



Sør-Varanger kommune



Planbeskrivelse

Kirkenes Industrial Logistics Area (KILA)

Detaljregulering for sørlig atkomst til KILA

Revidert 03.07.2015

Planens ID:	20302013019
Arkivsak ID:	14/622
Dato:	09.06.14
Varsel om oppstart:	28.02.14
1.gangs behandling:	03.07.14, UFPS 067/14
Utlagt til offentlig ettersyn:	04.07.14-15.09.14
Dato for siste revisjon:	03.07.15
2.gangs behandling:	13.08.15, UFPS 047/15
Dato for vedtak i kommunestyret:	26.08.15, KST 045/15

Revisjon:	Revisjonen gjelder:		Utførende	Godkjent:	Dato:
2	Forslag til planbeskrivelse		SHN	SHN	2015-07-03
1	Forslag til planbeskrivelse		MAHAA	KBO/SHN	2014-06-03
	Samlet revisjon				
PlanID: 20302013019	Saksnr.: 14/622	Saksbeh.: Vegar Trasti			Dato:
	Dokumenttittel:				
	Detaljregulering for sørlig atkomst til KILA Planbeskrivelse				
	Redaksjon: Norconsult AS Vestfjordgaten 4, 1338 Sandvika Norge Epost: martine.haaland@norconsult.com				

INNHOOLD

1	FORENKLET ILLUSTRASJON	5
1.1	Eksisterende situasjon	5
1.2	Mulig fremtidig situasjon	5
2	BAKGRUNN	6
2.1	Utvikling av Kirkenes Industrial Logistics Area (KILA)	6
3	TILTAKET	7
4	EKSISTERENDE FORHOLD	8
4.1	Eiendomsforhold	8
4.2	Næringsinteresser	8
4.3	Barn og unge	8
4.4	Kulturminner	8
4.5	Teknisk infrastruktur	8
4.6	Årsdøgntrafikk og hastighet	9
4.7	Trafikksikkerhet og ulykkesdata	9
4.8	Tilrettelegging for gående og syklende	9
4.9	Landskapsverdier	10
4.10	Grunnforhold/Geologi	11
4.11	Forurenset grunn	11
4.12	Ras- og skredfare	12
4.13	Naturmangfold	12
5	PLANSTATUS	14
5.1	Overordna føringer for planarbeidet	14
5.2	Overordna planer	16
5.3	Reguleringsplaner	17
5.4	Pågående planarbeid	18
6	MEDVIRKNING	19
6.1	Innspill ved varsel om oppstart av planarbeid	19
7	FORSLAGSSTILLERS FAGLIGE BEGRUNNELSE	20
7.1	Formålet	20
7.2	Valg av trasé og utforming	20
7.3	Kryssløsning ved E6	21
7.4	Dimensjonering av veg og gang- og sykkelveg.	22
7.5	Utforming av tunnelanlegg	22
7.6	Vurdering av påhuggsplassering på KILA	23
7.7	Tunnelpåhugg i øst	23

7.8 Utfylling på Slambanken	23
8 PLANFORSLAGET	24
8.1 Planavgrensning	24
8.2 Reguleringsformål	24
8.3 Bebyggelse og anlegg (PBL 12-5 nr. 1)	24
8.4 Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur (PBL 12-5 nr. 2)	24
8.5 Hensynssoner (PBL 12-6 jamfør 11-8a)	25
8.6 Bestemmelsesområde (PBL 12-7)	25
8.7 Fellesbestemmelser	26
9 VIRKNINGER AV PLANFORSLAGET	27
9.1 Overordna planer	27
9.2 Eiendomsforhold	27
9.3 Næringsinteresser	27
9.4 Trafikale konsekvenser	27
9.5 Støy	31
9.6 Kulturminner	31
9.7 Landskapsverdier	31
9.8 Naturmangfold	32
9.9 Havnivåstigning	33
9.10 Nærliggende berganlegg	34
9.11 Steinsprang og skred	34
9.12 Risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS)	34

VEDLEGG

Planbestemmelser	datert 03.06.2014, revidert 03.07.2015
Plankart	datert 03.06.2014, revidert 03.07.2015
ROS-analyse	datert 02.06.2014

1 FORENKLET ILLUSTRASJON

1.1 Eksisterende situasjon



1.2 Mulig fremtidig situasjon



2 BAKGRUNN

I arbeidet med områdereguleringsplan for Kirkenes Industrial Logistics Area (KILA), vedtatt 25.04.12 sak 028/12, ble flere atkomstløsninger inn til havne- og næringsområdet utredet. En kombinasjon av to atkomster ble anbefalt:

- Tunnel fra Kirkenes sentrum i nord
- Vegtrasé fra E6 ved Hesseng i sør

Det ble i planbestemmelsene stilt krav om detaljregulering for begge atkomstløsningene samt for alle byggeområder innenfor formål industri. Detaljregulering av atkomster er derfor en forutsetning for å utvikle eksisterende slambank i Langfjorden til havne- og næringsområde.

Hensikten med dette planarbeidet er å legge til rette for sørlig atkomst fra E6 nordvest for boligfeltet Hesseng. Vegen går over Stormyra og inn til Slambanken. Videre inn mot Kirkenes sentrum skal det etableres tunnel. Påhugget ved KILA og halve tunnelen inngår i dette planforslaget, mens resten av tunnelen og påhugget i Kirkenes sentrum behandles i egen detaljreguleringsplan.

2.1 Utvikling av Kirkenes Industrial Logistics Area (KILA)

Sør-Varanger kommune har i kommuneplansammenheng prioritert en utbygging av KILA som havne- og næringsområde. Området eies i dag av Tschudi Kirkenes AS (tidl. Sydvaranger AS).

På bakgrunn av styrevedtak i Tschudi Kirkenes AS 31. mars 2009 og formannskapsvedtak i Sør-Varanger kommune 1. april 2009, innledet partene et samarbeid om områdereguleringsplanen for å utvikle slambanken til et næringsområde primært knyttet til gass- og oljeleting/-utvinning i Barentshavet og videre inn på russisk sokkel. Området er også tenkt benyttet til maritim transport- og logistikkvirksomhet og næringsvirksomhet generelt.

KILA ønskes utviklet slik at arealet får en god industriell og kommersiell verdi sett i forhold til de fremtidige aktiviteter utenfor Øst-Finnmark og Nordvest-Russland. Videre skal området dekke kommunens behov for sentrumsnært næringsareal.

KILA skal tilby lokaliteter med nødvendig tilgang til kaier, hovedvegforbindelse, vann- og elektrisitetsforsyning og avløp, med det mål å opprette en internasjonal klynge for å betjene olje- og gassnæring og maritim transport i Barentshavet. Sammen med Kirkenes by og dens offentlige tjenester og private bedrifter, er forretningsideen å bli kjernen i et "One stop shopping"-konsept.

Næringsparken vil bli utviklet med fokus på:

- Bedrifter som skal yte service til den kommende olje- og gassnæring i Barentshavet
- Maritim transport og logistikk
- Næringsvirksomhet generelt

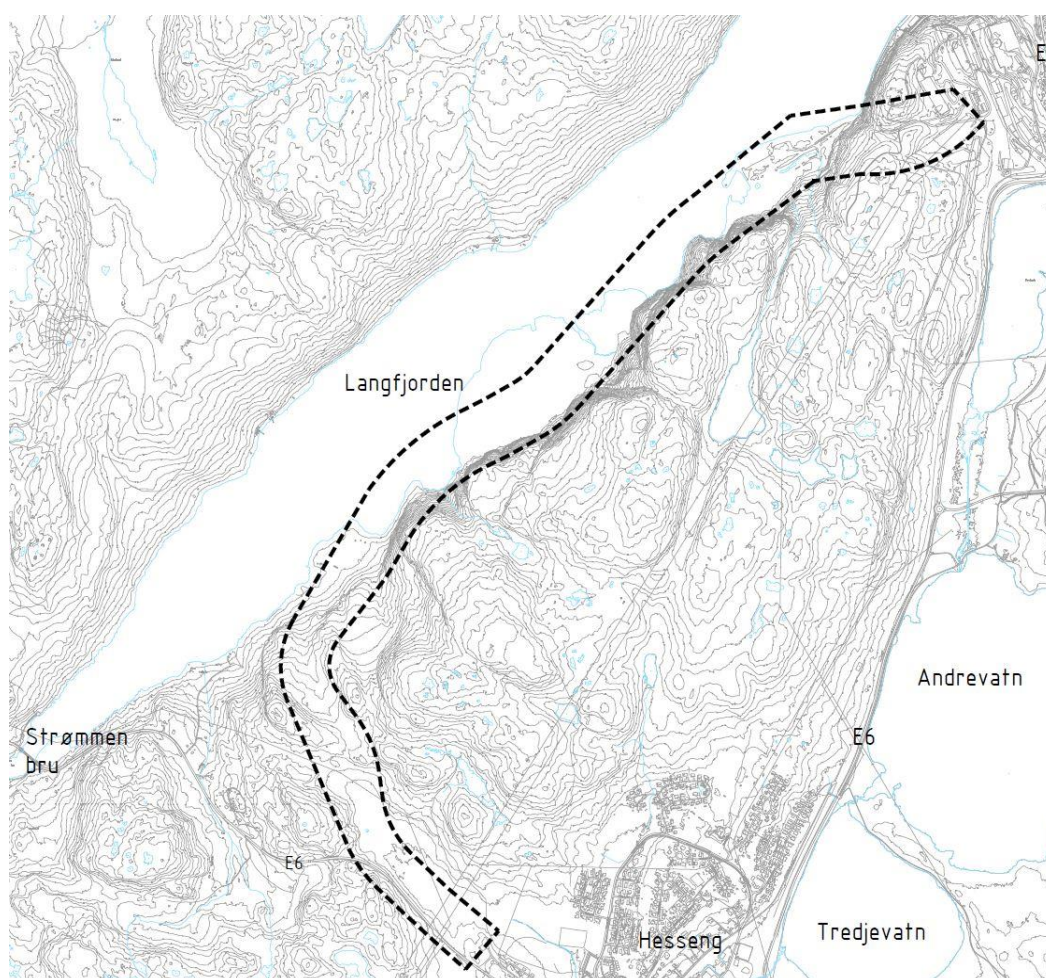
3 TILTAKET

KILA ligger i Langfjorden, sørvest for Kirkenes sentrum og vest for Toppenfjellet.

Hensikten med planarbeidet er å legge til rette for sørlig atkomst til KILA. Det er planlagt kryssløsning fra E6 nordvest for Hesseng boligfelt, deretter går vegen inn til Slambanken over Stormyra. Ny veg følger fjellskrenten fra Toppenfjellet nordover på Slambanken. Ved planlagt tunnel mellom KILA og Kirkenes sentrum etableres en rundkjøring for å sikre god trafikkfordeling på området. Det legges til rette for etablering av gang-/ sykkelveg på hele strekningen.

Følgende planer vil bli berørt av tiltaket:

- Områderegulering for Kirkenes Industrial Logistical Areal (KILA)
Planid: 2011011, vedtatt: 25.04.2012



Planområdet ved varsel om oppstart

4 EKSISTERENDE FORHOLD

4.1 Eiendomsforhold

Følgende eiendommer inngår i planforslaget:

Gnr/bnr: 25/94, 25/221, 25/222, 25/58, 25/201, 25/174, 25/172, 25/2, 25/9, 25/4.

Deler av vegstrekningen går over privat eiendom Beddarineset (gnr/bnr 25/9 og 25/4) og Finnmarkseiendommens grunn (gnr/bnr 25/172).

4.2 Næringsinteresser

Sør-Varanger kommune har i kommuneplansammenheng prioritert en utbygging av KILA som havne- og næringsområde. Detaljregulering av atkomster inn til KILA er en forutsetning for å utvikle eksisterende slambank i Langfjorden til havne- og næringsområde.

4.3 Barn og unge

Planområdet er utilgjengelig for barn og unge. Det er ikke lekeområder i eller i nærheten av planområdet.

4.4 Kulturminner

I forbindelse med områdereguleringen for KILA planid 2011011 ble det i samarbeid med kulturminnemyndighetene gjennomført arkeologiske forundersøkelser ved KILA, i barmarksperioden 2009. *"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."* Sørlig atkomst bygger på alternativ 3 og det er av den grunn ikke behov for ytterligere undersøkelser utover de som er foretatt. Det er heller ingen registrerte kulturminner i Riksantikvarens kulturminnesøk.no.

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 fra et tidligere gårdsanlegg som er ansett som verneverdige i følge kulturminnemyndighetene. Det er et våningshus oppført i 1869 og et sauefjøs fra ca.1920. Våningshuset benyttes i dag som fritidsbolig. Store deler av bygningsmassen i Finnmark forsvant under andre verdenskrig. Dette gjør at husene på gnr/bnr 25/4,9 er noen av de få bygninger i Finnmark fra tiden før 2. verdenskrig.

4.5 Teknisk infrastruktur

Nord for E6 ved Stormyra, Maggadalen, har Varanger Kraft en 22 kV høyspentlinje som krysser planområdet. Planområdet krysser også to av Statnetts ledninger, 132 kV ledning Varangerbotn – Kirkenes og 132 kV ledning Bjørnevattn – Kirkenes ligger like utenfor planens avgrensning.

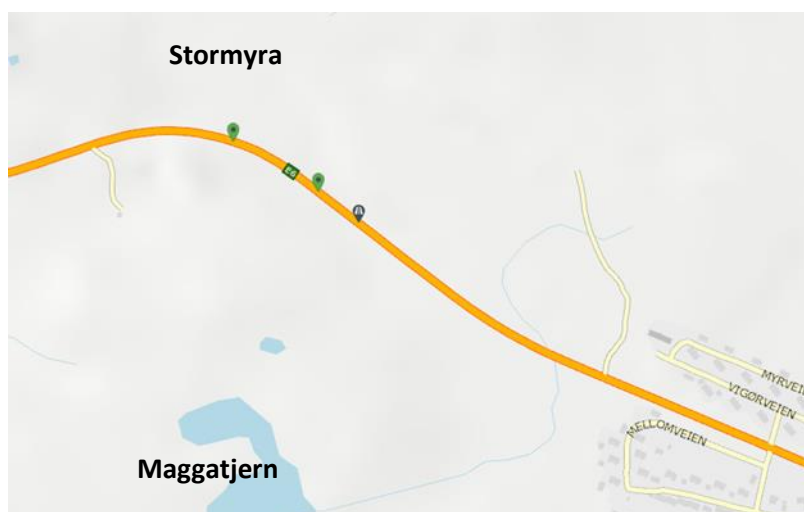
4.6 Årsdøgntrafikk og hastighet¹

Hovedinnfartsåren til Kirkenes er E6. Ved planområdet vest for Hesseng har E6 en årsdøgntrafikk på ca. 1855 kjøretøyer pr. døgn (2013). Tungtrafikken utgjør 15 %, og fartsgrensen er 80 km/t.

E6 ved Hesseng har en ÅDT på 7045-7295 kjøretøyer pr. døgn, og E6 nordover fra Hesseng mot Kirkenes har en ÅDT på 7250 kjøretøyer pr. døgn. Tungtrafikkandelen på disse vegstrekningene er 12 %. Fartsgrensen på E6 ved Hesseng er 50 km/t, videre nordover mot Kirkenes er fartsgrensen 80 km/t.

4.7 Trafikksikkerhet og ulykkesdata²

Det er registrert bare 2 ulykker på E6 ved Stormyra, Maggadalen. Ulykkene er registrert i 1998 og 1980. Begge ulykkene skjedde på vegstrekning uten kryss eller avkjørsel. Den ene ulykken var bilulykke, møteulykke i kurve og 2 lettere skadet. Den andre ulykken var MC-ulykke, forbikjøringsulykke og 1 lettere skadet.



Ulykkesdata (Kilde: vegvesen.no, vegkart)

4.8 Tilrettelegging for gående og syklende

Det er etablert gang-/ sykkelveg langs E6 ved Hesseng mellom Fv 885 og E105 (Bjørkeheimskrysset), og langs E105 til Ekhaugen boligfelt. Fra Hesseng til Kirkenes er det sammenhengende gang-/ sykkelveg. Gang-/ sykkelvegen ligger på vestsiden av E6 ved Hesseng, og krysser E6 og jernbanen nord for Tredjevatn. Videre nordover mot Kirkenes ligger gang-/ sykkelvegen på østsiden av E6.

Det er ikke gang-/ sykkelveg langs E6 i området hvor atkomstvegen til KILA sør skal etableres.

¹ Kilde: vegvesen.no/vegkart/trafikkmengde

² Kilde: vegvesen.no/vegkart/trafikkulykker

4.9 Landskapsverdier

I det følgende omtales landskapsverdiene i planlagt trasé for ny atkomstveg til KILA. For ytterligere beskrivelse av landskapsverdier knyttet til industri- og havneutbyggingen, vises det til konsekvensutredningen som ble gjort i forbindelse med områdereguleringen (vedtatt 25.4.2012).

Området er hovedsakelig et naturlandskap. Landskapskvalitetene i området er som helhet, vurdert som typiske og representative for regionen. De vurderes ikke som unike i regional eller nasjonal sammenheng. Landskapsverdien vurderes som middels.



Slambanken er et tydelig uttrykk for menneskelig aktivitet, men underordner seg naturens lover og er formet av flo og fjære. Terrenget skråner markert opp mot Toppenfjellet fra Slambanken.



Myr langs E6 nordvest for Hesseng. Traseen for ny veg til KILA planlegges ført gjennom dette landskapsrommet



Kulturlandskapet rundt det nedlagte småbruket Beddari på Beddarineset sett fra sørvest. Toppenfjellet i bakgrunnen. Kulturlandskapet vurderes til å ha større lokal verdi.

Her er det tidligere beite- og jordbruksmark, ellers er det ingen jordbruksområder i planområdet.



Typisk vegetasjonsbilde i planområde: Bart fjell med lav trevegetasjon på steder med godt lokalklima.

4.10 Grunnforhold/Geologi

Bergart er hovedsakelig granittisk gneis med flere generasjoner granittganger, årer og bånd.

Sør i planområdet, ved ny avkjøring fra E6 ved Hesseng, er det torv og myr (Stormyra). Statens vegvesen påpeker i sin uttalelse til oppstart av planarbeidet, at det sannsynligvis er leire og/eller kvikkleire under torva.

Videre mot Langfjorden er det i hovedsak bart fjell med stedvis tynt dekke. I sør ved "Beddarigården" er det av NGU kartlagt tykk morene og to områder med tykk havavsetning. Det kan ikke utelukkes hvorvidt det er leire i disse områdene. Grunnundersøkelser må gjennomføres for å fastslå om området består av leire, og i så tilfelle om dette er kvikkleire.

Slambanken består av et 10–15 m tykt lag med avgangsmasser fra produksjonen i Sydvaranger gruver³.



Grunnundersøkelser

I 2010 ble det foretatt grunnundersøkelser på land og i sjø på Slambanken⁴. Disse viser relativt homogene grunnforhold. Prøver av løsmassene viser stort sett friksjonsmasser, varierende fra finsand og silt til fast lagret sand. I 2012 ble det utført prøvegraving⁵ som konkluderer med at en stor andel av løsmassene som finnes på Slambanken er fastere enn antatt.

Vinteren 2015 ble grunnundersøkelsene utvidet til også å omfatte området mellom E6 og Beddarineset og da særlig områdene over/langs stormyra. Datarapport fra undersøkelsene forelå 11.05.2015. Rapport med vurdering av dataresultatene forelå 01.06.2015. Konklusjonen er at veiløsning over/langs Stormyra kan etableres i henhold til forslag til detaljreguleringsplan.

Rapporten konkluderer med å tilrå følgende:

- Masseutskifting av myrmasser under vegfylling, og stabilisering av underliggende leire med kalksementpeler forventes å gi tilfredsstillende løsning med mindre og raskere setninger

4.11 Forurenset grunn

I forbindelse med grunnundersøkelsene i 2010 ble det også foretatt miljøprøver⁶. Miljøprøvene viser at avgangsmassene som er pumpet ut i Langfjorden er ikke forurenset av tungmetaller, PCB, PAH eller olje.

³ Notat, Slambanken Kirkenes Geotechnical assesment, Norconsult 2010

⁴ Grunnundersøkelser Slambanken Kirkenes, Multiconsult 2010.

⁵ Notat, prøvegraving ved Slambanken, Norconsult 2012.

⁶ Miljøundersøkelse, sammenstilling av analyseresultatene, Norconsult 2010.

Det er påvist konsentrasjon av TBT tilsvarende klasse IV og V i prøve nord på området, nærmest Kirkenes sentrum. TBT er en tinnorganisk forbindelse som kan være tungt nedbrytbar og oppkonsentreres i organismer. TBT er meget giftig for enkelte marine organismer. TBT har tidligere i hovedsak blitt brukt i bunnstoff til skip og båter. Dette er nå forbudt. Det er også analysert en prøve i sundet mellom det utfylte området og land. Sedimentet fra denne stasjonen inneholdt kobber.

Det antas at de påviste forurensningene er som følge av spredning fra forurenset sediment utenfor Kirkenes sentrum og fra skrog på båter som trafikkerer i området.

4.12 Ras- og skredfare

I henhold til NVE sine aktsomhetskart ligger store deler av traséen langs Langfjorden innenfor aktsomhetsområde for både steinsprang og snøskred. I mai 2014 ble det utført befarings- og vurderingsarbeid langs skredfare fra naturlig bratt terreng langs planlagt vegtrasé.

Steinsprang:

Det ble registrert og observert flere potensielle løsnemråder for steinsprang i fjellsiden langs Langfjorden. Flere steder er det skredvifter og urmasser etter historiske skredhendelser. Fordelen langs Langfjorden er at fjellsiden er bratt og utløpslengde med steinsprang vil være kort. Der terrenget er slakere forventes lengre utløpslengder.

Løsmasseskred:

Langs Langfjorden er det ingen eller lite løsmasser. Løsmasseskred er derfor ikke en aktuell skredfare.

Snøskred:

Terrenget har ingen spor etter større snøskred og er ikke et typisk snøskredterreng. Mindre snøskred kan likevel forekomme ned langs markerte søkk i terrenget. Det ble observert noe snø i enkelte søkk i terrenget, noe som kan tyde på at det kan legge seg vindtransportert snø (drivsnø) i fremkant av området. Det er antydning av nedbørsførende vindretning er fra nordvest, mens drivsnø blir transportert fra sør/sørøst. Dersom dette stemmer kan det være drivsnø som blir transportert til Langfjorden. Det er funnet et potensielt løsnemråde for snøskred mellom Hansabakken og Beddarineset (ca. profil 1000).

4.13 Naturmangfold

Det ble gjennomført feltarbeid i forbindelse med reguleringsarbeid for atkomstvegen i september 2011 (Bioforsk ved P. Aspholm) og juli 2012 (Norconsult ved T. Isdahl). Kartleggingsarbeidet har fokusert på vegetasjon på artsnivå og beskrivelse av eventuelle prioriterte naturtyper og rødlistede arter.

Vegetasjon

Fra planlagt avkjørsel fra E6 er det et smalt parti med bjørkeskog på bratt vegfylling. Generelt fremstår Stormyra som en fattig fastmattemyr. De mest verdifulle delene av Stormyra ligger i nordvest. Her finnes områder med rikmyr som er en prioritert naturtype. I de høyere partiene i nord og nordvest er det noe mer glissen og fattigere vegetasjon. Ved kollen nord for myra får en inn høyfjellsplanter som greplyng og fjellpyrd, i tillegg til de vanlige lyngartene. Det ble funnet to tuer av arten reinstarr. Dette er en rødlista art (kategori nær truet, NT), men lokalt i Sør-Varanger er den ikke spesielt sjelden. På nordsiden av kollen er terrenget kledd av glissen bjørkeskog, med feltsjikt bestående stort sett av lyngarter, finnmarkspors, molte, stormarimjelle og smyle. Langs bergvegger kommer det inn noe rikere partier, og en får innslag av hengeving, harerug, skogstorkenebb og fjelltistel. Lenger nord kommer en ned i noen grunne bekkedal.

Vegetasjonen her er noe rikere, og en får inn arter som ballblom, hvitbladtistel og tranestarr. Tresjiktet får noe mer innslag av rogn og gråor.

Nord i området stiger terrenget igjen, og en får tørre, stort sett treløse rabber preget av lyngarter, finnmarkspors, molte, sauesvingel, torvull, bjønnskjegg og fjellpryd. Her fantes også noen små forekomster av reinstarr (NT).

Ved Beddarineset treffer traséen på gammel kulturmark. Karplantefloraen her er nokså variert og artsrik, og den varierer veldig innad på kulturmarka grunnet variasjon i hydrologiske forhold. Særlig der det er fuktig ser vegetasjonen ut til å være preget av nitrofile arter, slik som sølvbunke, stornesle, enghumleblom, hvitbladtistel og hundekjeks. Dette klassifiseres som en sølvbunkeeng (Fremstad: G3) i gjengroing. På de tørrere partiene ser vegetasjonen ut til å være mindre nitrofil. Vegetasjonen her består blant annet av fjelltimotei, harerug, ryllik, småengkall, rødsvingel, engkvein, seterstarr, karve og et lite parti med silkenellik. Generelt ser det ut til at de tørreste og mest artsrike områdene ligger i de vestlige delene av kulturmarka, slik at det anbefales å legge traséen langs den østlige delen av kulturmarka. Enga i området var i relativt dårlig hevd, men det vil trolig likevel være riktig å avgrense de fineste delene av denne enga som den prioritert naturtypen slåttemark (D01). Grunnet dårlig hevd og begynnende gjengroing settes verdien til lokal verdi (C).



På den tørre delen av enga ble det funnet et lite parti med den litt mer sjeldne arten silkenellik som var oppført på forrige rødliste som Nær truet. Av andre arter ble det funnet blant annet fjelltimotei, harerug, ryllik, småengkall, rødsvingel, engkvein, seterstarr, karve og et lite parti med silkenellik.

Nord for Beddarineset går fremtidig trasé ned til stranda, og følger denne nordover til KILA. Stort sett består stranda her av større blokker og stein. Vegetasjonen er artsfattig, men en får inn spesialiserte strandarter som strandkjempe, skjørbuksurt, strandflatbelg, strandrug, saftstjerneblom, strandbalderbrå, vasshøymol og strandarve.

Områdene med rikmyr vil bli søkt sikret i størst mulig grad under anleggstiden ved at områdene blir tatt inn i anbudsdokumentene for å sikre de best mulig.



Fra Beddarineset og videre mot slambanken består stranda av større blokker og stein. Vegetasjonen er nokså artsfattig, men en får inn spesialiserte strandarter som strandkjempe, skjørbuksurt, strandflatbelg, strandrug, saftstjerneblom, strandbalderbrå, vasshøymol og strandarve.

Dyre- og fugleliv

Under vegetasjonskartleggingen ble det registrert et fjellvåkpar i fjellveggen nordøst for Beddarineset. Ut i fra fuglenes reaksjon på mennesker i området, tydet det på at de sannsynligvis også hadde et reir i umiddelbar nærhet.

5 PLANSTATUS

5.1 Overordna føringer for planarbeidet

Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging

Retningslinjene for samordnet areal- og transportplanlegging tilstreber å samordne planlegging av utbyggingsmønstret og transportsystemet for å tilrettelegge for en mest mulig effektiv, trygg og miljøvennlig transport, og slik at transportbehovet kan begrenses. Viktige tema er kollektivbetjening, gode forhold for sykkel, hensynet til gående og bevegelseshemmede, tilknytning til hovedvegnettet, grøntstruktur, biologisk mangfold og estetiske kvaliteter.

Rikspolitiske retningslinjer for barn og unge

Retningslinjer for barn og unge skal ivareta at arealer som brukes av barn og unge sikres mot forurensning, støy, trafikkfare og annen helsefare. Videre skal det sikres varierte og store nok lekearealer i nærmiljøet og avsettes tilstrekkelige arealer for barnehager.

Nye byggesteiner i nord - neste trinn i regjeringens nordområdestrategi

Regjeringens nordområdestrategi innebærer en kraftig satsing på næringsutvikling til lands og til havs og en opptrapping på investeringer til samferdsel, farleier og havner i nord. Nordområdesatsingen fokuserer på det nasjonale og det internasjonale. Dette dokumentet er både en oppsummering av alt arbeidet med nordområdestrategien frem til nå, og vegen videre, et styringsdokument.

Forskrift om fredning av pattedyr og fugler, Kirkeneshalvøya, Sør-Varanger kommune, Finnmark. Ikrafttredelse 04.12.1961, sist endret 1.1.2013

I henhold til lov av 1. desember 1954 om naturvern § 1 1. ledd, er alle pattedyr og fugler fredet hele året på Statens grunn på Kirkeneshalvøya i Sør-Varanger herred, Finnmark fylke. Med Kirkeneshalvøya menes i den

forbindelse området mellom Pasvikelva og Langfjorden begrenset i sør av en linje fra nordvestre hjørne av Boris Gleb (grensemerke 192) over Bjørnevatnet langs Bjørneelva til Langfjorden.

I henhold til Naturvernlovens § 3 kan det gjøres unntak fra fredningen, denne myndigheten er delegert til Kirke- og undervisningsdepartementet.

Sametingets retningslinjer ved endret bruk av utmark (vedtatt 2006)

I henhold til Finnmarkslovens § 4 kan Sametinget gi retningslinjer for hvordan virkningen for samisk kultur, reindrift, utmarksbruk, næringsutøvelse og samfunnsliv av endret bruk av utmark skal bedømmes.

Sametingets retningslinjer for vurderingen av samiske hensyn ved endret bruk av utmark i Finnmark, er regionale retningslinjer som ligger til grunn i kommuneplanleggingen.

5.2 Overordna planer

Fylkesplan for Finnmark 2006-2009

<u>Visjon:</u>	<i>"Finnmark – der drømmer blir virkelighet".</i>
<u>Utfordringer:</u>	<i>Arbeid – arbeid - arbeid</i>
<u>Arealpolitisk hovedmål:</u>	<i>"Finnmark – der vi tar vare på miljøet, sikrer en langsiktig og bærekraftig arealpolitikk og en fornuftig bruk av naturressurser og kulturarv".</i>
<u>Næringspolitisk hovedmål:</u>	<i>"Finnmark – der næringslivet er fremtidsrettet og konkurransedyktig med økt verdiskaping og sysselsetting basert på fylkets fortrinn og muligheter."</i>

Fylkesplanen gir retningslinjer for en rekke områder, blant annet naturvern, hyttebygging, anleggsutbygging og masseuttak, reindriftens arealvern, stedsutvikling og fiskeri og kystsoneforvaltning.

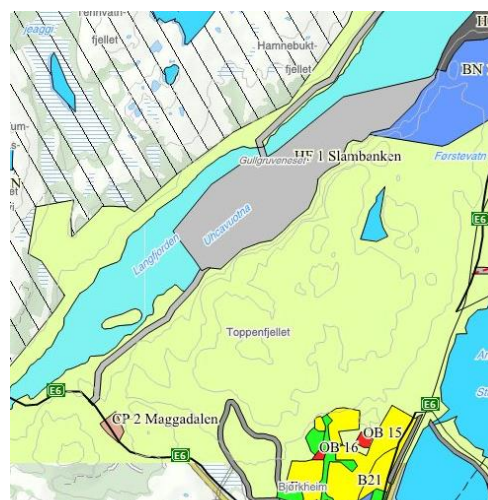
En viktig faktor i forhold til utvikling av arbeidsplasser i Finnmark har vært satsingen mot Nordvest-Russland på områdene servicenæringer og produksjon for det russiske markedet. Den geografiske nærheten til Russland med stor befolkning og store markeder gir muligheter innen flere sektorer.

Kommuneplan 2004-2016

Gjeldende kommuneplan for Sør-Varanger kommune, for perioden 2004-2016, ble vedtatt i kommunestyret i oktober 2005. Det er sju temakart tilknyttet kommuneplanen.

Det er avsatt trasé for atkomstveg til KILA fra sør. KILA (Slambanken) er primært utlagt til fremtidig havn. Planlagt trasé for sørlig atkomst vil gå over områder avsatt til LNF. Nord i planområdet inngår også områder avsatt til nåværende industri.

Som Vedlegg 1 til kommuneplanbeskrivelsen er det utarbeidet et dokument som beskriver bakgrunn for kommuneplanforslagets havneområder. Bakgrunnen for den utfyllende beskrivelsen av havneområdene er en forventning om at næringsutvikling i det alt vesentlige vil være offshore-rettet i de nærmeste år. Det er opplistet en prioritert utbyggingsrekkefølge, hvor KILA er førstevalget.

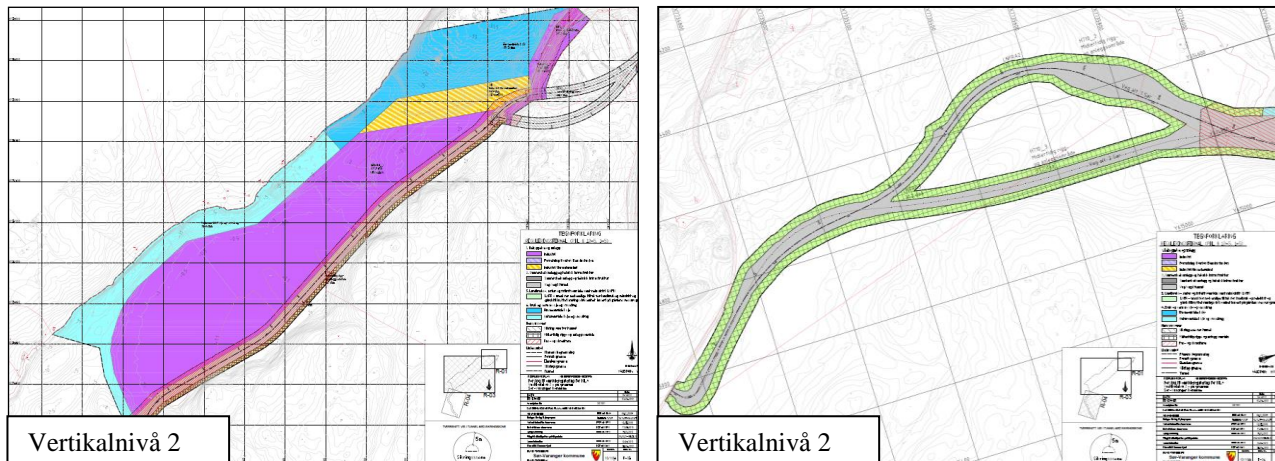


Utsnitt fra kommuneplanens arealdel 2004-2016 for Sør-Varanger kommune

5.3 Reguleringsplaner

Områdereguleringsplan for Kirkenes Industrial Logistics Area

Planen er vedtatt 25.4.2012, sak 028/12. Områdereguleringen inkluderer to alternative traséer fra E6 ved Hesseng i sør. Selve Slambanken er avsatt til industriformål.



Krav om detaljreguleringsplaner:

Planen stiller krav om å utarbeide detaljreguleringsplaner for alle byggeområder innenfor formål industri for vegtrasé fra sørvest og for tunnel fra nord.

Rekkefølgekrav:

Planen stiller krav om at atkomst til KILA etableres før det tillates oppføring av bygninger innenfor formål industri. Det stilles ikke krav til om det er vegtrasé fra sørvest eller tunnel fra øst som etableres først.

Vegløsninger:

Planen anbefaler en atkomstløsning med to vegger inn til Kila. I nord fra Kirkenes sentrum, med en ny rundkjøring i krysset Storgata x Solheimsveien (E6) x Kielland Torkildsens gate og i sør fra E6 rett vest for Hesseng. Dvs. en kombinasjon av 1 og 3 vist i kartet.

Dette er en robust løsning, fordi man har en alternativ atkomst dersom en av vegene skulle bli stengt på grunn av uhell mm. En tunnel i nord som eneste atkomst vil gi for stor sårbarhet ved uhell og andre hendelser. Samtidig er denne atkomsten viktig, da det er den korteste vegen til sentrum og Kirkenes havn, og til Sør-Varanger gruvers fabrikkannlegg i Kirkenes.

Atkomsten i sør gir enkel atkomst for godstransport til og fra området. Godstransporten vil i overveiende grad gå i denne korridoren. En viktig funksjon er å avlaste Kirkenes sentrum for godstransporten til og fra KILA. Atkomstvegen i sør vil



være en viktig atkomst for ansatte med arbeidsplass på KILA. Det forutsettes at vegen anlegges med gang- og sykkelveg.

Ny hovedvegforbindelse til Kirkenes

De to vegatkomstene vil sammen gi en ny hovedvegforbindelse til Kirkenes. Fra E6 i sør blir det en sammenhengende veg via Kila og frem til Kirkenes sentrum. Arbeidet med planarbeid for fremtidig overordnet hovedvegsystem i Kirkenesområdet er beskrevet under pågående planarbeid. For mer detaljer rundt utredningen av atkomstløsninger vises til vegutredningen datert 22.3.2011.

5.4 Pågående planarbeid

Detaljreguleringsplan for atkomst til Kila fra nord

Planarbeidet for atkomst fra Kirkenes sentrum, pågår parallelt og behandles i egen detaljreguleringsplan. Oppstart av planarbeid ble varslet iht. PBL § 12-8 den 15. juni 2013. Det skal etableres ny rundkjøring i krysset Storgata/Solheimsveien (E6) x Kielland Torkildsens gate med tunnelatkomst til KILA.

Konseptvalgutredning (KVU) for E6 Kirkenes – Høybuktknoen

Statens vegvesen har i samråd med øvrige statlige infrastrukturvirksomheter lagt frem et forslag til konseptvalgutredning (KVU) for området E6 Kirkenes – Høybuktknoen. KVUen skal avklare behov for nye veg- og infrastrukturløsninger i og til Kirkenes for å tilrettelegge for industriutvikling og utvikle sentrumsmiljøet. Statens vegvesen, Kystverket, Avinor og Jernbaneverket har sendt inn planforslaget til Samferdselsdepartementet som avgjør når planforslaget vil bli sendt ut på høring og innhenting av offentlige uttalelser.

Kommunedelplan for Tømmerneset

Sør-Varanger kommune anser at fremtidig havne- og industriutbygging på KILA (Slambanken), Leirpollen, Gamneset, og eventuelt Pulkneset alle er i stor grad avhengig av i prinsippet den samme infrastrukturen. Forslag til kommunedelplan for deler av Tømmerneset ble behandlet og godkjent av kommunestyret 17. juni 2015. Innsigelser knyttet til deler av forslag til kommunedelplan medførte at deler av planen er stilt i bero i påvente av nærmere avklaring knyttet til innsigelsene som foreligger fra fylkesmann, fylkeskommune og Sametinget.

6 MEDVIRKNING

Den 28. februar 2014 ble det varslet oppstart av planarbeid i Sør-Varanger avis og på hjemmesiden til Sør-Varanger kommune. Høringsfristen ble satt til 4 uker. Det kom inn 13 høringsuttalelse/innspill til oppstart av planarbeidet.

6.1 Innspill ved varsel om oppstart av planarbeid

Sammendrag av merknadene samt rådmannens merknader/tilråkning er oppsummert i tabellen under.

Løpenr.	Navn	Tilråkning for merknadsbehandling
1	Fylkesmannen i Finnmark	Merknaden tas til etterretning. Det vil bli gjennomført analyser som vurderer grunnlaget for de forhold fylkesmannen har påpekt.
2	Finnmark fylkeskommune	Merknaden tas til orientering.
3	Sametinget	Merknaden tas til orientering.
4	Statens vegvesen	Merknaden tas til etterretning. Det vil i samråd med Statens vegvesen bli vurdert utforming og lokalisering av kryss samt gjennomført geotekniske undersøkelser.
5	Fiskeridirektoratet	Merknaden tas til orientering
6	Skogbrukssjefen i Finnmark og Kvænangen kommune	Merknaden tas til orientering.
7	Statnett	Merknaden tas til etterretning
8	Varanger Kraft AS	Merknaden tas til orientering.
9	Finnmarkseiendommen (Fefo)	Merknaden tas til orientering.
10	Avinor	Merknaden tas til orientering.
11	Innspill fremmet ved folkemøte for kommuneplanen 11.03.2014 ved Hesseng Flerbrukssenter	Merknaden tas til orientering.
12	Tromsø Museum - Universitetsmuseet	Merknaden tas til orientering.
13	Advokatfirmaet Carlberg på vegne av Solveig Moen	Merknaden fra advokatfirmaet Carlberg på vegne av Solveig Moen tas til etterretning. Rådmannen forventer at utbygger tar kontakt med advokatfirma Carlberg og Solveig Moen når Utvalg for Plan og Samferdsel finner å kunne vedta å legge planforslaget ut til offentlig ettersyn.

7 FORSLAGSSTILLERS FAGLIGE BEGRUNNELSE

7.1 Formålet

Formålet med planen er å regulere atkomst til KILA fra E6 vest for Hesseng boligfelt. KILA er prioritert som fremtidig nytt havne- og industriområde i nær tilknytning til Kirkenes. Området mangler i dag en tilfredsstillende vegforbindelse, noe som er helt nødvendig for at området skal kunne fungere for formålet. Planlagt atkomstveg fra E6 ved Hesseng vil, sammen med planlagt tunnel fra Kirkenes sentrum, sikre god atkomst til havne- og industriområdet.

Atkomstvegene dimensjoneres slik at de i fremtiden kan bli en del av planlagt nytt hovedvegnettssystem inn til Kirkenes.

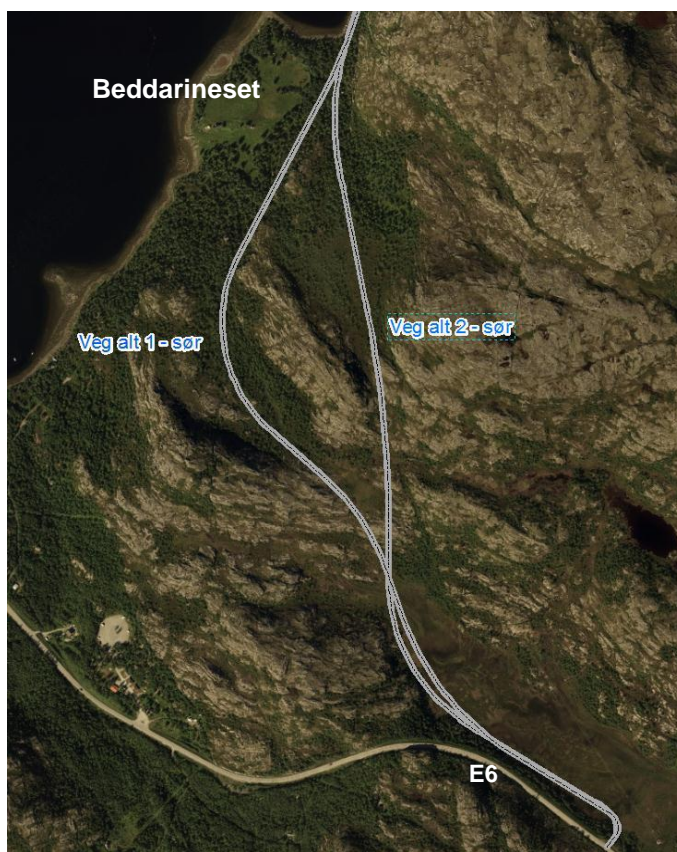
I forhold til de aktiviteter som skal betjenes på KILA, vil mye trafikk til og fra området skje via E6. Gjennom valg av foreliggende løsning vil mye av trafikken på E6 ledes vestover fra Hesseng, som pr. i dag har en mindre trafikkbelastning enn strekningen Hesseng – Kirkenes.

7.2 Valg av trasé og utforming

Områdereguleringen viser to alternative vegtraseer fra E6 ved Hesseng og til KILA. Basert på en vurdering av stigningsforhold, terrenginngrep og behov for bergskjæringer og fyllinger, er det vurdert at traseen lengst mot vest er det beste alternativet. Denne traseen er bedre tilpasset terrenget med mer optimale stigningsforhold og har mindre bergskjæring og fylling enn alternativet lenger øst.

Planforslaget baserer seg derfor på en utbedring av den vestre traseen fra områdeplanen.

Valgt trasé går delvis på fylling og senere i både ensidig og dobbeltsidig skjæring. For en strekning på ca. 850 m vil det bli bergskjæringer som følge av tiltaket. For storparten av denne strekningen vil det være bergskjæringer på begge sider av vegen og for en strekning på ca. 500 m vil bergskjæringene være over 10 m høye. Langs Langfjorden vil vegtraseen gå på de flate slambankene med til dels svært bratt terreng opp mot Toppenfjellet i øst.



Lokale geologiske forhold kan endre seg over kort tid, og vil ofte ikke bli avdekket før under bygging. Ved å avsette et bredt belte til annen veggrunn tar planforslaget høyde for at det kan bli endringer i utforming av bergskjæringene. Planforslaget tar også høyde for at grøftebredden mellom veg og bergskjæring kan endre seg ved detaljprosjektering av skjæring og geologiske forhold.

eventuelt skal inngå i et fremtidig hovedvegnettsystem. I reguleringsplanen er det imidlertid tatt høyde for at vegen kan bli fremtidig riksveg ved at det er avsatt et større areal til annen veggrunn både sør og nord for E6. Dette området kan senere disponeres til bygging av rundkjøring.

Etter nærmere vurdering og i samråd med Statens vegvesen er krysset med E6 flyttet vestover, lengre vekk fra boligbebyggelsen på Hesseng. Begrunnelsen er at ved en flytting så vil man ventelig unngå store utfordringer som vil oppstå ved kryssing av Stormyra.

7.4 Dimensjonering av veg og gang- og sykkelveg.

Dimensjoneringsklasse for vegen er H2 med kjørefeltbredde 3,25. Ved planlagt tunnel mellom KILA og Kirkenes sentrum etableres en rundkjøring for å sikre god trafikkfordeling på området.

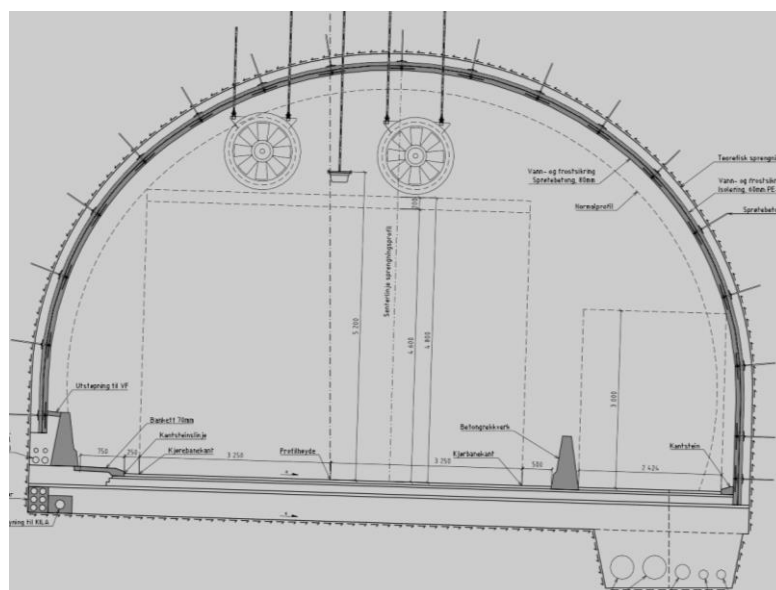
Det er ønskelig å øke andelen gående og syklende og det etableres derfor gang- og sykkelveg på vestsiden av atkomstvegen fra E6 til havne- og industriområdet. Gang- og sykkelvegen er planlagt med bredde på 3,5 m. Mellom vegbanen og gang- og sykkelvegen etableres 3 m bred grøft/trafikkskille. Videre etableres gang- og sykkelveg med bredde på 2,4 m gjennom tunnelen inn til Kirkenes sentrum. Denne skal være atskilt fra vegbanen med rekkverk.

7.5 Utforming av tunnelanlegg

Tunnelen er ca. 990 m lang med ett løp og stigning på 0,8 – 2,5 %. Tunnelen dimensjoneres etter tverrsnittsgeometri T10,5, tovegs trafikk. 2 kjørefelt med bredde på 3,25 m. I planforslaget er det imidlertid avsatt et større areal i til annen veggrunn i tunnelen slik at denne senere kan dimensjoneres etter tverrsnittsgeometri T12,5 dersom det skulle være nødvendig.

Det forutsettes fartsgrense på 50 km/t i tunnelen, og 45 m stoppsikt. Tunnelen dimensjoneres ellers som H1 60 km/t (med stopplengde 70 m). Det skal etableres en havarinisje med nødstasjon i midten av tunnelen og i dagsonen like utenfor tunnelen i hver ende. Behov for nødutgang og ventilasjon vurderes i byggeplan.

Prinsipp for tunneltverrsnitt



7.6 Vurdering av påhuggsplassering på KILA

Under ingeniørgeologisk befaring ble ulike påhuggsplasseringer vurdert. Bildet under viser omtrentlig anbefalte påhuggsplassering (alternativ A og B). Påhugg bør ikke plasseres mellom stiplede linjer da det her er nedsatt bergmassekvalitet på grunn av markerte forkastninger. Begge påhugg er gunstig plassert i forhold til skredfare langs fjellsiden da det er en naturlig hylle med god fangevne over begge påhuggsplasseringer. Det må likevel påregnes sikringstiltak i lia over påhugg.



Basert på utforming av veg- og tunnelgeometri samt best mulig utnyttelse av industri- og havneområdet er påhugg B valgt som tunnelpåhugg i dette planforslaget. Forkastningssonen må krysses i tunnel. Det må derfor påregnes tyngre bergsikringstiltak.

7.7 Tunnelpåhugg i øst

Tunnelpåhugg i øst behandles i egen detaljreguleringsplan for atkomst til Kila fra nord. Oppstart av planarbeid ble varslet iht. PBL § 12-8 den 15. juni 2013.

7.8 Utfylling på Slambanken

I områdereguleringsplanen for KILA, vedtatt 25.4.2012, er det beskrevet hvordan industri- og havneområdet skal utfylles og opparbeides med avgangsmasser fra produksjonen i Sydvaranger gruve. Utfylling på Slambanken ble stoppet på 1970-tallet og området har ligget upåvirket etter dette. Området lengst i nord ligger med et terrengnivå på opp til + 5 m. Området vil bli senket til + 4 m, og overskuddsmassene vil bli brukt til oppfylling lengre sør på KILA. Øverst legges et lag med sprengstein til ferdig nivå på + 4 m. Steinmasser/sprengstein fra gruveområdet i Bjørnevatn er det mest aktuelle. Det skal mudres i Langfjorden og det vil etableres en renne mellom KILA og strandkanten nord i Langfjorden. Det er gjort beregninger som viser at gjennomstrømmingen i Langfjorden vil bli bedre etter et slikt tiltak.

Prøvegravningen fra 2012⁷ viste at en stor andel av løsmassene som finnes på Slambanken var fastere enn antatt. Konklusjonen fra prøvegravningen er at materialet er egnet til å bygge opp store deler av kjørevegene. Den øverste meteren bør imidlertid bygges opp av knust stein når disse vegene skal trafikkeres av tunge maskiner. For å redusere tykkelsen av topplaget med knust stein kan eventuelt et «geonett» legges inn mellom sand og knust stein.

⁷ Notat, prøvegravning ved Slambanken, Norconsult 2012.

8 PLANFORSLAGET

8.1 Planavgrensning

Detaljreguleringsplanen omfatter areal for vegtrasé inn til KILA fra E6 vest for Hesseng over Stormyra til Slambanken og videre nordover langs fjellskrenten fra Toppenfjellet og inn i tunnel mot Kirkenes sentrum.

8.2 Reguleringsformål

Bebyggelse og anlegg (PBL 12-5, nr. 1)

- Industri
- Kombinert formål: Industri/havneterminal

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

- Kjøreveg, offentlig hovedveg
- Gang-/sykkelveg
- Annen veggrunn, vegfyllinger/ -skjæringer og tekniske anlegg.

Hensynssoner (PBL § 12-6 og 11-8a)

- Sikringssone over tunnel
- Faresone ras og skred
- Faresone høyspenningsanlegg

Bestemmelsesområde (PBL § 12-7)

- Midlertidig rigg- og anleggsområde

8.3 Bebyggelse og anlegg (PBL 12-5 nr. 1)

Industri

Området for industri, I1, er arealformål under midlertidig rigg- og anleggsområde. For områdene avsatt til industri skal bestemmelsene i vedtatt områderegulering (Planid: 2011011) vedtatt 25.4.2012, sak 028/12, fortsatt gjelde.

Kombinert formål industri/havneterminal

Området for industri/havneterminal, BAH, er arealformål under midlertidig rigg- og anleggsområde. For området, BAH, skal bestemmelsene i vedtatt områderegulering (Planid: 2011011) vedtatt 25.4.2012, sak 028/12, fortsatt gjelde.

8.4 Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur (PBL 12-5 nr. 2)

Kjøreveg, offentlig hovedveg, KV1

Det skal etableres kjøreveg inn til KILA med avkjørsel fra E6 ved Stormyra nordvest for Hesseng boligfelt. Vegen skal være offentlig.

Kjøreveg offentlig hovedveg E6, KV2

E6 er eksisterende riksveg, og opprettholdes for samme formål.

Gang- og sykkelveg

Det skal etableres gang- og sykkelveg i tilknytning til ny atkomstveg fra E6 ved Hesseng og inn til KILA, og videre i tunnel inn til Kirkenes sentrum. Gang- og sykkelvegene skal være offentlig.

Annen veggrunn

Det er avsatt et større område til annen veggrunn for å ta høyde for optimalisering av vegtraseen og endringer i fyllingsfot, skjæringstopp og grøft som følge av forhold i grunnen. I hovedsak er det satt av 10 m utenfor skjæringstopp/fyllingsfot til annen veggrunn.

Innenfor områder avsatt til annen veggrunn tillates fremtidige justeringer av trasé for kjøreveg.

Vegfyllinger skal tilføres et topplag av finmasser/vekstjord og tilsåes. Vegskjæringer skal utformes eller sikres teknisk slik at utfall eller ras av stein unngås.

Området øst for KV1 på Slambanken skal opparbeides med vegetasjon/beplantning.

Det tillates oppført tekniske anlegg som veglys, rekkverk og grøfter innenfor areal avsatt til annen veggrunn.

Innenfor området, VT1, kan det etableres alternativ kryssløsning/rundkjøring dersom KV1 i fremtida blir oppgradert til Europaveg.

8.5 Hensynssoner (PBL 12-6 jamfør 11-8a)**Sikringsone for tunnel**

Det tillates ikke tiltak som krever tillatelse etter plan- og bygningsloven § 20-1 eller medfører sprengning, peleramming, boring i grunnen, tunneldriving, eller andre tiltak som kan medføre skade på tunnelen eller sikringssonen uten å innhente tillatelse fra Statens vegvesen. Hensynssonen gjelder i grunnen 15 m fra tunneloverflaten.

Faresone for ras og skred

Innenfor faresone for ras og skred tillates avbøtende tiltak mot skred gjennomført i form av f. eks. fangvoller/-grøfter, fjellsikring.

Faresone for høyspenningsanlegg

Eksisterende høyspentledning gjennom området kan vedlikeholdes og ombygges. Tiltak innenfor faresonen skal godkjennes av linjeeier.

8.6 Bestemmelsesområde (PBL 12-7)**Midlertidig rigg- og anleggsområde**

Områdene som er vist som midlertidig rigg- og anleggsområde på plankartet beslaglegges i anleggsperioden for bruk til anleggsformål, planering og terrengtilpasning. Arealet istandsettes og tilbakeføres innen 1 år etter at veg og tunnel er tatt i bruk.

8.7 Fellesbestemmelser

Kulturminner og aktsomhetsplikten

Skulle det under arbeid i marken komme frem gjenstander eller andre spor som viser eldre aktivitet i området, må arbeidet stanses og melding sendes Sametinget og Finnmark Fylkeskommune omgående, jfr. lov av 9. juni 1978 nr. 50 om kulturminner § 8, annet ledd. Kulturminnemyndighetene forutsetter at dette pålegget formidles videre til de som skal utføre arbeidet i marken.

Tiltak i strandsonen og i sjøen

Alle tiltak/byggearbeider langs og i sjøen skal, i tillegg til behandling etter Plan- og bygningsloven, også behandles etter Havne- og farvannsloven av 17. april 2009 nr. 19.

Grunnundersøkelser

Før det settes i gang bygge- eller gravearbeider på området må det utføres ytterligere grunnundersøkelser, spesielt i områder med risiko for leire og/eller kvikkleire (herunder Stormyra).

Stabiliteten i grunnen må undersøkes, herunder stabilitet der ny atkomstveg går parallelt med eksisterende E6.

Forurensning i anleggsfasen

Tiltak for å hindre akutt forurensning under anleggsfasen skal følges opp gjennom anleggsfasens SHA-regime. Dette innebærer at tankanlegg og påfyllingsområder for anleggsmaskiner plasseres lengst mulig unna områder med avrenning mot sjø og i nærheten av fuglelokalitet. Riktig og tilstrekkelig beredskapsmateriell for akutt forurensning skal oppbevares ved anleggsområdet.

Forurenset sjøbunn og grunn

Tiltak som omfatter mudring er søknadspiktig etter forurensningsforskriftens kapittel 22 om mudring og deponering i sjø og vassdrag. Søknad sendes til Fylkesmannen.

Ethvert tiltak som omfatter utfylling av løsmasser på sjøbunn som er eller kan være forurenset, må før oppstart meldes fra og avklares med Fylkesmannen i forhold til forurensningsloven.

Før det settes i gang bygge- eller gravearbeider på området må tiltakshaver vurdere om grunnen kan være forurenset. Ved mistanke om forurensning skal det utføres nødvendige undersøkelser for å kartlegge omfanget og betydningen av eventuell forurensning i grunnen etter bestemmelsene i forurensningsforskriftens kapittel 2 om opprydding i forurenset grunn ved bygge- og gravearbeider.

Overvann

Det må etableres overvannsanlegg tilknyttet vegen med tilstrekkelig kapasitet til å håndtere endringer i nedbørmengder som følge av forventede klimaendringer.

Frisikt i vegkryss

Innenfor frisiktsonen i vegkryss tillates ikke etablert elementer/objekter eller vegetasjon med høyde større enn 0,5 meter over vegbanen.

9 VIRKNINGER AV PLANFORSLAGET

9.1 Overordna planer

Planforslaget er i tråd med områdereguleringsplanen for KILA som ble vedtatt 25.4.2012

Tiltaket legger til rette for atkomstveg inn til KILA og er således en forutsetning for næring- industri og havneutvikling. Det satses på investeringer knyttet til arbeidsplasser i Finnmark som også rettes mot handel med nordvest Russland. Planforslaget anses å være i tråd med overordna kommunale planer og i henhold til mål om å tilrettelegge for næringsutvikling beskrevet både i regjeringens nordområdestrategi, fylkesplan for Finnmark og gjeldende kommuneplan.

Tilrettelegging for etablering av et sterkt logistikknutepunkt som KILA, med oljeservicehavn og annen virksomhet som skaper mye tungtrafikk, gir en løsning i tråd med rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging. Vegatkomsten fra E6 ved Hesseng er, sammen tunnelatkomsten fra Kirkenes, et viktig element i dette.

9.2 Eiendomsforhold

Deler av vegstrekningen går over privat eiendom (Beddarineset (gnr/bnr 25/9 og 25/4) og Finnmarkseiendommens grunn (gnr/bnr 25/172). Det vil være behov for grunnerv.

9.3 Næringsinteresser

I områdeplanen ble det tatt utgangspunkt i at KILA kan få opp til 400 nye arbeidsplasser i tilknytning til den virksomheten som etableres innenfor havne- og næringsområdet. I tillegg vil det bli skapt ny virksomhet og følgearbeidsplasser i andre deler av kommunen som følge av leveranser og tjenester til bedriftene på området. Det er nærliggende å tro at virksomheten også vil gi generelle ringvirkninger, blant annet innenfor offentlig sektor og private tjenester. For næringslivet og arbeidsmarkedet vil det innebære en betydelig økning i arbeidsmulighetene innenfor industri og transport, og 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.

9.4 Trafikale konsekvenser

Tidligere trafikkutredninger

Det foreligger tidligere trafikkutredninger, som er gjort i forbindelse med områdereguleringen for KILA (Kirkenes Industrial and Logistics Area, Norconsult AS 2010). Disse omfatter også trafikkendringer som følge av utbyggingen av nye boligfelt på Skytterhusfjellet og bygging av nytt Kirkenes sykehus ved Førstevann.

Senere er det utarbeidet en trafikkanalyse som også skulle omfatte virkninger av andre planlagte utbygginger i området. Denne ble utført på oppdrag for Statens vegvesen Region nord, og skulle avklare behov for veg- og infrastrukturløsninger i Kirkenesområdet (Transportanalyse på bakgrunn av økt aktivitet for Kirkenesområdet, Norconsult AS 2011).

Foreliggende trafikkutredning bygger på denne utredningen.

Utredningen fra 2011 inneholder oversikt over dagens trafikk samt trafikkprognoser for året 2030, gitt ulike forutsetninger om arealutviklingen i Kirkenes-området. Følgende «prosjekter» inngår:

- Nytt Kirkenes sykehus, med lokalisering i nordenden av Andrevann
- Nye boligfelt på Skytterhusfjellet
- Nærings- og boligprosjektet Sydvaranger Park
- KILA (Kirkenes Industrial Logistic Area): havne- og industriutbygging, mulig oljebasehavn - servicebase for petroleumsvirksomhet
- Mulig ilandføringsanlegg for petroleum (LNG): tatt med selv om det ikke foreligger konkrete planer for slikt anlegg – antatt lokalisering på Tømmerneset
- Sydvaranger Gruve AS: Produksjonsøkning
- Lakselakkeriet på Jakobsnes: produksjonsøkning
- Utvikling mot Russland: Økt antall grensepasseringer ved Storskog.

Det er stor usikkerhet knyttet til flere av disse «vekstfaktorene». Det er derfor en svært grov analyse som er gjennomført, men man har sett det som viktig å forsøke å gi et totalbilde av fremtiden.

Nye planer og prosjekter

I den tiden som har gått etter at trafikkutredningen ble laget, er det kommet opp nye planer og prosjekter som ligger nærmere en gjennomføring av planene for nevnte ilandføringsanlegg på Tømmerneset. Det er nå vedtatt områderegulering for Norterminal – en oljeomlastningsterminal Gamnes. Kommunestyret vedtok samtidig 17.06.2015 kommunedelplan for deler av Tømmerneset.

Planer for øvrige deler av Tømmerneset, planer for Forsvaret og Kirkenes Maritime Park AS er stilt i bero i påvente av avklaring knyttet til innsigelser fra fylkesmann, fylkeskommune og Sametinget mot tiltakene.

Statens vegvesen har i samarbeid med andre statlige infrastrukturvirksomheter utarbeidet forslag til konseptvalgutredning (KVU) for området E6 – Kirkenes – Høybuktknoen. KVUen skal avklare behov for nye veg- og infrastrukturtiløsninger i og til Kirkenes, for å tilrettelegge for industriutvikling og utvikle sentrumsmiljøet.

Forslag til konseptvalgutredning er sendt Samferdselsdepartementet som avgjør når forslaget skal sendes ut til høring og offentlige uttalelser.

Trafikkutvikling frem til 2030

Trafikkutredningen fra 2011 inneholder tre scenarier for trafikkutviklingen frem til 2030:

- Lav vekst, som er SVVs basisprognoser, og uten noen av de nevnte prosjekter.
- Middels vekst, hvor basisprognosene er tillagt effekt av nytt sykehus, utbygging på Skytterhusfjellet og utbygging av KILA.
- Høy vekst, hvor det også er lagt til beregnet effekt av de øvrige nevnte prosjekter.

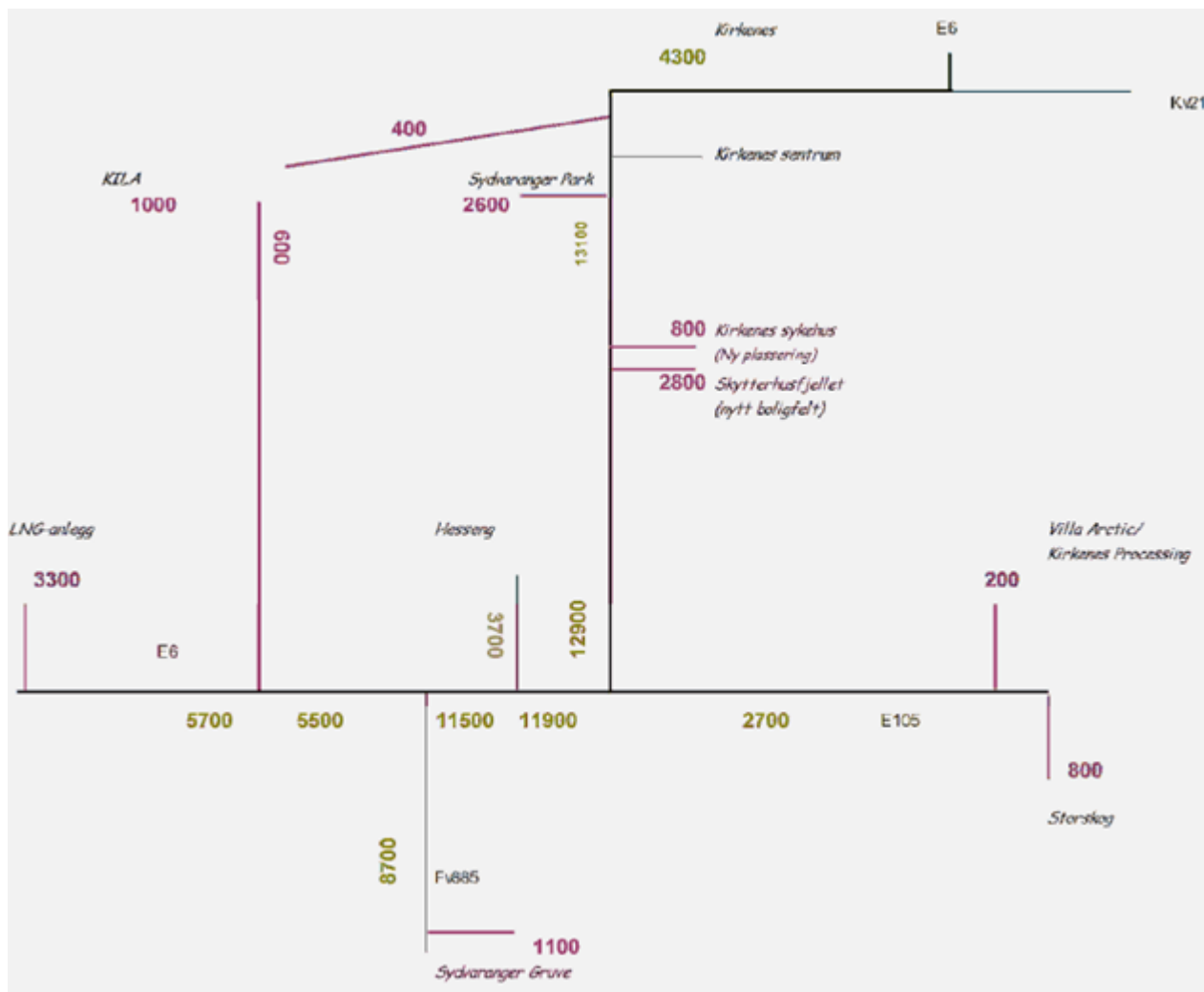
Tabellen under viser en nærmere spesifisering av forutsetninger for prognosene.

Virksomhet (drivkrefter for trafikkvekst)	Anslått turproduksjon "i dag" (2009)	Anslått turproduksjon "middels vekst" 2030	Anslått turproduksjon "høy vekst" 2030
Sykehus	600	800	800
Nytt boligfelt Skytterhusfeltet	0	2.800	2.800
Nærings- og boligutbyggingsprosjektet Sydvaranger Park	0	0	2.600
KILA	0	1.000	1.000
Mulig ilandføringsanlegg for petroleum, LNG-produksjon	0	0	3.300
Sydvaranger Gruve	800	800	1.100
Kirkenes Processing / Villa Arctic	100	150-200	150-200
Storskog grense	100	800	800

Drivkrefter som spesifikt antas endret i utviklingsbanene middels og høy vekst. Anslag turproduksjonstall (bilturer pr. årsdøgn) avrundet til nærmeste hundre⁸

Figuren under viser beregnet trafikkbelastning i år 2030 for scenariet "høy vekst". Trafikktallene er antall bilturer pr. årsdøgn. Det foreligger ikke noen fordeling mellom personbiler og tungtransport, med unntak av KILA hvor det er forutsatt 30 % tungtransport (lastebiler og varebiler).

⁸ Kilde: Transportanalyse på bakgrunn av økt aktivitet for Kirkenesområdet, Norconsult AS 2011



Trafikkbelastning med fremskrevet trafikk fra 2009 - 2030, avrundet til nærmeste hundre. Antall bilturer pr. årsdøgn, år 2030. Antatt høy vekst⁹

Trafikkutredningen viser at E6 ved Stormyra, Maggadalen vil få en ÅDT på 5500–5700 kjøretøyer pr. døgn i år 2030. KILA vil generere en trafikk på 1000 kjøretøyer pr. døgn. Det er forventet at 60 % av kjøretøyene vil trafikkere ny atkomstveg fra sør, og 40 % vil trafikkere atkomstvegen fra nord.

Ny hovedforbindelse E6 – Kirkenes sentrum

Ny atkomstveg til KILA fra E6 ved Stormyra, Maggadalen, vil sammen med atkomstveg til KILA fra Kirkenes sentrum, utgjøre en alternativ forbindelse fra E6 til Kirkenes sentrum. Vegen kan eventuelt få status som ny riksveg til Kirkenes sentrum, og vil avlaste eksisterende E6 mellom Hesseng og Kirkenes som er sterkt trafikkert.

Ny riksveg vil også kunne bli hovedatkomst til nye næringsområder på østsiden av Tømmerneset.

⁹ Kilde: Transportanalyse på bakgrunn av økt aktivitet for Kirkenesområdet, Norconsult AS 2011.

9.5 Støy

I forbindelse med områderegulering for KILA, vedtatt 25.4.2012, ble det utført støyutredning knyttet til støy på det eksisterende vegnettet og støy fra selve basevirksomheten. Det er ikke gjennomført en ny støyutredning i forbindelse med dette planforslaget som gjelder atkomstveg til KILA. I det følgende oppsummeres kort de vurderinger av støykonsekvenser som ble gjort i forbindelse med områdereguleringsplanen i tilknytning til ny atkomstveg fra E6 ved Hesseng.

I hovedsak vil den beskjedne trafikkøkningen som skyldes utbyggingen av KILA gi en ubetydelig effekt på det samlede trafikkstøynivået. Trafikken som genereres fra utbyggingen vil ikke ha noen vesentlig betydning for støynivået ved de tiliggende boligområdene. På strekningen langs E6 mellom Fv. 885 og den nye atkomstvegen er beregningsmessig økning i støynivået ca. 1 dB. Selv denne økningen vil i praksis ikke være merkbar.

De nærmeste boligområdene på Hesseng ligger ca. 400 meter fra krysset hvor ny vegtrasé tar av fra E6. I anleggsperioden vil støy merkes under bygging av strekningen E6 nordover til Langfjorden i form av økt anleggstrafikk til og fra området, maskinelt arbeid i traseen og sprengningsarbeider, etc.

9.6 Kulturminner

Sørlig atkomst bygger på alternativ 3 som er undersøkt i forbindelse med områdereguleringen. Det er av den grunn ikke behov for ytterligere undersøkelser utover de som er foretatt. Det er heller ingen registrerte kulturminner i Riksantikvarens kulturminnesøk.no. Vegtraseen vil krysse eiendommen med bevaringsverdige bygninger på Beddarineset, men tiltaket medfører ikke riving av disse.

9.7 Landskapsverdier

Den nye veggen inn til KILA vil medføre inngrep i tidligere uberørt terreng. Veggen er søkt lagt langs E6 det første partiet etter at traseen tar av fra europavegen. På denne måten samles inngrepene og man unngår å gå inn i uberørt terreng på motsatt side av Stormyra.

Generelt er det vanskelig terreng på strekningen noe som fører til større partier med bergskjæringer og vegfyllinger. For en strekning på ca. 500 m vil bergskjæringene være høyere enn 10 m. Veggen bør i byggeplanen tilpasses terrenget slik at man i størst mulig grad unngår skjæring og fylling.

Tiltaket vil medføre betydelige negative konsekvenser for kulturlandskapet ved Beddarineset. Fra å være uberørt av vegtrafikk vil vegtraseen legges i nærføring av kulturlandskapet. Vegtraseen berører ikke kulturmarka direkte, men det er behov for vegfyllinger i området som kan komme nær.

Avbøtende tiltak er å etablere skogsvegetasjon på fyllingene for å skape en visuell skjerm mot Beddarineset.

9.8 Naturmangfold

Vegetasjon

Vegtraseen vil krysse over Stormyra. Etablering av vegen vil medføre noe direkte tap av myrareal samt dreneringseffekter som trolig vil bre seg i et bredt belte rundt vegtraseen. De fineste delene av myra ligger i nordvest. Her finnes områder med rikmyr som er en prioritert naturtype. Det går flere sig nedover mot myra i dette området og ved anlegning av vegen er det viktig at en forsøker å unngå disse sigene så godt som mulig. Traseen vil medføre store inngrep i den relativt ordinære Stormyra og i tillegg berøre noen fine, artsrike rikmyr-områder i nordøst. Det vil derfor i anbudsdokumentene for opparbeidelse av veien bli tatt inn beskrivelser som sikrer at rikmyrområdene kan bevares i størst mulig grad under anleggsperioden.

Traseen vil gå høyt oppe i terrenget og vil derfor unngå et område med rikere bjørkeskog i foten av kollen. Videre nedover mot Beddarineset går traseen gjennom overveiende fattig bjørkeskog oppstykket av rikere vegetasjon i sig og bekkefar. Kulturmarka ved Beddarineset er avgjort av verdi for vegetasjon. Området skilte seg også positivt ut som leveområde for insekter og fugl.

Ut fra foreliggende vegtegninger ser det ikke ut til at traseen vil berøre kulturmarka direkte, men evt. fylling vil kunne komme nær. Det er sannsynlig at anleggelsen av vegen vil påvirke de delene av enga som grenser mot traseen i form av drenering av vann inn i fyllmassene under vegen. I tillegg vil det i driftsperioden kunne være noe avrenning fra vegen i form av salt og andre forurensende stoffer. Det påpekes at den delen av enga som grenser mot skogen og den planlagte vegen fremsto som minst interessant vegetasjonsmessig. Vegen vil derfor i liten grad ha noen effekt på de fine tørre engpartiene hvor blant annet silkenellik ble funnet. Skogen som ligger øst for engene fremstår som vegetasjonsmessig triviell. Traseen vil slik den er foreslått derfor medføre begrenset skade på vegetasjonen i dette området.

Dyre- og fugleliv

I Naturbase er det ikke oppgitt truede arter av dyr eller fugler i området som berøres av den foreslåtte vegtraseen. Registrering av et hekkende par av fjellvåk er nevnt i forbindelse med vegetasjonskartleggingen. Med bakgrunn i områdets karakter, med bratte fjellvegger ned mot en smal strand, er det nærliggende å tro at det kan finnes flere hekkende fugler i området. Disse vil nødvendigvis bli påvirket negativt av anleggsstøy og trafikk.

Vurderinger jf. naturmangfoldloven

Det skal gjøres vurderinger av tiltaket i forhold til naturmangfoldlovens §§ 8-12.

§ 8. (kunnskapsgrunnlaget)

Offentlige beslutninger som berører naturmangfoldet skal så langt det er rimelig bygge på vitenskapelig kunnskap om arters bestandssituasjon, naturtypers utbredelse og økologiske tilstand, samt effekten av påvirkninger. Kravet til kunnskapsgrunnlaget skal stå i et rimelig forhold til sakens karakter og risiko for skade på naturmangfoldet.

Myndighetene skal videre legge vekt på kunnskap som er basert på generasjoners erfaringer gjennom bruk av og samspill med naturen, herunder slik samisk bruk, og som kan bidra til bærekraftig bruk og vern av naturmangfoldet.

Det er ikke registrert viktige naturtyper, utvalgte naturtyper eller prioriterte arter i eller i nærheten av planområdet. Bioforsks og Norconsults kartlegginger i hhv. 2011 og 2012 viser at planområdet kan ha kvaliteter for biologisk mangfold ut over tilholdssted og hekkeområde for fugl. Det er funnet enkelte rødlistearter, og kulturmarka på Beddarineset er vurdert til å ha lokal verdi. Kunnskapsgrunnlaget vurderes som godt.

§ 9. (føre-var-prinsippet)

Når det treffes en beslutning uten at det foreligger tilstrekkelig kunnskap om hvilke virkninger den kan ha for naturmiljøet, skal det tas sikte på å unngå mulig vesentlig skade på naturmangfoldet. Foreligger en risiko for alvorlig eller irreversibel skade på naturmangfoldet, skal ikke mangel på kunnskap brukes som begrunnelse for å utsette eller unnlate å treffe forvaltningstiltak.

Det vurderes at det foreligger tilstrekkelig med kunnskap, jf. kommentar til § 8 og konsekvensvurderingen over.

§ 10. (økosystemtilnærming og samlet belastning)

En påvirkning av et økosystem skal vurderes ut fra den samlede belastning som økosystemet er eller vil bli utsatt for.

Tiltaket vil kunne ha effekter primært på myr/endringer i vannhusholdning og mindre påvirkning på østlige deler av kulturmarka, men tiltaket vurderes ikke å ha store negative konsekvenser for naturmiljø. Tiltaket vil derimot kunne medføre at det blir lettere å søke om og få tillatelse til andre utbyggingstiltak langs traseen mellom E6 og Beddarineset i fremtida, og således være et utløsende inngrep som i en rekke av flere vil ha kumulative effekter.

§ 11. (kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver)

Tiltakshaveren skal dekke kostnadene ved å hindre eller begrense skade på naturmangfoldet som tiltaket volder, dersom dette ikke er urimelig ut fra tiltakets og skadens karakter.

Det må forventes at det legges opp til at løsninger for overvannshåndtering/avrenning skal være tilstrekkelig for å unngå uønskede konsekvenser på myr og kulturmark i anleggsfasen, og at tiltakshaver har ansvar for dette.

§ 12. (miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder)

For å unngå eller begrense skader på naturmangfoldet skal det tas utgangspunkt i slike driftsmetoder og slik teknikk og lokalisering som, ut fra en samlet vurdering av tidligere, nåværende og fremtidig bruk av mangfoldet og økonomiske forhold, gir de beste samfunnsmessige resultater.

Det vises til § 11.

9.9 Havnivåstigning¹⁰

Beregnet havnivåstigning for Sør-Varanger kommune med målepunkt Kirkenes tilsier en stigning på 60 cm (usikkerhet -20 til +35 cm) i år 2100 sammenlignet med år 2000. En 100 års stormflo er vurdert til 296 cm (usikkerhet -20 til +35 cm). I tillegg vil bølgeoppskylling medføre en høyere oppskylling på land enn det stormflonivået tilsier. Det er ikke utført en beregning av bølgeoppskylling i forbindelse med reguleringsplanen. Ny veg langs Langfjorden er planlagt på kote +4,3. Dette er 1,3 meter over forventet 100-års stormflo i år 2100.

¹⁰ Kilde: Klimatilpasning Norge. *Havnivåstigning. Estimer av fremtidig havnivåstigning i norske kystkommuner*. Revidert utgave. 2009

9.10 Nærliggende berganlegg

Det er en stor andel tunneler, sjakter, siloer og andre fjellanlegg i nærheten av planlagt tunneltrasé. Blant annet går en transporttunnel vest for planlagt vegtunnel. Transporttunnelen ble innmålt av GeoNord Survey team (GeoNord, 2012). I tillegg går en gammel tunnel for avgangsmasse fra Knuseverket til Slambanken. Tunnelen har ikke blitt innmålt, men tunnelåpning mot slambanken og startpunkt for tunnel i oppredningsverket er innmålt. Dersom det er usikkerheter knyttet til forløpet til avgangsmassetunnelen anbefales det at tunnelen innmåles ved krysningspunktet til planlagt tunneltrasé. Syd-Varanger kommune har ingen fjellanlegg i nærheten av planlagt tunneltrasé. Nærliggende fjellanlegg samt bygningsmasse bør tilstandsvurderes i byggeplan for å kunne fastsette vibrasjonskrav fra sprengningsarbeid i hht. NS 8141-1:2012+A1:2013.

9.11 Steinsprang og skred

Delene av planområdet som går langs Langfjorden er svært sårbare overfor skred, og da med steinsprang som den dimensjonerende skredhendelse. Det er reell fare for steinsprang langs planlagt vegtrasé (ca. profil 1400 til påhugg tunnel).

Med bakgrunn i ingeniørgeologisk undersøkelse er det definert skredfareområder som er påført plankartet. Vegtraseen er optimalisert etter dette for å unngå skredfareområder i størst mulig grad. Der vegtraseen ligger innenfor skredområde vil det være behov for skredsikringstiltak. Det må påregnes skredsikringstiltak innenfor definerte fareområder på plankartet, men også for områder som ligger utenfor planområdets grense.

På grunn av bergets oppsprekking må det påregnes dannelse av kiler og blokker som kan falle ut. Behov for boltesikring påregnes. Det er viktig med forsiktig uttak av berg mot endelig kontur for å ivareta stabilitet, redusere sannsynlighet for større utfall og å oppnå fin kontur dersom rekkverk langs bergskjæring vil unngås.

Det må i videre prosjektering tas hensyn til drivsnøproblematikk, da særlig med hensyn på deler av traseen med ensidig- og dobbeltsidig bergskjæring.

9.12 Risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS)

Det er gjennomført en risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse) iht. plan- og bygningslovens krav om ROS-analyser ved all planlegging (jf. § 4.3).

Det har blitt gjennomført en innledende fareidentifikasjon, og sårbarhetsvurdering av de temaene som gjennom fareidentifikasjonen fremsto som relevante. Følgende fare har blitt utredet:

- Skredfare
- Ustabil grunn
- Havnivåstigning, herunder bølgepåvirkning
- Skog-/ lyngbrann
- Akutt forurensning anleggsfasen
- Trafikksikkerhet

Av disse fremsto planområdet som svært sårbart for akutt forurensning i anleggsfasen, og det ble derfor utført en risikoanalyse:

Drøfting av sannsynlighet:

Faren for akutt forurensning knytter seg i hovedsak til søl av diesel, lekkasje fra tank for påfylling av anleggsmaskiner og maskinhavari.

Sannsynligheten for at hendelsen inntreffer vil kunne reduseres ved å plassere tankanlegg og påfyllingsområder for anleggsmaskiner unna disse mer sårbare områdene.

Sannsynligheten for at en slik hendelse inntreffer vurderes som meget sannsynlig.

Drøfting av konsekvens:

Liv og helse: Hendelsen vurderes ikke å medføre konsekvens for liv og helse.

Ytre miljø: Deler av anleggsarbeidet kommer til å være sjønært og evt. hendelser med akutt forurensning vil raskt kunne spre seg til Langfjorden som er nasjonal laksefjord. Det er og registrert lokalitet med sjøfugl nord i planområdet. (ref 1.5.7). Dermed vil denne type hendelser medføre konsekvens for ytre miljø. Det vurderes likevel at utslippene som her kan forekomme vil være noe begrenset i omfang, begrenset tank kapasitet mv. Konsekvens vurderes som middels - regional miljøskade, restitusjonstid inntil 1 år

Materielle verdier: Konsekvenser for materielle verdier knytter seg i hovedsak til evt. opprydningsarbeid. Dette vurderes til å medføre liten konsekvens.

Oppsummering:

Verdi	Sannsynlighet					Konsekvens					Risiko		
	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5			
<i>Liv og helse</i>				X		X					X		
<i>Ytre miljø</i>				X				X					X
<i>Materielle verdier</i>				X		X					X		

Analysen av akutt forurensning i anleggsfasen viste uakseptabel risiko, og det er formulert risikoreduserende tiltak, som dersom de gjennomføres, vil bidra til å redusere sannsynligheten for en slik type hendelse vesentlig.

Det er også, gjennom fareidentifikasjon og sårbarhetsvurdering, identifisert tiltak som det ut fra samfunnssikkerhetshensyn er nødvendig å gjennomføre for å unngå å bygge sårbarhet inn i planområdet. Tiltakene er sammenfattet under og er fulgt opp i planarbeidet og gjennom planbestemmelsene.

- Plassere tankanlegg og påfyllingsområder for anleggsmaskiner unna områder med avrenning mot sjø og i nærheten av fuglelokalitet.
- Oppbevare riktig og tilstrekkelig beredskapsmaterieil for akutt forurensning ved anleggsområdet
- Ha fokus på akutt forurensning i den videre planleggingen og gjennom anleggsfasens SHA-regime.
- Gjennomføre identifiserte tiltak gjennom ingeniørgeologiske vurderingen av skredutsatt området.
- Gjennomføre nødvendige grunnundersøkelser rundt området Stormyra.
- Etablere overvannsanlegg tilknyttet vegen med tilstrekkelig kapasitet til å håndtere endringer i nedbørsmengder som følge av forventede klimaendringer.

Området fremstår også som svært sårbart overfor skredfare og ustabil grunn. På bakgrunn av gjennomførte ingeniørgeologiske vurdering av området langs Langfjorden og forutsetning av at tilrådingene fra den følges, vurderes området som lite til moderat sårbart. Det er derfor ikke gjennomført en risikoanalyse av dette temaet.

For ustabil grunn er det foreslått tiltak om gjennomføring av grunnundersøkelser, spesielt for området Stormyra. På bakgrunn av at disse undersøkelsene ikke foreligger, er det ikke foretatt risikoanalyse for dette temaet.

I senere tid, vinteren 2015, er det gjennomført grunnundersøkelser for området mellom E6 og Beddarineset. Spesielt er det gjennomført undersøkelser av områdene der vegen krysser/går langs Stormyra. Datarapport og rapport om de faglige vurderinger følger vedlagt. Rapporten konkluderer med at vegen kan anlegges som foreslått. Det er fremmet tre alternative forslag til fremgangsmåte. Bruk av kalkpeler er anbefalt for å stabilisere myra der vegen krysser/tangerer.

Planområdet fremstår generelt, med de tiltak som er beskrevet og forutsatt fulgt, som lite til moderat sårbart.