eksisterende nærfriluftsområde for Kirkenes
- Eventuelle boliger vil bli liggende forholdsvis eksponert.

Δ

- Området er utstyrt med lysløypetrase – denne bør bevares ved en eventuell utbygging

Oppsummering av orientering til FUP 24.02.04

- Området rundt museet bør bevares for museale forhold.
- Adkomstvei;
 - Gangvei fra nordenden av Førstevann, eventuelt som en forlengelse av veien til pumpestasjonen ovenfor museet.
 - Tilknytning via hovedinnsfartsårealternativ C

Boligtype/boligmiljø

- Et bratt og delvis lite vegetativt område som ligger veldig eksponert til.
- Egner seg i hovedsak til terrasserte boligløsninger med høy utnyttelsesgrad.
- Bebyggelsen må tilpasses slik at de blir minst mulig eksponert med forhold til fargevalg, materialvalg og utforming.
- Området er ikke egnet for/må ikke prioriteres til eneboliger.

Felles for de aktuelle områder på ”østsiden” er at de alle ikke er preget av tyngre tekniske inngrep, og de sannsynligvis vil gi en bedre transportøkonomisk utnytting ved eks. kollektivtrafikk.

Toppenfjellene.

Toppenfjellet er her definert til området som avgrenses av Sydvaranger sitt industriområde i nord, jernbanen i øst, Hesseng boligfelt i sør og Langfjorden/slambanken i vest.

+

- Utbyggingen vil man kunne foreta etappevis sørover mot Hesseng, hvor målet er å kunne knytte sammen Hessengfeltet og Toppenfjellet med en ny indre vei når utbyggingen er ferdig.
- Kollektivtransport: Ved sammenknytning mellom Hesseng og Toppenfjellet, vil man kunne betjene begge områdene på samme kollektivrute.
- Området er i dag noe brukt som friluftsområde, men ikke så mye som for eksempel ”østsiden”.

–

- Området er i dag uten tyngre tekniske inngrep sør for industriområdet, og den sydligste delen av området blir i dag brukt som friluftsområde for Hesseng.
- Kan komme i konflikt med økt aktivitet på industriområdet og støy fra jernbane. Eventuell havnevirksomhet på slambankene på andre siden vil kunne gi noe støy hvis bebyggelsen dras for langt over fjellet mot vest.
- Høyspentlinjer i området må fjernes eller ombygges
- Det finnes i dag ingen naturlig fortsettelse fra boligfeltene på Hesseng, da disse er av ”ringtypen”

Δ

- Deler av området ligger høyt, og må vurderes i forhold til klimatiske forhold.
- Størrelsen og avgrensningen på dagens industriområde må vurderes utifra
 - arealbehov ved forventet framtidig drift.
 - eventuelle støyproblemer for framtidig boligområde.
 - grunnforurensing i de områdene som er aktuelle som boligområde.
- Saneringsplanene for høyspentlinjene må avklares

Oppsummering av orientering til FUP 24.02.04

- Atkomstvei; Ny atkomstvei fra Sydvarangers område i nord. Veien kan bygges sørover mot Hesseng etter behov og til slutt danne en ny indre vei mellom Kirkenes og Hesseng.

Boligtype/boligmiljø

- Et variert topografisk og forholdsvis vegetativt område som egner seg til ulike typer boligstruktur, både eneboliger, rekkehus og ulike terrasseløsninger.

Oppsummering boligområder.

Områdene kan sies å være likeverdige med tanke utnyttelse av eksisterende vann – og kloakknnett. Ut fra en ren topografisk betraktning kan det se ut som om vestsiden har mindre utnyttbart areal enn østsiden, dette ut fra at vestsidens arealer for en stor del er høyere over havet enn østsiden, noe som betyr et noe tøffere klima.

Sentrumsutvikling.

I følge siste orientering skulle Kirkenes fortsatt fremstå som handelssentrum i Sør-Varanger, og administrasjonen arbeide videre med fortetting i sentrum, dog med et forbehold om nedbygging av grøntarealer. Arealkrevende næringsvirksomhet/ industri og ikke sjørelatert virksomhet kan plasseres på de andre tettstedene på Kirkeneshalvøya.

Generelt.

Fortettingen kan i hovedsak skje på tre måter:

- ved at ledige arealer bebygges
- ved at etasjehøyden økes på bygninger der bygningsmassen i seg selv representerer store verdier. Eksempler på slike bygninger er gjenreisingsbebyggelsen langs gågata
- ved at bygninger med lav arealutnyttelse, som ikke inneholder sentervirksomheter og der bygningsmassen i seg selv ikke representerer store verdier, rives til fordel for bygninger med en høyere arealutnyttelse som inneholder funksjoner som naturlig hører hjemme i sentrum. Eksempler på slike bygninger er billige lagerbygninger langs sjøfronten.

En fortetting av eksisterende sentrumsbebyggelse har mange overordnede *samfunnsmessige* sider;

+

- bedre transportøkonomi
- mindre transportbehov for den enkelte er bra for miljøet.
- flere mennesker som bor i sentrum skaper en mer urban by, hvilket vil etterspørres av deler av fremtidens beboere.

–

- En sterk fortetting vil kunne gå på bekostning av trivselsfaktorer som grøntareal, lys/sol, og vil ha negativ påvirkning på flora og fauna, særlig planter og fugleliv.

Δ

- Det er en arkitektonisk utfordring å få ny bebyggelse til å passe inn i den gamle, og lage gode estetiske og praktiske løsninger.

Fortetting er imidlertid kontroversielt for de som har bebygde tomter, hvor ulempene lett overskygger fordelene;

–

- Mindre hage/tomt
- mindre lys/sol ved ”uvettig” bygging
- kan bety redusert restverdi for eiendommen etter fradeling.

+

- Man kan tenke seg at de resterende grøntarealene etter en fortetting vil få en mer målrettet bruk, og at grøntområdene vil bli mer tilrettelagt for ulike brukergrupper.
- Økonomisk gevinst for tomteeier ved salg av deler av tomten.

Fortetting i Kirkenes vil for en stor del kunne bestå i ta i bruk grøntarealer og sanering av annen/ eldre bebyggelse.

Å ta i bruk grøntarealer har tidligere vakt store diskusjoner, både politisk og i folkeopinionen. En bør ikke være fremmed for å ta bruk mindre viktige grøntarealer til utbyggningsformål dersom en gjør avbøtende tiltak eller en opprustning og bedre tilrettelegging for de gjenværende.

Gjenreisningsbyen

Ivaretagelse av kulturmiljøer er lovfestet i Kulturminneloven og inngår som en viktig premiss i de Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging. Kirkenes sentrum er et bevaringsverdig kulturmiljø pga. sitt særpreg som en svært homogen gjenreisningsby. Arkitekturen taler byens historie.

Et problem i forbindelse med bevaring av omfattende kulturmiljøer ligger i hvor stor grad av styring man kan tillate uten at det går for langt med tanke på å sette rammer for beboerne. Videre må man ta stilling til hva som er det mest karakteristiske ved den aktuelle bebyggelsen, og på hvilket detaljeringsnivå karakteren ligger. Er det for eksempel viktigst at alle husene har samme utvendige kledning, eller er det bebyggelsens hovedform som gir den karakter?

Et problem i forbindelse med bevaring av gjenreisningsarkitekturen er at husene fra 50-tallet er for små til å tilfredsstille dagens krav til en bolig. Man må derfor tillate folk å bygge på husene sine, men hvordan?

Vedlegg 4

Diskusjonsnotat for det videre kommuneplanarbeidet (drøftet 27.01.04)

Til: Det faste utvalg for plansaker

Fra: Kommuneplangruppa i Plan- og utviklingsavdelingen.

Bakgrunn

Kommunestyret vedtok i møte 10.12.2002 hovedsatsingsområdet og retningslinjer for arealbruk i arbeidet med ny kommuneplan. Etter dette er det nedsatt et antall interne og eksterne arbeidsgrupper og avholdt i alt 7 folkemøter. På bakgrunn av de diskusjoner som her er fremkommet, ser kommuneplangruppen at det er enkelte utfordringer og valgmuligheter kommunen står overfor som bør diskuteres i Planutvalget, for at administrasjonen skal få tilbakespill som kan være retningsgivende i den videre prosess.

I kommunestyrets vedtak er det gitt følgende retningslinjer for arealbruken som har særlig relevans for veivalgene:

- arealdisponeringen skal legge til rette for vekst, både gjennom fortetting og bruk av nye areal
- kommunens ødemarksområder skal videreføres
- nye næringsareal skal fortrinnsvis lokaliseres i nærhet av eksisterende areal til samme formål
- eksisterende tettsteder skal utvikles videre som attraktive boområder

For øvrige punkter vises til avsnittet ”Retningslinjer for vern og bruk av arealer” i saksframlegg til kommunestyret i sak 0133/02..

Problemstillinger

Vi vil i det følgende ta opp disse utfordringer:

1. Sentrumsutvikling (Kirkenes sett i relasjon til andre sentrumsnære områder)
Sentrumsfunksjoner i distriktene
2. Arealer for fremtidig havneutbygging
3. Trase for ny hovedinnsfartsåre til Kirkenes industriområder/havn/sentrum
4. Forvaltning av utmarksarealene

De enkelte områder

1. Sentrumsutvikling

a) Kirkenes sett i relasjon til andre sentrumsnære områder

Arealbruk og utbyggingsmønster i byer og tettsteder er både et resultat av, og en premiss for, transportsystemene. Ulike utbyggingsmønstre vil også gi ulike løsninger for fordeling av transport.

I dag bor mer enn $\frac{3}{4}$ av kommunens befolkning på Kirkeneshalvøya. Med den befolkningsvekst som ligger i planforutsetningen vil det samme området måtte motta det største trykk i

etterspørsel av areal for nyetableringer og boligformål, samtidig som sentrumsfunksjonene vil få økt etterspørsel fra et større omland.

Kirkenes sentrum karakteriseres i dag av å være det merkantile, kulturelle og administrative senter i kommunen, iblandet boligbebyggelse, hvor hovedtyngden er oppført på 50-tallet i tråd med planene for gjenreisning. På 70-tallet nådde tettstedet grensene for naturlig ekspansjon innenfor lett tilgjengelige arealer, hensyn tatt til gruvevirksomhetens behov. Hesseng og Sandnes oppsto som nye tettsteder, knyttet til eksisterende kommunikasjonsstruktur. Samtidig ble det opparbeidet nye, sjøvendte, næringsareal i nærhet av Kirkenes sentrum.

Utviklingen har ført til at Sandnes og Hesseng i stor grad har blitt boområder for en befolkning med arbeidssted på Kirkenes, som igjen har ført til et energiforbruk til transport som er høyere enn hva som bør anses ideelt. Samtidig er handels- og servicesenteret Kirkenes blitt liggende inneklemt mellom to industriområder (Sydvarangers arealer og Prestøyområdet). Allerede i dag er det etterspørsel etter areal for handels- og servicevirksomhet utenfor det sentrum som er etablert, samtidig som de næringsetableringer som har skjedd på industriarealene er fragmenterte, med store parkerings- og lagerareal, som et resultat av god arealtilgjengelighet.

Med de forutsetninger som ligger i kommunestyrets vedtak om kommuneplan 2003-2015, kan man se for seg at de utfordringene som ligger innenfor sentrumsfunksjoner for en befolkning på 12000, og med muligheter for vekst som handelssentrum også for tilreisende fra naboland, kan løses etter disse alternativ:

- a) en fortetting av Kirkenes sentrum
- b) oppbygging av en sentrumssatelitt i Kirkenes
- c) spredning av tradisjonelle sentrumsfunksjoner til andre tettsteder på halvøya

a) Fortetting av dagens sentrum

vil bidra til å styrke Kirkenes rolle ikke bare som lokalt, men også regionalt, sentrum. Som regionalt sentrum vil Kirkenes i tillegg til forretninger innenfor tradisjonell dagligvare, bli et marked for økende antall spesialforretninger. Kundegrunnet vil i noen grad kunne baseres på kollektivtransport, men andelen av egentransport på samtidig påregnes økt..

En ekspansjon innenfor dagens sentrumsavgrensning vil måtte skje gjennom fortetting i høyde og ved tilbygg. I dette bilde må det også forsettes at uegnede bygg rives for å gi plass for mer hensiktsmessig utnyttelse av arealer. Dette anses mulig uten å endre strukturen på gatenett og uten å frata stedet den identitet innbyggerne har til stedet gjennom gjenreisningsarkitekturen.

I denne modell må det finnes løsninger for et økende behov for parkering, også under bakkenivå. Samtidig vil det være mulig å utelukke spesielt arealkrevende bransjer, som motorkjøretøy, trelast og andre større byggvarefirma, hagesentra og lignende fra etablering i et fortettet sentrum. Disse må i så fall tilbys lokalisering andre steder i nærhet til gode transportsystem.

Hensikten med denne modell er å skape det sterkest mulige tyngdepunkt for alle typer service og et bredest mulig spekter av merkantil og kulturell karakter. En konsekvens av dette bør være at det i de øvrige tettsteder på Kirkeneshalvøya *ikke* etableres annen forretningsmessig

virksomhet enn det som skal dekke lokalbefolkningens dagligvarebehov, og eventuell regionalt rettet virksomhet innanfor bransjer med særleg stort arealbehov.

I denne modell er plangruppens oppfatning at også de sentrale deler av kommunal offentlig struktur, kulturinstitusjoner og lignende, bør utvikles innanfor sentrumsavgrensningene for Kirkenes, dels i eksisterende lokaliteter, dels ved en konsentrasjon i form av bedre utnyttelse, eksempelvis av arealet som i dag benyttes av barne- og ungdomsskole, svømmehall, Kompetansesenter og idrettsplass.

fortetting i eksisterende boligområder vil gi et begrenset antall ny boenheter. Bare ved å fjerne deler av eksisterende bebyggelse og føre opp bygg med flere boenheter, vil man kunne møte ønsket om boliger innanfor dagens sentrum hos en økende befolkning. En satsing på at all sentrumsutvikling skal skje innanfor gjeldende arealgrensar kan likevel på sikt føre til behov for å sanere boligkvartal til fordel for næringsvirksomhet og offentlig service.

I denne modell vil industri og havnerelatert virksomhet bli kanalisert til Prestøya industriområde, sagbruksområdet og Sydvarangers industriareal, med mulig ekspansjon langs Bøkfjordens vestsida (Jakobsnes-Ropelv) og/eller langs Langfjorden fra Slambanken mot Leirpollen.

b)Oppbygging av sentrumssatelitt i Kirkenes

Dette innebærer at man tillater annan næringsvirksomhet enn industri å etablere seg i området langs Arbeidergata og på Prestøya Industriområde. Kundegrunnlaget antas i hovudsak å komme med egentransport som på en eller annan måte må føres gjennom det eksisterende sentrum. En effektiv utnyttelse av de aktuelle arealar gjør det ønskelig at det etableres handelssentra fremfor enkeltstående forretninger. Det bør også vurderes om det skal stilles krav til parkering under bakkenivå. Ut fra et ønske om å gjøre Kirkenes til et regionalt tyngdepunkt vurderes denne modell likevel dårligere enn et samlet sentrum, da de to sentra vil kunne komme i innbyrdes konkurranse, hver for seg ikke gi et samlet servicetilbud, og øke transportbehovet i de mest tettbygde deler av byen.

Forståelsen for behovet av fortetting av eksisterende boligmasse i sentrum antas å være mindre ved denne løysning. Dermed oppstår et større behov for nye boligfelt på Hesseng, Sandnes og i Bjørnevatt, eventuelt at det blir lagt ut nye, mer sentrumsnære områder.

Denne modell forutsetter at handels- og servicenæringa kan konkurrere med industri og havnerelatert virksomhet om de same arealar. Dermed vil behovet for å tilrettelegge arealar for ny virksomhet til industri og havneformål bli fremskyndet.

c) Spredning til andre tettsteder på Kirkenes-halvøya

Hesseng har i dag enkelte funksjoner som strekker seg ut over de lokale behov. Stedet ligger også sentralt i forhold til regionale transportveier. En modell kan derfor også være å utvikle dette. Dette kan skje ved bare å lokalisere arealkrevende handelsvirksomhet som vanskelig kan plasseres i et fortettet Kirkenes sentrum i området, men også ved å utvikle en mer komplett sentrumsdannelse. Dette bør i så fall skje i tilknytning til eksisterende senterstruktur på Hesseng. Kommunen vil, befolkningsøkning til tross, ikke bli et slikt regionalt tyngdepunkt at den utvikler to komplette sentra. Dette innebærer at også lokalbefolkninga vil måtte forholde seg til begge, med konsekvens et økt transportbehov.

En slik etablering vil kunne lette presset på boligtomter nærmere Kirkenes, men samtidig antas en større del av befolkningsveksten enn forutsatt i kommunestyrets vedtak å ville komme i områdene Hesseng/Sandnes og Bjørnevatn.

Gjennomført samlokalisering av det videregående skoleverk i kommunen til Hesseng og vedtak om bygging av idrettshall i området, kan være grunnlag for ringvirkninger som forsterker Hessengs rolle på det kulturelle og sosiale plan, og gi anledning til å utvide det offentlige tilbud på disse områder.

I denne modell kan det tenkes at industriell virksomhet som er lite avhengig av sjøtransport kan legges til arealer i Hesseng/Sandnes-området, fremfor på de etablerte areal i byen. Dette kan isolert innebære en reduksjon av transportbehov i forbindelse med arbeidsreiser.

Kommuneplangruppen ønsker at Planutvalget drøfter de hovedalternativ som er skissert ovenfor, og gir en tilbakemelding om hvilket av dem som skal legges til grunn for det foreløpige planutkast.

Sentrumsfunksjoner i distriktene

I kommunestyrets retningslinjer for arealbruk vektlegges at eksisterende tettsteder i kommunen skal videreutvikles som attraktive boområder. Under folkemøter er det kommet klart frem at et attraktivt boområde i distriktene må ha et minimum av senterfunksjoner. Dette styres ikke av arealbruken alene, men er minst like knyttet opp til privatøkonomisk vurdering ved etablering av virksomhet, i form av lokal kundekrets, tilgang på arbeidskraft i nærmiljøet, og lignende. Det vil også ofte være avgjørende hvor offentlige institusjoner ligger og kommunale tjenester tilbys.

Med forventet utvikling i kommunal økonomi, vil det bli tvingende nødvendig ikke bare å se på volum og effektivitet i kommunal tjenesteproduksjon. Det synes også nødvendig å endre strukturer. En måte å møte dette på kan være å peke ut et noe mindre antall steder i kommunen enn de som i dag er betraktet som "tettsteder i distriktene" som satsingsområder, og gjennom dette legge til rette for mer robuste senterdannelser som har de tilbud omlandet har de største behov for, og som gjør boområdene attraktive.

Kommuneplangruppen ønsker at Planutvalget drøfter om enkelte tettsteder i distriktene skal tilrettelegges med en infrastruktur som "lokalt senter" for en større del av distriktet, og gi tilbakemelding om hvilke steder som i så fall bør få denne status i det foreløpige planutkast.

2. Arealer for fremtidig havneutbygging

Med de perspektiver som trekkes opp om olje/gass-utvinning i Barentshavet, behovet for service til skipsfart og offshore, samt interessen for omlasting av en rekke produkter i Kirkenes havn, bør kommuneplanen ta høyde for at ytterligere havneutbygging med dertil hørende bakareal, vil bli nødvendig. Nye internasjonale sikkerhetsregler for kontroll med skip og mannskap kan gjøre det nødvendig å kanalisere ulike former for trafikk til ulike kaier. En økt aktivitet over kai vil kunne medføre høyere støynivå i nærområdet, og økt landtransport til og fra områdene.

Både kommuneplangruppen og eksterne interesser ser Slambanken som et interessant område å utvikle til formålet. Imidlertid registreres det fornyet interesse for en jernbaneforbindelse

mellom Kirkenes og Russland. I plansammenheng bør det derfor sikres en trasé for slik fremføring. Den mest aktuelle vil ha endepunkt som gjør at Slambanken i denne omgang bør reserveres for transitt av jernbanegods.

Dersom Sør-Varanger kommune skal ta mål av seg til basefunksjoner innen norsk og russisk offshore-virksomhet, må det reserveres ytterligere areal. Det arbeides for tiden med å få frem hvilke krav som i så fall stilles, og hvor store landareal det vil dreie seg om. Både Bøkfjordens vestsida og Langfjorden ut til Leirpollen kan være aktuell. Med bakgrunn i den registrerte interesse for oljeomlastning, bør også Reinøyas egnethet for denne type virksomhet diskuteres, dersom man politisk velger å satse på basefunksjoner langs Bøkfjordens vestsida.

Kommuneplangruppen ønsker at Planutvalget drøfter hvilke nye områder som skal foretrekkes avsatt i arealplanen med sikte på vidare havneutbygging og eventuell basefunksjon for olje/gass-virksomheten.

De områder som i dag synes mest aktuelle er angitt på vedlagt kart.

3. Trasé for ny hovedinnfartsåre

I Nasjonal Transportplan er ny hovedinnfartsåre til Kirkenes ikke prioritert. Kommunen har påpekt dette i sin uttalelse til planen, hvor det heter at denne er absolutt nødvendig, uavhengig av om man også får en jernbaneløsning mot Russland. I tillegg påpekes at Elvenes bru vil bli en flaskehals ved økt trailertrafikk over Storskog.

I kommunedelplan for Kirkeneshalvøya fra 1995 er det angitt flere mulige traséer. Både fra folkemøter og i interne drøftelser har kommuneplangruppen kommet frem til at det er et behov for en avklaring av hvilket alternativ som bør velges. Dette kan føre til et mer målrettet politisk arbeid for å få saken prioritert i NTP, og samtidig bidra til at man i kommuneplansammenheng sikrer hensiktsmessig planlegging av øvrig infrastruktur og nye bolig- og næringsareal, samtidig som man søker å løse konflikter mellom den valgte løsning og mulige miljø- og friluftinteresser.

Med bakgrunn i utredningen "Alternative vegtraséer til Kirkenes" av 1996, som tar utgangspunkt i at hovedinnfartsåren skal ha sitt endepunkt på Prestøya Industriområde, omtales nedenfor følgende alternativ:

- a) trasé som krysser Bøkfjorden
- b) tunnel gjennom Prestefjellet
- c) tunnel til Prestevann og vei i dagen mellom 1. og 2.vann
- d) trasé over Sydvarangers arealer i Solheimslia
- e) utbedret trasé Pasvikveien-Kirkegårdsveien-Hans Væggers vei

De tre første alternativ har alle fremføring i tunnel fra Soldaterbukta mot Kjerringstupet. I 1996 ble kostnadene ved trasé som krysser Bøkfjorden kostandsberegnet til 95 mill og tunnel gjennom Prestefjellet beregnet til 40 mill, eksklusivt kostnadene til opprusting av Rv 886 og Elvenes bro. På dette grunnlag er alternativet med tunnel til Prestevann og vei i dagen vidare anslått til 50 mill, eksklusivt de samme kostnader.

Trasé som krysser Bøkfjorden

Trasébeskrivelse:

Diskusjonsnotat for det vidare kommuneplanarbeidet

Fra tunnelinnslag, horisontalt gjennom Kjerringstupet – langs fjorden mot Langøra – bro over til Langnes – tilknytning til eksisterende vei ved Eidet og vidare til Kongsgammebukt – tunnel til Elvenes – derfra eksisterende Rv 886 til Russland og Hesseng.

Dette alternativ ble anbefalt i utredningen av 1996. Argumentene for og mot kan sammenfattes

Fordeler	Ulemper
<ul style="list-style-type: none">-All trafikk fra Russland mot Prestøya Industriområde vil kunne gå utenom boligområdene på Elvenes og Hesseng-Avstanden mellom Elvenes og Prestøya reduseres med ca 10 km-Knytter Jakobsnes som boligområde nærmere til Kirkenes-Vil gjøre kai og industriareal på Jakobsnes mer attraktive, med mulighet for utvidelse-Vil redusere kostnadene med opprusting av vei til et eventuelt havneområde i Ropelv, og knytte dette nærmere til havnene i Kirkenes-Reduserer behovet for å oppjustere Elvenes bro	<ul style="list-style-type: none">-Kan bidra til støypoblemer ved en eventuell utbygging av Langøra-Veien vil gå i strandsonen, og kan i så måte være negativ for miljø/friluftsliv

I arealsammenheng kan man se for seg at denne trasé vil ha følgende effekter:

- Vil utløse bynære boligområder i Langøra, som trolig har en billigere og mer trafikksikker adkomstvei enn å legge ny vei fra Televerket/Prestefjellet
- En eventuell utbygging av Prestevannslia vil kunne få adkomstvei på samme måte som Langøra, slik at dagens ubrutte friluftskorridor fra Grenselandsmuseet og sørover til RV 886 beholdes
- Ved at Jakobsnes knyttes nærmere til byen vil det kunne utløses attraktive boligområder
- Ny havneutbygging kan skje i området Svartaksla/Eide

Tunnel gjennom Prestefjellet

Trasébeskrivelse:

Fra tunnelinnslag i jevn stigning med utløp ved nordenden av 1. vann, hvor den knyttes til eksisterende E6.

Argumentene for og mot kan sammenfattes:

Fordeler	Ulemper
<ul style="list-style-type: none">-Vil gi lite støy/miljøbelastning på omgivelsene til traséen-Lite synlige inngrep i friluftsområder	<ul style="list-style-type: none">-All trafikk fra Russland vil gå gjennom boligområder på Elvenes og Hesseng-Elvenes bro og Rv 886 må opprustes på strekningen Elvenes-Bjørkheim

I arealsammenheng kan man ikke se at denne løsningen har effekter for tilrettelegging av nye områder til bolig eller næringsformål.

Tunnel til Prestevann og vei i dagen vidare

Trasébeskrivelse:

Fra tunnelinnslag i stigning med utløp nord for Prestevann, deretter i dagen vestover, med tilknytning til eksisterende E6 mellom 1. og 2. vann.

Argumentene for og mot kan sammenfattes:

Fordeler	Ulemper
<p>-Det blir etablert en "rundkjøringsmulighet" rundt Kirkenes sentrum, som nye boligområder kan knyttes til</p> <p>-En utbygging av områder langs veien kan skape grunnlag for kollektivtransport i form av bybuss</p>	<p>-All trafikk fra Russland vil gå gjennom boligområder på Elvenes og Hesseng, og i nærområdet for mulige nye boligfelt</p> <p>-Elvenes bro og Rv 886 må opprustes på strekningen Elvenes-Bjørkheim</p> <p>-Veien vil gå gjennom brukte friluftsområder og avskjære utfartskorridoren fra Grenselandmuseet og sørover</p>

I arealsammenheng kan man se for seg at denne løsning vil utløse meget attraktive boligområder, nærmere sentrum enn kommunen kan tilby i dag i områdene

- 1.vannslia
- 2. vanns nordside
- Prestevannslia
- Langøra

Vedlagt dette notat følger en beskrivelse og kartskisse av alternative sentrumsnære arealer som kan tenkes utnyttet til boligformål, alt etter hvordan man velger trasé for hovedinnfartsvei. Samtidig gis en vurdering av fordeler og ulemper ved det enkelte område, samt om hvilke former for bebyggelse som bør tillates.

Over Sydvarangers areal i Solheimslia

Forslaget innebærer bare en omlegging av E6 mellom 1. vann og Kimek. For øvrig vil veien fortsatt gå gjennom sentrum. I forhold til de tre ovenstående alternativ finner ikke kommuneplangruppen fordeler ut over de som knytter seg til anleggskostnader.

Traséen utløser ingen nye arealer, men kan tvert om komme i konflikt med eventuell fremtidig industrivirksomhet på Sydvarangers område. Av andre ulemper kan nevnes:

- veien vil legge beslag på verdifulle areal gjennom sentrum
- veien vil sette klare begrensninger på mulighetene til å utvikle et Kirkenes med "ansiktet mot sjøen"
- løsningen gir dårlig trafikkikkerhet
- sentrums kvalitet vil bli redusert av støy, luftforurensning og visuell forurensning

Pasvikveien-Kirkegårdsveien-Hans Væggers vei

Denne trasé brukes i dag delvis av tungtrafikk til/fra havn og Prestøya Industriområde. Heller ikke her finner kommuneplangruppen fordeler ut over de som knytter seg til anleggskostnader.

Traséen utløser ingen nye arealer. Man må tvert om være innstilt på å ekspropriere areal fra tilstøtende boligeiendommer for å oppnå tilstrekkelig bredde. Dette, sammen med problem knyttet til trafikksikkerhet, samt økt støy og luftforurensning, vil redusere bokvalitet i store deler av det mest sentrumsnære boligområdet. Veien vil i tillegg øke de problemer som er knyttet til trafikksikkerhet for brukerne av skoleområdet.

Kommuneplangruppa ønsker at Planutvalget drøfter de ulike løsninger som er skissert ovenfor, hensiktsmessigheten ved å foreta ett valg av trasé som kjøres frem i kommuneplanen, og gir tilbakemelding om hvilket dette i så fall skal være.

4. Forvaltning av utmarksarealene

Administrasjonen planlegger hytter, båtnaust, revisjon av scooterløypenett og annen bruk av utmark ut fra retningslinjene for arealbruk vedtatt av kommunestyret 10.12.02, men ser et behov for ytterligere føringer for;

Utnyttelse av sand- og grusforekomster

Sør-Varanger kommune har registrert mellom 150 og 200 sand- og grusforekomster, med en mektighet som gjør kommunen selvforsynt i uoverskuelig fremtid. Hoveduttaket i Hallonenåsen vil alene ha masser tilstrekkelig ut over kommende planperiode.

Kommuneplangruppa ser det likevel ønskelig at sand- og grusforekomster registreres i arealdelen, og at det foretas en prioritering av den rekkefølge nye masseuttak skal åpnes etter, samtidig som det innføres bestemmelser om regulerings-, drifts- og istandsettingsplaner.

De fleste forekomster ligger i områder som vil bli overtatt av Finnmarkseiendommen. Det er i øyeblikket ikke klarlagt om dette selskap bare vil forvalte grunn, eller om det også vil etablere eget selskap for utnyttelse av naturressurser. Uansett bør det i kommuneplansammenheng arbeides for at grunneier ikke kan åpne uttak uten en av kommunen godkjent plan.

For kommersiell utnyttelse av nye forekomster vil det i de fleste tilfeller også kreves terreng-inngrep i form av vei. Noen av forekomstene har en slik beliggenhet at drift vil komme i konflikt med reindriftens og friluftslivets interesser. For brukere av massene er det av transportøkonomiske grunner klar interesse av at det finnes uttak spredt i hele kommunen, mens det miljømessig er å foretrekke et mindre antall, med klare pålegg om istandsetting når virksomheten opphører.

Kommuneplangruppa ønsker at Planutvalget gir signaler om hvorvidt uttak av grus og sand skal konsentreres om et begrenset antall uttak, sentralt eller distriktsmessig, om det skal utarbeides en prioritert rekkefølge for nye uttak, og om det bør innføres som prinsipp av driftstillatelse bare skal tildeles firma som forplikter seg i forhold til de bestemmelser for drift og istandsetting som kommunen gir.

Vedlegg 5

Oppsummering etter møtet med FUP 27.01.04

Fra administrasjonen foretok kommuneplanlegger Halvard Kvamsdal en kort innledning.

Følgende hovedproblemstillinger i hht. notat ble diskutert;

1. Sentrumsutvikling (Kirkenes sett i relasjon til andre sentrumsnære områder)
Sentrumsfunksjoner i distriktene
2. Arealer for fremtidig havneutbygging
3. Trase for ny hovedinnfartsåre til Kirkenes industriområder/havn/sentrum
4. Forvaltning av utmarksarealene

Ad. Pkt. 1.

Sentrumsutvikling.

Kirkenes skal fortsatt fremstå som handelssentrum i Sør-Varanger, og det videre med fortetting i sentrum. Arealkrevende og ikke sjørelatert virksomhet kan plasseres på de andre tettstedene på Kirkeneshalvøya.

Sv v/ Ole Gabrielsen tar forbehold om for sterk fortetting i sentrum og vil ikke gå inn for å bygge ned blant annet grøntarealer.

Bolig. Administrasjonen utreder alternativer som naturlig utløses av valg av hovedinnfartsåre, samt Toppenfjellene.

Sentrumsfunksjoner i distriktene.

Ønsker å opprettholde dagens struktur/ hovedlinjer og styrke/ gi spesiell prioritet til eksisterende skolesentra.

Ad. Pkt. 2.

Arealer for fremtidig havneutbygging.

Administrasjonen utreder alle 5 alternativer. Enighet om at ”slambanken” må prioriteres først.

Ad.pkt. 3.

Trase for ny hovedinnfartsvei.

Administrasjonen utreder alternativ A og C.

Ad. Pkt. 4.

Forvaltning av utmarksarealer.

Tema var forvaltning av grus – og sandforekomster. Grus og sandforekomster må gjøres tilgjengelig i alle bygdene. Det må utarbeides verktøy for kontroll og styring med disse fremtidige uttak. Øvrig utmarksforvaltning i hht. vedtatte retningslinjer for arealbruk.