



## SØR-VARANGER KOMMUNE

Boks 406, 9915 Kirkenes  
Tlf. 78 97 74 00. Fax 78 99 22 12  
E-post: [postmottak@sor-varanger.kommune.no](mailto:postmottak@sor-varanger.kommune.no)  
[www.svk.no](http://www.svk.no)

### Møteinnkalling – ekstraordinært møte

**Utvalg:** Formannskapet/utvalg for strategi og utvikling  
**Møtedato:** 06.05.2010  
**Møtested:** Ordførers kontor  
**Møtetid:** Kl. 09:00

I h.h.t. diskusjon i formannskapet 28.04.10 er det enighet om å sette opp ekstraordinært formannskapsmøte for behandling av reguleringsplan for E105 Elvenes-Storskog i forkant av kommunestyremøtet 06.05.10.

Det foreligger også en sak vedr. kjøp av næringstomt, som må behandles av formannskapet før kommunestyrebehandling. Det anmodes om at denne saken tas opp til behandling på det ekstraordinære møtet.

Det settes av 2 timer til avvikling av formannskapsmøtet, og kommunestyremøtet starter som vanlig kl. 11:00.

Ordfører oppfordrer partiene til å legge an til alternativ avvikling av gruppemøter i forkant av kommunestyremøtet, eksempelvis dagen i forveien.

Eventuelt forfall meldes til tlf. 78 97 76 00, [service@svk.no](mailto:service@svk.no)  
Varamedlemmer møter etter nærmere innkalling.

**Kirkenes, 29.04.10**

Linda Beate Randal  
ordfører

## SAKSLISTE:

<b>Saksnr.:</b>	<b>Sakstittel:</b>	<b>ArkivsakID:</b>
065/10	KJØP AV NÆRINGSTOMT 27/413 - EIER IBER AS Saksordfører: Leif Astor Bakken, tlf. 928 83 169	09/1947
<b>Saksnr.:</b>	<b>Sakstittel:</b>	<b>ArkivsakID:</b>
066/10	REGULERINGSPLAN - E105 STORSKOG - ELVENES Saksordfører: Lisbeth Isaksen, tlf. 982 26 088	09/441



## SØR-VARANGER KOMMUNE

Boks 406, 9915 Kirkenes  
Tlf. 78 97 74 00. Faks 78 99 22 12  
E-post: [postmottak@sor-varanger.kommune.no](mailto:postmottak@sor-varanger.kommune.no)  
[www.svk.no](http://www.svk.no)

### SAKSFRAMLEGG Sak til politisk behandling

Saksbehandler: Mia De Coninck Virksomhetsleder: , tlf.	Dato: 19.04.2010
Arkivkode: K1-	Arkivsaksnr.: 09/1947
Saksordfører: Leif Astor Bakken	

SAKSGANG		
Behandling:	Møtedato:	Saksnr.:
Kommunestyret		
Formannskapet/utvalg for strategi og utvikling	06.05.2010	065/10

## KJØP AV NÆRINGSTOMT 27/413 - EIER IBER AS

### Vedlagte dokumenter:

Nr.	Dok.dato	Tittel
1	19.04.2010	27_413.pdf

Situasjonsplan datert 19.04.2010

### Dokumenter i saken:

<u>Dok.dato</u>	<u>Type</u>	<u>Avsender/mottaker</u>	<u>Tittel</u>
03.08.2009	I	Advokatene Rønning og Rønning DA	IBER AS -SEKSJONERING- BJØRN ERIK RIST
01.12.2009	U	Advokatene Rønning og Rønning	FORNYET TILBUD OM OVERDRAGELSE AV TOMT 27/413 - BJØRN ERIK RIST - IBER AS
09.12.2009	I	Advokatene Rønning og Rønning DA	OVEDRAGELSE AV TOMT GNR 27 BNR 413 BJØRN ERIK RIST/IBER AS - SØR-

### **Kort sammendrag:**

Foranledningen er at eiendommene gnr 27 bnr 8 fnr 5, eid av Sør-Varanger kommune og festet av Iber AS og gnr 27 bnr 413, eid av Iber AS, bebyggt med bilverksted og forretning, ikke kunne seksjoneres som ønskelig av eier/fester.

Dette der det ikke er anledning til å seksjonere to atskilte eiendommer i samme seksjonering jf lov om eierseksjoner §6 3.ledd sammenholdt med §8 4.ledd.

Dersom bygget på de to eiendommene skal seksjoneres stilles det krav om sammenføring av tomtene forutgående for seksjonering.

### **Faktiske opplysninger:**

For å kunne gjennomføre seksjonering må tomtene sammenføres.

Tomt gnr 27 bnr 8 fnr 5 eies av Sør-Varanger kommune og festes bort til Sør-Varanger kommune. Tomt gnr 27 bnr 413 eies av Iber AS. Begge eiendommene eies/festes ikke av samme person/selskap og kan dermed **ikke** sammenføres.

Dette kan løses på følgende måte: enten så selger Sør-Varanger kommune sin tomt, nemlig gnr 27 bnr 8 fnr 5 til Iber as eller så kjøper Sør-Varanger kommune tomt gnr 27 bnr 413 av Iber as og inngår en festekontrakt med Iber as for tomta. Da vil sammenføyingen være mulig, og en etterfølgende seksjonering vil kunne godkjennes.

I henhold til vedtak i formannskapet 21.02.2007 under sak 18/07 så skal ikke kommunen legge til rette for salg av næringstomter.

Derfor har vi mottatt en søknad, datert **31.07.2009**, på å komme med et tilbud til Iber AS om kommunal kjøp av tomt gnr 27 bnr 413.

Sør-Varanger kommune har gitt tilbud i brev form og har vært på møte 10.11.2009. Endelig tilbud ble gitt i brev datert **30.11.2009** til Iber AS. Det var et tilbud på å overta tomta gnr 27 bnr 413 for kr. **72.792,-**, med forbehold om kommunestyrets godkjenning.

Samtidig som det da opprettes en festekontrakt for tomt gnr. 27 bnr. 413 med Iber AS.

Festekontrakten vil ha en festeavgift på kr. 12,- per m<sup>2</sup> og vil vare til 2050 med mulighet til forlengelse. Ved sammenføring av begge tomtene vil festeavgiften for gnr 27 bnr 8 fnr 5 øke fra kr. 11,59 til kr. 12,- per m<sup>2</sup> per år, men samtidig vil festekontrakten forlenges til 2050, hvor avtalen per i dag bare gjelder til 2034.

Kjøpesummen er beregnet etter dagens festeavgift kr. 12,- per m<sup>2</sup> og størrelsen på tomta, nemlig 337 m<sup>2</sup>, ganger 18. Kjøpesum for boligtomter er 20 ganger årlig festeavgift.

Vi har mottatt aksept på tilbudet i brev datert **09.12.2009**.

Administrasjonen stilte samtidig følgende vilkår som måtte være på plass forut for kjøp av tomta: Det skal foreligge en tinglyst erklæring på at bygget fortsatt beholder atkomst over ubebyggt tomt gnr 27 bnr 407. Samtidig skal det på samme tomta foreligge en tinglyst erklæring på at 20 parkeringsplasser tilhører hele bygget på tomtene gnr 27 bnr 413, gnr 27 bnr 8 fnr 5 og også 27/252 seksjon 3.

Ved eventuell endring av status på tomt gnr 27 bnr 407 gjennom salg eller bebyggelse, vil atkomst eller parkeringsplasser måtte tas hensyn til. Dermed er bygget på tomtene gnr 27 bnr 413, gnr 27 bnr 8 fnr 5 og også 27/252 seksjon 3 sikret disse rettigheter.

Vedtaket må derfor ha oppsettende virkning inntil de tinglyste dokumentene foreligger.

**Kommuneplanens hovedmål:**

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

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

Næringsutvikling:

En endring av eierforholdene ved kjøp av tomta vil ikke endre noe på utvikling av bygget i næringsssammenheng. I dette tilfelle vil også seksjonering muliggjøres og gi uavhengig drift i begge seksjonene.

Infrastruktur:

Barn og ungdom:

Kompetansebygging:

Økonomi:

Kjøpesummen for denne tomta vil over tid kunne tilbakebetales med festeavgiften som da vil være på kr 4.044,- per år i ca 18 år.

**Alternative løsninger:**

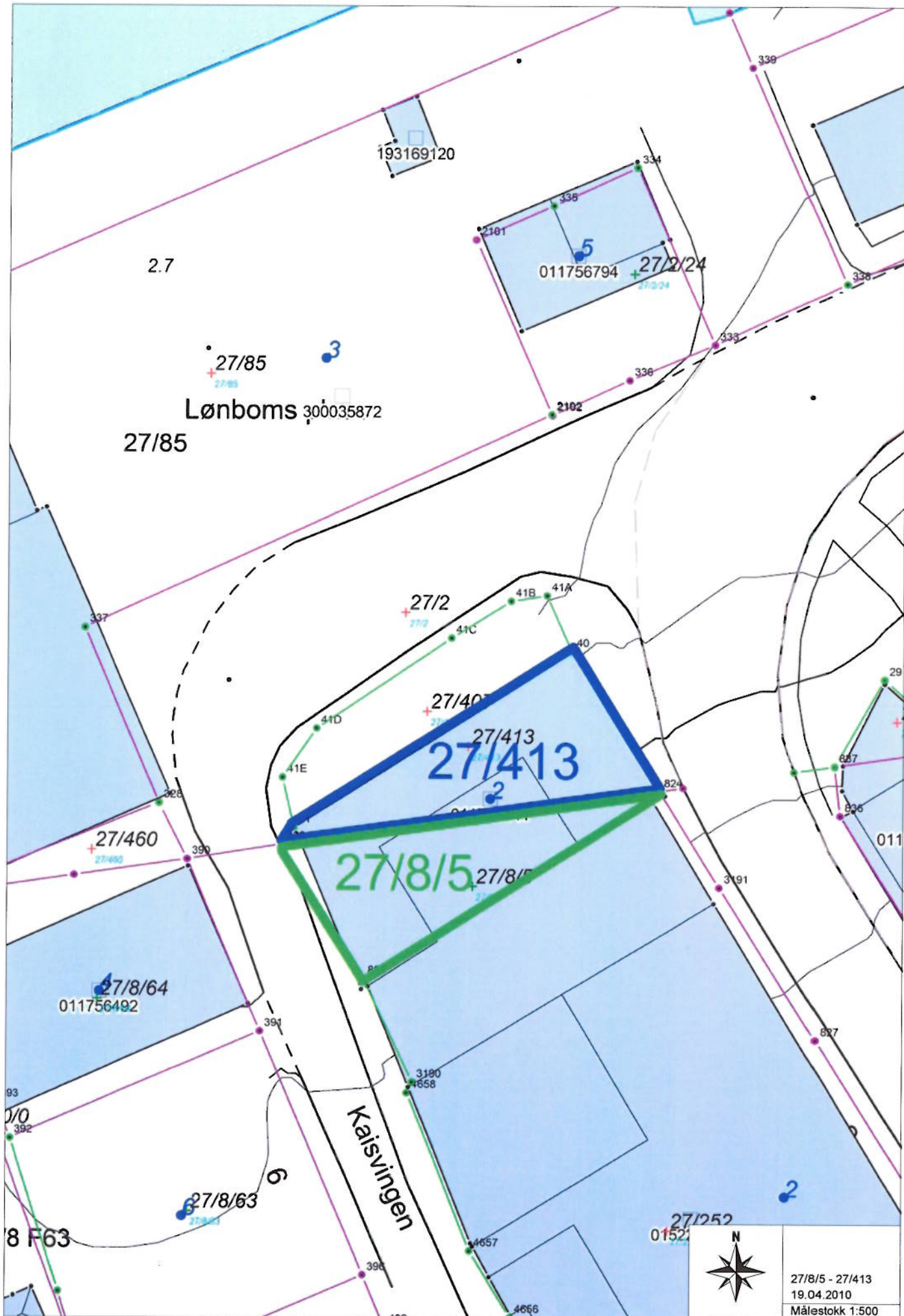
**Forslag til innstilling:**

Kommunestyret bevilger penger til kjøp av tomt gnr 27 bnr 413 **for kr. 72.792,-**. Pengene dekkes ved bruk av Investeringsfond 2545018 salg av boligområder/festetomter

Vilkår; Vedtaket gis oppsettende virkning inntil tinglyste dokumenter for atkomstrett og parkeringsrett foreligger.

Bente Larssen  
rådmann

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



27/8/5 - 27/413  
 19.04.2010  
 Målestokk 1:500



## SØR-VARANGER KOMMUNE

Boks 406, 9915 Kirkenes  
Tlf. 78 97 74 00. Faks 78 99 22 12  
E-post: [postmottak@sor-varanger.kommune.no](mailto:postmottak@sor-varanger.kommune.no)  
[www.svk.no](http://www.svk.no)

### SAKSFRAMLEGG Sak til politisk behandling

Saksbehandler: I. Katharina Granmo Virksomhetsleder: , tlf.	Dato: 28.04.2010
Arkivkode: K2-I12	Arkivsaksnr.: 09/441
Saksordfører: Lisbeth Isaksen	

SAKSGANG		
Behandling:	Møtedato:	Saksnr.:
Formannskapet/utvalg for strategi og utvikling	06.05.2010	066/10
Kommunestyret	06.05.2010	

## REGULERINGSPLAN - E105 STORSKOG - ELVENES

### Vedlagte dokumenter:

Nr.	Dok.dato	Tittel
1	27.04.2010	OVERSENDELSE AV MERKNADSBEHANDLING OG FORSLAG TIL REGULERINGSPLAN FOR E105 ELVENES-STORSKOG

### Dokumenter i saken:

<u>Dok.dato</u>	<u>Type</u>	<u>Avsender/mottaker</u>	<u>Tittel</u>
22.04.2010	I	Vegvesenet	SV: FORSLAG TIL REGULERINGSPLAN FOR E105 ELVENES -
22.04.2010	I	Vegvesenet	FORSLAG TIL REGULERINGSPLAN FOR E105 ELVENES - STORSKOG,



### **Kort sammendrag:**

Reguleringsplanen E105 Elvenes – Storskog, gjelder den første parsellen av E105 mellom Bjørkheim (Hesseng) og Storskog, inkludert massetak, massedeponi, riggområder og anleggsbelter.

Reguleringsplanarbeidet ble startet før og fått større fokus enn arbeidet med et helhetlig grep for veien i Kirkenesområdet (Grense Storskog – Jarfjord – Kirkeneshalvøya – Flyplassen – E6 videre inn i Norge og veiforbindelse til Finland).

Planen og prosessen som er kjørt i forbindelse med den reiser flere prinsipielle spørsmål omkring videreutvikling av infrastruktur i Sør-Varange kommune og vår rolle som brohode for Norge og EØS mot Russland.

Det er særlig to spørsmål som bør avklares før endelig godkjenning av planen:

- Hvilken reguleringsformål og status skal veien forbi Fredheim skal ha når den ikke lenger skal ha Europaveistatus.
- Hvilket kvalitetsnivå man skal legge seg på ved rehabilitering og revegetering av skjæringer og fyllinger, anleggsbelter, massetak og massedeponi, og da særskilt ifht de nye skråningene i overkanten av Elvenesparken.

### **Faktiske opplysninger:**

#### Bakgrunn

Planen er utarbeidet av Statens Vegvesen med bakgrunn i:

- Norsk-Russisk samarbeid om transportløsninger i grenseområdene
- Bevilgning på Kr 5 mill til å planlegge opprustning av E105 og vegløsninger i Kirkenesområdet over statsbudsjettet i 2009
- Nordområdemeldingen
- Nasjonal transportplan 2010-2019
- Handlingsprogram 2010-2013 (2019)

#### Oversikt

Reguleringsplanen E105 Elvenes – Storskog, gjelder den første parsellen av E105 mellom Bjørkheim (Hesseng) og Storskog, og omfatter følgende områder:

- strekningen fra østsiden av Elvenes bru ved Gnr/Bnr 28/58 til og med veien over Gnr/Bnr 29/48.
- et massedeponi på Gnr /Bnr/Fnr 28/1/5 ved østsiden av Bøkfjorden ved Elvenes
- Et område for massetak ved Kongsgamdalen
- Midlertidig riggområde rett øst for Elvenes bru (tidligere område for tankanlegg).

Planen har sin avgrensning blant annet fordi det er usikkerhet om det skal bygges ny grensestasjon ved Storskog og hvilken løsning som vil bli anbefalt for opprustning av E105 fra Elvenes til Bjørkheim.

#### Formål med planarbeidet

Ikke utarbeidet pga tidsnød

#### Proessen

Det er avholdt møter med Sør-Varanger kommune i prosessen, og Vegvesenet har orientert FUSU om planarbeidet ved to anledninger.

Det er avholdt folkemøter i prosessen hvor direkte berørte naboer og gjenboere har vært spesielt invitert.

Planen er lagt ut til offentlig ettersyn iht plan- og bygningslovens §3-7 og §12-10 i seks uker fra 26. februar til 9. april.

Frist for innspill og merknader til planlagt tiltak var satt til 9/4-2010

Ved fristens utløp var det kommet innspill/merknader fra:

- Sametinget
- Finnmark fylkeskommune, Areal- og kulturvernavdelinga
- Reindriftsforvaltningen Øst-Finnmark
- Tollregion Nord-Norge
- Politiet, Øst-Finnmark politidistrikt
- Norges vassdrags- og energidirektorat
- Varanger kraftnett AS
- Leif Kristensen, eiendom Gnr/bnr 28/5
- Finnmarkseiendommen
- Håkon Jarl Eriksen, Gnr/Bnr 28/53
- Kjell Vidar Ryeng, beboer Elvenes (vestsiden av Bøkfjorden/Pasvikelva).
- Turid og Jørgen Holmberg, Gnr/Bnr 28/57
- Arild Pedersen, Gnr/Bnr 28/25
- Advokatene Rønning og Rønning DA v/Stein Rønning, representant for Gnr 28/Bnr 1 Fnr 4 i Kongsgammedalen.
- Bjørn Are Dahl, Gnr /Bnr Fnr 29/1/46
- 

Merknadsbehandlingen er ryddig oppsatt og gir god oversikt over innholdet i merknadene og hvordan disse er behandlet i planen. Vi har på grunn av tidsnød ikke hatt mulighet til å gå gjennom merknadsbehandlingen, selv om vi har gått gjennom innkomne merknader. Vi antar at merknadsbehandlingen er tilfredsstillende da den kommer fra en statlig etat, og at de endringene som er foretatt er ikke av så vesentlige at planen må legges ut til nytt offentlig ettersyn.

Sør-Varanger kommune har deltatt i prosessen med denne planen, men på grunn av tidsnød i slutfasen har vi ikke hatt mulighet til å følge opp de merknader vi har spilt inn tidligere i prosessen og sikret at disse har blitt implementert i planen.

Det antas at varsling er gjort på tilfredsstillende måte. Dette er ikke kontrollert på grunn av tidsnød.

### **Beskrivelse av planforslaget**

Ikke utarbeidet pga tidsnød.

### **Om planforslaget/konsekvenser**

Ikke utarbeidet pga tidsnød

### **ROS-vurdering**

Vi antar at ROS-vurderingen i planen er tilfredsstillende da den kommer fra en statlig etat. Vi har ikke hatt mulighet til å gå gjennom denne pga tidsnød.

### **Administrasjonen har følgende merknader til planen slik den nå foreligger:**

#### Reguleringsplanformål forbi Fredheim

Strekningen fra ca 2100 til 3050 reguleres uten gang- og sykkelvei. Eksisterende vei mister status som Europaveg og foreslås omgjort til lokalvei. Det fremkommer i planbeskrivelsen at man ser for seg at denne strekningen går over i *kommunal eie*.

Den nye kommunale veien vil ha en lengde på godt og vel 1 Km. I hh informasjon fra FDV-avdelingen er årlig budsjett (i 2010) til drift og vedlikehold av kommunale veier, inklusive administrasjon og veilys, er på ca. kr. 60.000,- pr. km. I dette tilfelle ligger veien utenom andre kommunale veier, gjennomsnittsbetøpet på kr. 60.000,- pr. km kan derfor være for lavt. Det antas derfor at et beløp på kr. 75.000,- pr km/år kan passe for den strekningen det her er snakk om.

Vegvesenets beskrivelse av E105 sier at vegen har telehiv og setninger, noe som sikkert også passer for denne aktuelle strekningen. Etter en kommunal overtakelse, som eventuelt må komme etter ferdigstillelse av den nye vegen, vil trafikkbelastningen være minimal. Det er vanskelig å tallfeste et oppgraderingsbehov som er aktuell om 4 år, kanskje etter en periode med hard anleggtrafikk.

KS har i en rapport om kommunale veier, estimert oppgraderingskostnader. KS (og Multiconsult) anslår en oppgraderingskostnad på kr. 860.000,- pr km for å komme opp på godt nivå.

Det prinsipielle spørsmålet er så langt administrasjonen kan se om Sør-Varanger kommune må ta stilling til, er om man aksepterer forslaget fra Statens vegvesen om å gjøre strekningen til en kommunal vei, med de økonomiske forpliktelser dette medfører. Dersom man aksepterer forslaget vil det være en fordel å forhandle seg frem til en avtale om at Statens vegvesen setter vegen i god stand, dvs at vegen inkl belysning etter oppgradering fremstår som 100% tilfredstillende rent teknisk, før en kommunal overtakelse av strekningen.

Det ble i FUSU-møte i fjor forespeilt forhandlinger mellom SVK og SVV ifht denne strekningen sett opp i mot høyere kvalitet på lyssetting for de deler av gang- og sykkelveien langs Pikevann man antar vil bli hyppigst brukt av turister og vernepliktige. Det er så langt ikke kjent at man har startet disse forhandlingene. Det er i planbeskrivelsen sagt at det ikke er krav om belysning langs strekningen, selv om det etableres gang- og sykkelvei. Endelig beslutning om belysning er sagt å bli gjort i forbindelse med utarbeidelse av byggeplan for opprustning av E105.

#### Kryssing av Pikebekken

NVE varslet i utgangspunktet innsigelse til planen da løsningen for kryssing av Pikebekken ville skape hinder for vandring av fisk mellom Pikevann og Svartakslavann. Innsigelsen er trukket da det er tatt inn i planens bestemmelser at NVE godkjenner løsning for kryssing av Pikebekken.

#### Gang- og sykkelvei langs Pikevann

Det ble vurdert at det i stedet for ordinær gang- og sykkelvegløsning kan være akseptabelt å etablere en gruset sti på terrengnivå (tilpasset terreng og vegetasjon). Utforming av belysning langs strekningen er ikke med i planen.

#### Skjæringer og fyllinger

For å sikre at skråninger og skjæringer ikke blir varige sår i landskapet som konsekvens av kontinuerlig utglidning, er det viktig å utforme og vegetere dem på en måte som sikrer en holdbar rehabilitering av landskapsformene, fortrinnsvis med stedegen vegetasjon. Dette vil være viktigere på enkelte strekninger enn andre. Ut i fra vår vurdering er dette:

- Skjæringer akse 350-400, 975-1200, 1850-2225, 3100-3450,
- Fyllinger akse 350 – 1000 (langs Elvenesparken se eget pkt), prinsipp for veien utenom Fredheim, Kryssing av Pikebekken (se eget pkt), prinsipp langs pikevann, Motfylling på Karikoskimyra,
- For å ivareta opplevelsen i Elvenesparken må det legges til rette for at skråningen opp mot ny E105 blir best mulig inn i landskapet både ifht form og vegetasjonstyper. En mulighet for å oppnå dette er å sette krav om at det skal utarbeides en plan for dette, som skal godkjennes av virksomhetsleder for Plan og byggesak.
- Generelt: Landskapsplan i 1:200 skal godkjennes av Virksomhetsleder for Plan og byggesak før tiltaket på den aktuelle strekningen iverksettes.

Det anbefales at plan for opparbeidelse av skråningene skal godkjennes av virksomhetsleder for Plan og byggesak før tiltaket på den aktuelle strekningen iverksettes.

**Kommuneplanens hovedmål:**

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

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

Næringsutvikling:Infrastruktur:Barn og ungdom:Kompetansebygging:Økonomi:**Alternative løsninger:**

Med hjemmel i plan- og bygningslovens § 12-12, fastsetter Kommunestyret i Sør-Varanger kommune idnr 2010001 "Reguleringsplan for Elvenes – Storskog i Sør-Varanger kommune".

Melding om vedtaket sendes høringsinstansene samt privatpersoner og offentlige organ som har gitt merknader og innspill til forslag til planprogram.

**Forslag til innstilling:**

FUSUs forslag til innstilling til kommunestyret:

Med hjemmel i plan- og bygningslovens § 12-12, fastsetter Kommunestyret i Sør-Varanger kommune idnr 2010001 "Reguleringsplan for Elvenes – Storskog i Sør-Varanger kommune", med følgende endringer/tilføyelser i reguleringsplanens dokumenter:

Reguleringsbestemmelsene:**§ 2 FELLESBESTEMMELSER**

Pkt 2.1 tilføyelse: Det skal i størst mulig utstrekning brukes stedegen vegetasjon ved rehabilitering og revegetering av omkringliggende terreng.

Pkt 2.5 Nytt punkt: Tiltak innenfor planområdet skal være universelt utformet i den grad dette er praktisk mulig.

### §3 BEBYGGELSE OG ANLEGG

Pkt 3.1.2 – maksimal 5 meter?

Pkt 3.1.11 Endring: Før byggetillatelse til tiltak innenfor område FT1-FT3 må det utarbeides en situasjonsplan i målestokk 1:200 som skal godkjennes av virksomhetsleder for plan og byggesak i Sør-Varanger kommune.

Pkt 3.1.13 Nytt pkt: Bygninger med tilhørende uterom skal være universelt utformet, jfr. Miljøverndepartementets temaveileder Universell utforming og planlegging etter Plan- og bygningsloven av 25.09.2009 og T-5/99 – Tilgjengelighet for alle, T-1468 – Universell utforming, Begrepsavklaring og T-1472 – Universell utforming som kommunal strategi.

### § 4 SAMFERDSELSANLEGG OG TEKNISK INFRASTRUKTUR

Pkt 4.2 – Endring: Det forutsettes at Statens vegvesen opprettholder sitt ansvar for strekningen mellom område Veg 6 og Veg 8.

Pkt 4.7 - Tilføyelse: Det skal utarbeides landskapsplaner for istandsetting av skjæringer og fyllinger som skal godkjennes av Virksomhetsleder for Plan og byggesak i Sør-Varanger kommune før tiltaket iverksettes. Dette gjelder:

- Skjæringer akse 350-400, 975-1200, 1850-2225, 3100-3450,
- Fyllinger akse 350 – 1000, prisnipp for motfylling på Karikoskimyra og for veien utenom Fredheim, prinsipp Kryssing av Pikebekken og prinsipp langs pikevann.
- For fylling langs Elvenesparken (akse 350-1000), gjelder i tillegg følgende:
  - planen utarbeides i målestokk 1:200
  - det skal i all hovedsak brukes stedegen vegetasjon av samme type som vegetasjonen i parken for øvrig ved rehabilitering og revegetering av arealet.
  - De estetiske kvalitetene til sråningen skal vektlegges.

### § 7 BRUK OG VERN AV SJØ OG VASSDRAG

Pkt 7.2 Endring: I forbindelse med utarbeidelse av byggeplan for anleggsvirksomheten skal det utarbeides forprosjekt for hvordan E105 skal krysse Pikebekken. Forprosjektet skal godkjennes av NVE og Virksomhetsleder for Plan og byggesak i Sør-Varanger kommune før tiltaket iverksettes.

### § 8 HENSYNSSONER

Pkt 8.3 tilføyelse: ... Det skal utarbeides en egen avslutningsplan for massedeponiet (område A13) som skal godkjennes av virksomhetsleder for Plan og byggesak i Sør-Varanger kommune.

#### Planbeskrivelsen:

Det forutsettes at punkter ifht kommunal eierstatus i planbeskrivelsen fjernes.

#### Dokumentasjon:

Det forutsetter av Sør-Varanger kommune mottar fullstendig dokumentasjon for planen snarest, og senest innen 30.04.2009:

- Digitalt plankart i SOSI-format

- Kopi av kunngjøringsannonser og varslingsbrev.

-

Melding om vedtaket sendes høringsinstansene samt privatpersoner og offentlige organ som har gitt merknader og innspill til forslag til planprogram.

.

Bente Larssen  
rådmann

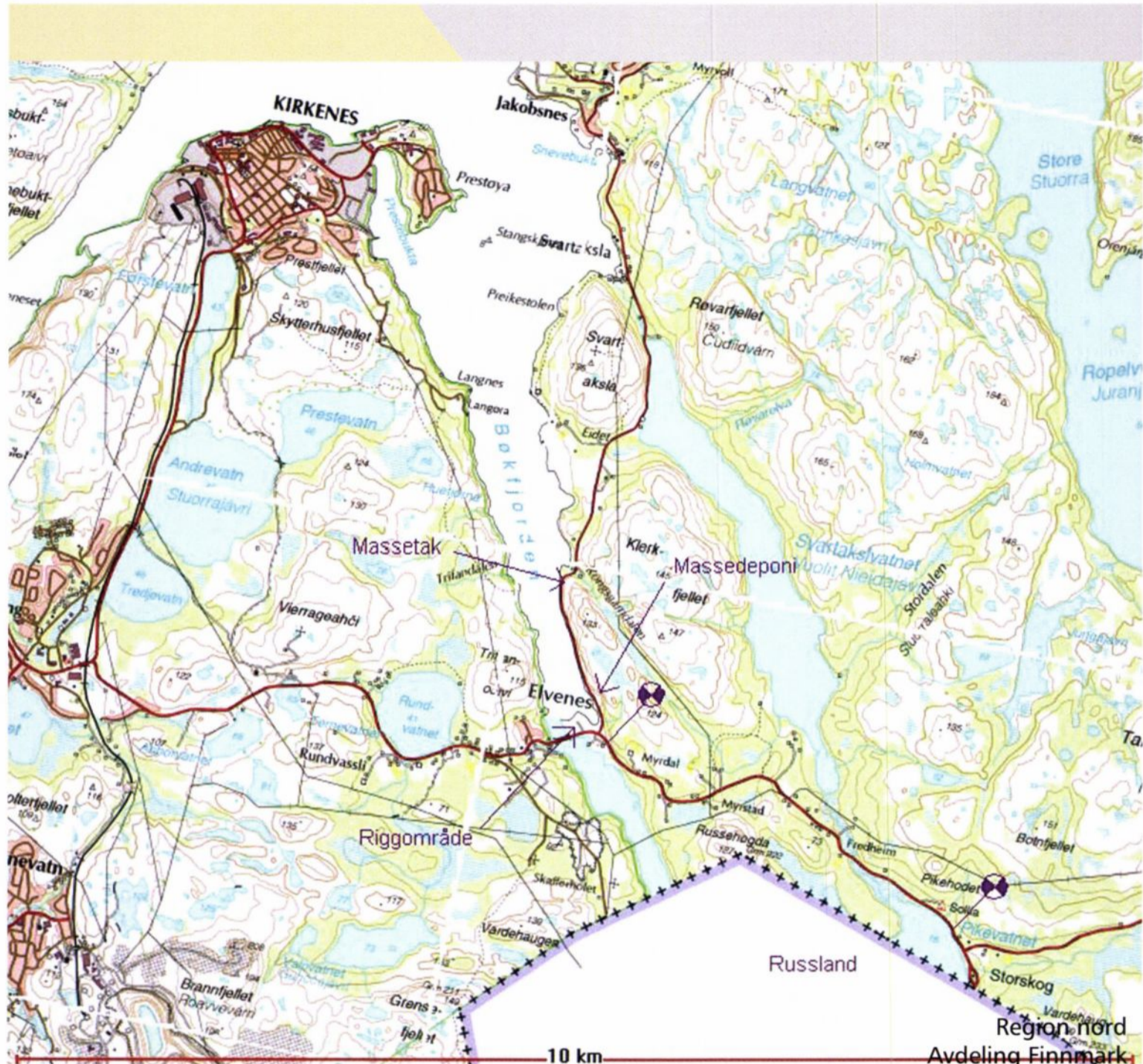
- Dette dokumentet er godkjent elektronisk i Sør-Varanger kommune og har derfor ingen signatur. -



Statens vegvesen

# Merknadsbehandling Forslag til reguleringsplan

E105 Elvenes - Storskog  
Sør-Varanger kommune



Region nord  
Avdeling Finnmark  
Dato: 2010-04-22

## Innhold

<b>1 Innledning</b> .....	<b>2</b>
1.1 Reguleringsplanprosessen .....	2
1.2 Generelt om merknadsbehandlingen .....	4
<b>2 Merknader mottatt ved offentlig ettersyn</b> .....	<b>5</b>
2.1 Merknader fra offentlige .....	5
2.1.1 Sametinget.....	5
2.1.2 Finnmark fylkeskommune, Areal- og kulturvernavdelinga.....	5
2.1.3 Reindriftsforvaltningen Øst-Finnmark .....	5
2.1.4 Tollregion Nord-Norge .....	5
2.1.5 Politiet, Østfinnmark politidistrikt.....	6
2.1.6 Norges vassdrags- og energidirektorat .....	7
2.2 Merknader fra private, selskap, lag og foreninger .....	8
2.2.1 Varanger kraftnett AS .....	8
2.2.2 Leif Kristensen, eiendom gnr. 28, bnr. 5.....	8
2.2.3 Finnmarkseiendommen .....	13
2.2.4 Håkon Jarl Eriksen, eiendom gnr. 28, bnr. 53 .....	14
2.2.5 Kjell Vidar Ryeng, beboer på Elvenes .....	14
2.2.6 Turid og Jørgen Holmberg, eiendom gnr. 28, bnr. 57 .....	16
2.2.7 Arild Pedersen, eiendom gnr. 28, bnr. 25.....	16
2.2.8 Advokatene Rønning og Rønning DA v/Stein Rønning.....	17
2.2.9 Bjørn Arne Dahl, eiendom gnr. 29, bnr. 1, fnr. 46 .....	18
<b>3 Eventuelle endringer etter offentlig ettersyn</b> .....	<b>20</b>
3.1 Reguleringsplankart.....	20
3.2 Reguleringsbestemmelser .....	20
3.3 Planbeskrivelse.....	20
<b>4 Konklusjon/anbefaling</b> .....	<b>20</b>

### Vedlegg:

- Alle uttalelser (brev og e-post)
- E-postkorrespondanse med NVE for avklaring av kryssing av Pikebekken
- Brev fra NVE (innsigelsen trekkes)



## 1 Innledning

### 1.1 Reguleringsplanprosessen

Forslag til reguleringsplan for opprusting av E105 fra Elvenes til Storskog i Sør-Varanger kommune lå ute til offentlig ettersyn i perioden 26. februar til 9. april 2010. Offentlig ettersyn ble annonsert i Dagbladet Finnmarken 26. februar 2010.

Reguleringsplanforslaget lå ute til offentlig ettersyn på Kirkenes rådhus og ved Statens vegvesens kontor i Vadsø. I tillegg var planforslaget tilgjengelig på kommunens og Statens vegvesens hjemmesider på internett ([www.svk.no](http://www.svk.no) og [www.vegvesen.no/vegprosjekter](http://www.vegvesen.no/vegprosjekter)).

Reguleringsplanforslaget ble sendt på høring til følgende offentlige instanser, organisasjoner og andre berørte parter:

Sør-Varanger kommune		Postboks 406	9915 KIRKENES	
Norges vassdrags- og energidirektorat	Region nord	Postboks 394	8505 NARVIK	
Reindriftsforvaltningen Øst-Finnmark		Postboks 174	9735 KARASJOK	
Fylkesmannen i Finnmark	Miljøvernavdelingen	Statens hus	9815 VADSØ	
Finnmark fylkeskommune	Areal- og kulturvernavdelinga	Henry Karlsens plass 1	9815 VADSØ	
Sametinget		Ávjovárgeaidnu 50	9730 KARASJOK	
Forsvarsbygg		Postboks 309	9483 HARSTAD	
Landsdelskommando Nord-Norge		Reitan	8002 BODØ	
Finnmarkseiendommen		Postboks 133	9811 VADSØ	
Telenor	Servicesenter for nettutbygging	Postboks 7150	5020 BERGEN	
Varanger Kraft		Nyborgveien 70	9815 VADSØ	
Garnisonen i Sør-Varanger		Postmottak	2617 JØRSTADMOEN	
Grensekommissariatet		Postboks 88	9915 KIRKENES	
Tollregion Nord-Norge		Serviceboks 2133	9267 TROMSØ	
Østfinnmark politidistrikt			9917 KIRKENES	

I tillegg har følgende grunneiere og rettighetshavere fått planforslaget på høring:

Gnr	Bnr	Navn	Adresse
29	60	Ørjan Nilsen	Elvenes, 9900 Kirkenes
29	48	Andreas Berthelsen (1/2)	Sandmoveien 23, 2020 Skedsmokorset
		Jon Berthelsen (1/2)	Toppeneveien 5, 9900 Kirkenes
29	34	Andreas Berthelsen (1/2)	Sandmoveien 23, 2020 Skedsmokorset
		Jon Berthelsen (1/2)	Toppeneveien 5, 9900 Kirkenes
29	18	Eivind Nordhus	Sollia Gjestegiveri, 9900 Kirkenes
29	1	Finnmarkseiendommen	Torget, 9700 Lakselv
29	43	Sør-Varanger kommune	Rådhusplassen 3, 9900 Kirkenes
29	1 Fnr. 46	Finnmarkseiendommen (bortfester)	Torget, 9700 Lakselv
		Bjørn Arne Dahl (fester)	Søndre Langgate 32, 9950 Vardø
29	62	Carina Koi Ryeng	Elvenes, 9900 Kirkenes
28	5	Leif Kristensen	Elvenes, 9900 Kirkenes
28	16	Bjørn Kristiansen	Elvenes, 9900 Kirkenes
28	1	Finnmarkseiendommen	Torget, 9700 Lakselv
28	13	Øystein Pedersen	Elvenes, 9900 Kirkenes
28	25	Arild Øystein Pedersen	Ekveien 6, 9912 Hesseng
28	12	Jan Øystein Fjeld	Elvenes, 9900 Kirkenes
28	61	Finnmarkseiendommen (bortfester)	Torget, 9700 Lakselv
		Karianne Davo Karikoski (fester)	Pasvikveien 30, 9900 Kirkenes
28	7	Karianne Davo Karikoski (1/3)	Pasvikveien 30, 9900 Kirkenes
		Gunhild Marie Pedersen (1/3)	Michelets Vei 25 B, 1368 Stabekk
		Randi Solveig Svendsen (1/3)	Åsveien 66, 9360 Bardu
28	28,42	Hanne Eriksen (1/2)	Elvenes, 9900 Kirkenes
		Ingar Eriksen (1/2)	Elvenes, 9900 Kirkenes
28	20	Yngvil Pedersen (1/2)	Elvenes, 9900 Kirkenes
		Steinar Seipjærvi (1/2)	Elvenes, 9900 Kirkenes
28	44	Yngvil Pedersen (1/2)	Elvenes, 9900 Kirkenes
		Steinar Seipjærvi (1/2)	Elvenes, 9900 Kirkenes
28	41	Tuire Keinænen (1/2)	Elvenes, 9900 Kirkenes
		Bengt Siiri (1/2)	Elvenes, 9900 Kirkenes
28	53	Håkon Jarl Eriksen	Elvenes, 9900 Kirkenes
28	34	Karl Pedersen	Blårevsvingen 14, 9013 Tromsø
28	57	Jørgen Holmberg (1/2)	9900 Kirkenes
		Turid Holmberg (1/2)	9900 Kirkenes
28	59	Mary Elisabeth Bønå	Elvenes, 9900 Kirkenes
28	1 Fnr. 3	Finnmarkseiendommen (bortfester)	Torget, 9700 Lakselv
		Tonny Nilsen (fester)	Krøkebærveien 25, 9800 Vadsø
28	1 Fnr. 13	Finnmarkseiendommen (bortfester)	Torget, 9700 Lakselv
		Forsvarsbygg (fester)	Grev Wedels plass 5, 0151 Oslo
28	17	Beryl Klerck Kristensen	Elvenes, 9900 Kirkenes
28	2	Finnmarkseiendommen	Torget, 9700 Lakselv
28	2 Fnr. 1	Finnmarkseiendommen (bortfester)	Torget, 9700 Lakselv
		Gunnar Tharaldsen (fester)	Elvenes, 9900 Kirkenes
28	58	Snorre Rauhala	Elvenes, 9900 Kirkenes

Gnr	Bnr	Navn	Adresse
28	2 Fnr. 4	Finnmarkseiendommen (bortfester)	Torget, 9700 Lakselv
		Inge Andreassen (fester)	Elvenes, 9900 Kirkenes
28	1 Fnr. 4	Finnmarkseiendommen (bortfester)	Torget, 9700 Lakselv
		Steinar Ernst Pedersen (fester)	Gjerneshaugan 12, 8373 Ballstad
28	1 Fnr. 6	Finnmarkseiendommen (bortfester)	Torget, 9700 Lakselv
		Jonny Iversen (fester)	Skrythagen 1 A, 2055 Nordkisa

I forbindelse med offentlig ettersyn ble det også arrangert et folkemøte på rådhuset i Kirkenes 22. mars 2010 (kl. 18.00 – 20.00). Folkemøtet ble kunngjort i Dagbladet Finnmarken lørdag 20. mars 2010.

Som en oppfølging av folkemøtet hadde Statens vegvesen åpen kontordag påfølgende dag 23. mars 2010 på rådhuset i Kirkenes (kl. 08.00 – 16.00).

Med bakgrunn i innsigelse fra NVE (brev datert 8. april) har det vært nær dialog med NVE v/Anders Bjordal for å få avklart tilfredsstillende løsning for kryssing av Pikebekken. I den forbindelse har også grunneier for eiendom gnr. 28, bnr. 5 blitt informert om nødvendige endringer i reguleringsplanen (besøk hjemme hos grunneier 21. april 2010).

## **1.2 Generelt om merknadsbehandlingen**

Alle innkomne merknader er tatt med i merknadsbehandlingen. Flere av høringsinstansene har ikke avgitt uttalelse/merknad.

Vår behandling omfatter oppsummering/gjengivelse av innholdet i de mottatte uttalelsene, for deretter å presentere våre kommentarer til disse.

## **2 Merknader mottatt ved offentlig ettersyn**

I dette kapitlet oppsummeres mottatte merknader (resymé) ved offentlig ettersyn med kommentar fra Statens vegvesen Region nord, avdeling Finnmark.

### **2.1 Merknader fra offentlige**

#### **2.1.1 Sametinget**

Uttalelse er oversendt i brev datert 9. mars 2010.

Sametinget har ingen merknader til reguleringsplanforslaget.

#### **Kommentar fra Statens vegvesen**

Statens vegvesen tar uttalelsen til etterretning.

#### **2.1.2 Finnmark fylkeskommune, Areal- og kulturvernavingdelinga**

Uttalelse er oversendt i brev datert 11. mars 2010.

Ettersom reguleringsplanen ivaretar aktsomhetsplikten etter kulturminneloven, samt inneholder både planbeskrivelse og grundig ROS-vurdering har vi ingen ytterligere merknader til planen.

#### **Kommentar fra Statens vegvesen**

Statens vegvesen tar uttalelsen til etterretning.

#### **2.1.3 Reindriftsforvaltningen Øst-Finnmark**

Uttalelse er oversendt i brev datert 18. mars 2010.

Reindriftsagronomen har ingen merknader til reguleringsplan for E105 Elvenes – Storskog. Tiltaket ikke vil være til skade eller ulempe for reindriften i området, da det ligger utenfor beiteområdet til distrikt 1, 2 og 3.

#### **Kommentar fra Statens vegvesen**

Statens vegvesen tar uttalelsen til etterretning.

#### **2.1.4 Tollregion Nord-Norge**

Uttalelse er oversendt i brev datert 7. april 2010.

Tollregion Nord-Norge har ingen kommentarer til høringen generelt.

Tollregionen er enig i at det ved planavgrensningen er tatt forbehold om en eventuell framtidig ny grensestasjon.

Skulle det derimot ikke bli noe av en ny grensestasjon, vil det tvinge seg fram en utvidelse av minst en kjørefil til ved utreise fra Norge til Russland.

#### **Kommentar fra Statens vegvesen**

Når det er avklart om en ny grensestasjon skal bygges eller ikke vil også behovet for tiltak på/langs E105 foreligge. Vi gjør oppmerksom på at en utvidelse av en kjørefil ved utreise fra Norge til Russland kan være problematisk å gjennomføre. Dersom dette blir aktuelt er det nødvendig å gjøre en grundig vurdering av grunnforhold for å avklare mulige tiltak.

#### **2.1.5 Politiet, Østfinnmark politidistrikt**

Uttalelse er oversendt i brev datert 7. april 2010.

Innspillene er knyttet til trafikkreguleringstiltak ved området til Gapahuken restaurant.

Slik vi har forstått det vil parkering for gjester til Gapahuken restaurant skje på parkeringsplass merket P3.

Politiet vil påpeke at det bør vurderes å redusere hastigheten fra 80 km/t i dag fra profil 3450 og fram til Storskog grenseovergangssted. Videre mener vi at det bør opprettes en fotgjengerovergang fra P3 og over til restauranten. Fotgjengerovergangen bør være oppsatt med lyspunkter samt lyspunkter fram til Storskog grenseovergangssted.

#### **Kommentar fra Statens vegvesen**

Det er i utgangspunktet lagt opp til at parkering knyttet til Gapahuken restaurant skal skje på området nord for restauranten (område FT1 og FT2). Dersom det ikke kan anlegges tilstrekkelig antall oppstillingsplasser innenfor område FT1 og FT2 vil også område P3 bli benyttet for parkering tilknyttet restauranten.

Selv om parkering knyttet til restauranten skjer på samme side av E105 vil kryssingsbehovet over E105 være tilstede. Kryssingsbehovet vil imidlertid være mindre enn om all parkering skjer på område P3. Vi gjør oppmerksom på at det er svært strenge krav til etablering av fotgjengerfelt (krav til trafikk på E105 og av kryssende trafikk) og at et fotgjengerfelt ved for lav trafikk vil kunne gi falsk trygghet. Vi vil ta endelig stilling til etablering av eventuelt fotgjengerfelt i forbindelse med utarbeidelse av byggeplan.

Det er foreløpig ikke tatt stilling til fartsgrensen på framtidig E105 på strekningen. Vi tar politiets innspill med oss i de videre vurderingene som skal gjøres. Endelig beslutning om fartsgrense vil bli tatt i forbindelse med utarbeidelse av byggeplan.

Det er heller ikke tatt endelig stilling til behovet for veglys langs ny E105 og gang- og sykkelveg. I forbindelse med utarbeidelse av byggeplan for opprusting av E105 og etablering av gang- og sykkelveg vil vi ta endelig stilling til om og eventuelt hvor på strekningen vegbelysning skal etableres.

### 2.1.6 Norges vassdrags- og energidirektorat

Uttalelse oversendt i brev datert 8. april 2010.

I NVE's brev datert 17. februar 2009 (ved varsel om oppstart) påpekes spesielt kryssingen av Pikebekken. Elvekryssningen må utformes slik at inngrepet i selve elva blir minst mulig og dimensjoneres slik at den ikke virker oppstuvende under flom. Vi ber om at dette beskrives nærmere i planen.

NVE mener kryssingen er beskrevet svært dårlig i reguleringsplanen (både i tekst og på plankart). Slik NVE leser reguleringsplanen planlegges en stor fylling ut i bekkeløpet like nord for dagens krysningspunkt og det vil vurderes behov for å øke diameter på rør/kulvert. På plankartet kan lengden på kulverten se ut til å være mer enn 60 meter. Dette er i seg selv et betydelig vandringshinder for fisk.

Det gjøres oppmerksom på at vannressursloven er likestilt med plan- og bygningsloven og at det er tiltakshavers ansvar å avklare tiltaket i forhold til dette. Tiltak som kan være til nevneverdig skade eller ulempe for noen allmenne interesser i vassdraget er i utgangspunktet konsesjonspliktig i henhold til vannressursloven § 8. NVE kan imidlertid i enkelte tilfeller samordne saksbehandlingen av plan- og bygningsloven og vannressursloven, jfr. Vrl § 20. Dersom vannressursloven skal komme til anvendelse i denne saken, må vi ha et bedre grunnlag for å vurdere tiltaket. NVE ber om at detaljplan/beskrivelse for kryssing av Pikebekken sendes snarest som grunnlag for videre vurdering av reguleringsplanen.

**NVE mener forholdene rundt kryssing av Pikebekken ikke er tilfredsstillende ivaretatt med tanke på vassdragsmiljøet og varsler derfor innsigelse til reguleringsplanen inntil dette er ivaretatt.**

#### Kommentar fra Statens vegvesen

Etter at Statens vegvesen mottok uttalelsen (innsigelse) har vi vært i nær dialog med NVE for å få innarbeidet en tilfredsstillende løsning for kryssing av Pikebekken i reguleringsplanen.

NVE utarbeidet et forslag til kryssing av Pikebekken (skisse oversendt per e-post 16. april 2010, jf. vedlegg). Dette forslaget viser et prinsipp for kryssing av Pikebekken med 2 kulverter/rør (under eksisterende E105 og under ny E105). I tillegg må det anlegges ny kulp mellom de to kulvertene samt en ved utløpet av kulverten under ny E105.

Statens vegvesen har vurdert dette forslaget og bearbeidet det noe slik at kulverter og kulper anlegges/lokaliseres innenfor opprinnelig planområde. Nye kulper er anlagt innenfor område med arealformål LNF-R og hensynssone/båndleggingsone anleggsbelte.

Vegvesenets bearbeidede forslag (skisse) er oversendt til NVE (e-post datert 19. april 2010, jf. vedlegg). NVE har akseptert løsningen i forslaget og trukket innsigelsen (jf. brev av 21. april 2010). Statens vegvesen har endret reguleringsplankartet i tråd med denne løsningen. Utstrekningen til kulper samt plassering av kulverter framgår av plankartet. Løsningen er også forelagt grunneier Leif Kristensen, eiendom gnr. 28, bnr. 5 (besøk hjemme hos grunneier 21. april 2010). Grunneieren hadde ingen innvendinger til endringene i planen som følge av ny løsning for kryssing av Pikebekken.

For å sikre at forholdene ved kryssing av Pikebekken blir tilfredsstillende ivaretatt skal byggeplan for kulverter/kulper utarbeides i nært samarbeid med NVE og endelig byggeplan skal godkjennes av NVE før anleggsarbeidene igangsettes. Dette kravet er innarbeidet i reguleringsbestemmelsene.

## **2.2 Merknader fra private, selskap, lag og foreninger**

### **2.2.1 Varanger kraftnett AS**

Uttalelse er oversendt i e-post datert 12. mars 2010.

Varanger kraftnett AS har oversendt kart med oversikt over deres anlegg (lav-/høyspentlinjer samt master) langs ny E105.

#### **Kommentar fra Statens vegvesen**

Eventuelle behov for flytting/endring av eksisterende anlegg vil bli vurdert/avklart i det videre arbeidet med prosjektering av ny E105. Prosjekteringsarbeidene vil bli utført i nært samarbeid med Varanger kraftnett AS. Statens vegvesen vil ta initiativ til et slikt samarbeid når prosjekteringen igangsettes.

### **2.2.2 Leif Kristensen, eiendom gnr. 28, bnr. 5**

Uttalelse er oversendt i brev datert 13. mars 2010.

Undertegnede er blant de mest berørte grunneiere, eiendom gnr. 28, bnr. 5. Har følgende forslag til endringer og forbedringer for å redusere skadevirkningene på mennesker, dyr, eiendom og natur som eventuell godkjenning og effektivering av planforslaget vil medføre.

1)

Undertegnede synes det er merkelig at det foreslås bygd en ny 1,1 km lang vegtrasé som berører flere 10-talls mål urørt og unik natur. Jf. kap. 3.4 i planforslaget som sier at "Omleggingen av E105 vil være negativt for friluftslivet siden uberørte friluftsområder ned mot Pikebekken blir berørt". Dette forteller ikke hele virkeligheten da store deler av Pikebekken også blir rasert i sin nåværende form inklusiv området rundt, ødelegge våtmark for fugle-, amfibie- samt dyreliv.

Det berørte området langs Pikebekken har i generasjoner representert en utfartstrasé til naturområdene øst for bekken og Svartaksla, ikke bare for fastboende men for friluftsfolk fra hele kommunen. Kulpene ned mot Svartaksla har dessuten også vært benyttet som badekulper på fine sommerdager. Nå blir alt dette forringet siden den foreslåtte vegtraséen blir liggende tett opp til bekken, som mest sannsynlig vil bli fullstendig rasert under anleggsarbeidet og eventuelt lagt i rør.

Det kan ikke være på linje med intensjonene i Nordområdestrategien at urørt natur skal måtte ødelegges unødvendig. Det snakkes i kap. 3.1.1 om å "måtte knuse egg" når en bygger en moderne veg, og det er forståelig. I dette tilfellet skulle det være helt unødvendig.

En opprusting av eksisterende trasé, opprinnelig alternativ 1, burde vært tilstrekkelig. Dette alternativet er i følge planforslaget forlatt pga en såkalt totalvurdering, og det vises til tabell i kap. 2.4.2 med oppsummering av konsekvenser. Denne tabellen er lite informativ, symbolbruken er ikke forklart og det framgår ikke av tabellen at det ene alternativet er bedre enn det andre. De ulike faktorene synes også å veie like mye.

Opprusting av eksisterende trasé vill gitt en minst like rett og brukbar veg. Grunnen til at dette alternativet ble forlatt må ha vært for å skåne de som allerede bor langs vegen. De vedlagte støymålingene viser imidlertid stort sett like verdier uansett alternativ. Nå for disse familiene 2 veger å forholde seg til og dette kan verken representere økt trafikksikkerhet eller være særlig miljøvennlig, og vil som en konsekvens være negativ og stride imot vegvesenets mål og prinsipper vedrørende nullvisjonen (se kap.1.5).

Det står i kap. 2.4.1 (forkastet alternativ) at det ble sett nærmere på muligheten for omlegging utenom bebyggelsen på den første delen av planstrekningen. Siden deler av dette alternativet berører Elvenes park utløste dette krav om konsekvensutredning. På grunn av tidspress ville det ikke være tilstrekkelig tid til å gjennomføre konsekvensutredning og dette omleggingsalternativet ble derfor forkastet.

Selv om omleggingsalternativet gjennom urørt natur mellom Fredheim og Svartaksla ikke automatisk utløser juridisk krav om konsekvensutredning, burde det av ovennevnte grunner med hensyn til natur og miljø, dyreliv og ødelegging av turtrasé også her blitt vurdert behov for konsekvensutredning. Siden det ikke er tid til slik utredninger burde derfor resultatet blitt som i tilfelle ved Elvenesparken, hvor alternativet rett og slett ble droppet. Det er minst tilsvarende bebyggelse i området hvor omlegging av trasé ble forkastet som i området ved Fredheim.

Den foreslåtte løsningen med 1,1 km ny vegtrasé antas å måtte utgjøre et langt dyrere alternativ enn opprusting av eksisterende trasé.

En siste bekymring vedrørende ny trasé, og omgjøring av eksisterende E105 til kommunal veg er vedlikeholdet. Det gjelder både vegdekket, som er i elendig tilstand og ikke minst snøryddingen gjennom vinterhalvåret. Denne kommunale vegsløyfa blir liggende langt fra andre kommunale veger og vil mest sannsynlig bli underprioritert mhp vedlikehold og brøyting.

Undertegnede håper at sunn fornuft og hensynet til miljøet kan få vegvesenet og de folkevalgte til å revurdere omlegging av vegen.

2)

Neste merknad gjelder ekspropriasjon av privat grunn og forslaget til plassering av parkeringsplassene P1 og P2.

I forbindelse med anlegging av veg opp til vakthytta rett øst for eiendommen er det avtalt at Forsvaret kan sette fra seg 4-hjulinger inne på eiendommen vår rett ved Pikevannet. I følge reguleringsplanforslaget er denne parkeringen nå tiltenkt P2, men synes nå i følge tegningene å være plassert nærmere bolighuset. Dette oppleves som en direkte krenkelse overfor privatlivets fred, og ikke minst når undertegnede ikke er rådspurt med hensyn til dette. I tillegg er det foreslåtte arealet til P2 uforholdsmessig stort. Det kan ikke være behov for flere hundre m<sup>2</sup> til parkering av et par 4-hjulinger. Har Forsvaret kommet med krav om dette?

Siden E105 foreslås omgjort til lokal veg burde utkjøringslomme langs denne dekket Forsvarets behov for parkering.

P1 er i følge planen tiltenkt som parkeringsplass for scooterløype 18. Her må det igjen innvendes mot det forhold at det nok en gang tas areal fra undertegnedes eiendom.



Undertegnede synes det er svært trist at Vegvesenet må legge så stort beslag på eiendommen ved utbedring av eksisterende E105, og ikke minst nå med en helt ny trasé gjennom eiendommen. I tillegg til dette foreslås det å ekspropriere store områder til parkering. Parkeringsplass P2 bør derfor forsøkes etablert et annet sted, fortrinnsvis på statlig eller kommunal grunn, subsidiært rett mot nord på andre siden av veg til bolighus i øst for om mulig å fordele ulempene på flere.

Undertegnede ønsker at ovennevnte merknader med tilhørende endringsforslag tas til følge:

- 1) Omgjør vedtaket vedrørende omlegging av vegtrasé for E105 ved Fredheim.
- 2) A. Behold parkeringsplassen til Forsvaret der den allerede ligger og i den størrelse/omfang tilpasset tidligere kommunisert behov. Dersom vegtraséen blir lagt om som foreslått i planforslaget bør lomme langs eksisterende veg være tilstrekkelig.  
B. Flytt P1 utenom Fredheim, gnr. 28, bnr. 5. Belastningen på eiendommen er stor nok allerede.

#### **Kommentar fra Statens vegvesen**

1)

Utgangspunktet for omleggingsalternativet er et sterkt lokalt ønske (flertallet) om omlegging av vegen for hovedsakelig å forbedre bomiljøet og trafiksikkerheten på strekningen ved dagens bebyggelse. Dette er da også vektlagt høyest ved vår totalvurdering av de aktuelle alternativene.

Vi har full forståelse for at dere synes det er nødvendig at urørt natur må ødelegges. Det er slik at ulike løsninger/alternativer både gir positive og negative konsekvenser, og vi må prioritering hvilke hensyn som skal legges til grunn for valg av framtidig vegløsning. Dette innebærer at vårt valg ikke nødvendigvis støttes av alle berørte, og den valgte løsningen vil også gi noen negative konsekvenser. I dette tilfellet har vi valgt å lytte til flertallets ønske på strekningen (trafiksikkerhet), selv om løsningen gir negative konsekvensene for landskap/natur.

Vi har for øvrig gjennom planarbeidet forsøkt å belyse hvilke konsekvenser de ulike alternativene innebærer selv om det ikke har vært krav om konsekvensutredning. Det har for øvrig ikke vært påpekt av noen andre høringsinstanser at våre vurderinger ikke har vært tilstrekkelige.

Når det gjelder den foreslåtte omleggingen så er den lokalisert nær inntil Pikebekken. Vi har imidlertid tilstrebet en vegløsning som minimaliserer direkte berøring med bekken. I nærheten av Pikevatn ville det uavhengig av alternativ vært nødvendig å krysse bekken, og vegtraséen i planforslaget innebærer behov for etablering av to nye kulper samt to kulverter (under eksisterende samt ny E105). Utover dette berøres Pikebekken kun på en kort delstrekning (ca. profil 2765 – 2800). På denne strekningen innebærer ny E105 en utfylling i bekken og det vil være nødvendig å grave ut et nytt bekkeløp. På resten av omleggingstraséen langs Pikebekken ligger ny E105 i relativt god avstand fra bekken. Det er derfor ikke riktig at bekken inklusiv området rundt blir fullstendig rasert under anleggsarbeidet og lagt i rør. Innenfor områder regulert til båndleggingssone - anleggsbelte (også langs Pikebekken) skal det utarbeides en særskilt plan for bruken av områdene i forbindelse med utarbeidelse av byggeplan for ny E105. I denne planen vil vi vurdere bruken av områdene som ligger tett opptil Pikebekken svært nøye.

Det er riktig at vi kunne fått en like rett og brukbar veg ved opprusting langs eksisterende trasé. Som ovennevnt har vi imidlertid prioritert trafiksikkerhet (og bomiljøet) for beboerne i området, og av den grunn valgt omleggingsalternativet som det også var et sterkt lokalt ønske om.

Når det gjelder de vedlagte støyberegningene så gjelder disse kun den foreslåtte vegløsningen og viser støynivået i dag (med dagens veg) sammenlignet med ny vegløsning. Resultatene av disse beregningene viser at de negative støymessige konsekvensene av nytt omleggingsalternativ er svært begrenset. På grunn av større avstand fra mesteparten av bebyggelsen til ny veg vil de fleste få en forbedret situasjon. Ved eventuell opprusting av dagens veg ville de fleste beboerne fått mer støy ved sin bolig på grunn av kortere avstand til vegen.

Selv om det blir to veger på strekningen vurderes trafiksikkerheten som forbedret ved at hovedtrafikken ledes utenom bebyggelsen. På lokalvegen blir trafikkmengden svært begrenset (kun beboerne) og fartsnivået reduseres betydelig slik at det blir svært trygt for myke trafikanter på denne vegen. Trafiksikkerheten forbedres ytterligere ved at skolebussen benytter lokalvegen ved transport til/fra skolen.

Det er riktig at omleggingsalternativet på den første delen av planstrekningen ble forkastet på grunn av krav om konsekvensutredning og tidspress. På denne strekningen var det imidlertid ikke et like tydelig krav/ønske fra beboerne om å legge ny E105 utenom bebyggelsen. Etter en totalvurdering valgte vi derfor å forkaste dette alternativet.

I forbindelse med vurdering av de alternative traséene for ny E105 ble det også utført en kostnadsberegning av løsningene. Kostnadsberegningen viser at det er svært liten kostnadsforskjell mellom omleggingsalternativet og opprusting av eksisterende trasé.

Det er riktig at ansvaret for vedlikehold av eksisterende E105 blir kommunalt når omleggingsalternativet blir ferdigstilt. I dag har Statens vegvesen og kommunen inngått et samarbeid i forbindelse med brøyting av kommunale veger ute i distriktene, slik at vegvesenets entreprenør gjennomfører brøytingen av de kommunale vegene mens kommunen har kostnadsansvaret for dette arbeidet. Dette sikrer at brøyting av kommunale veger langt fra øvrige kommunale veger gjennomføres i forbindelse med vegvesenets brøyting av riks- og fylkesveger.

Etter vår vurdering vil ikke omleggingsalternativet innebære svært negative konsekvenser. Det har heller ikke kommet noen andre negative uttalelser til omleggingsalternativet. Statens vegvesen ser derfor ingen grunn til å revurdere omlegging av vegen, og opprettholder av den grunn den foreslåtte vegløsningen i reguleringsplanen.

2)

Statens vegvesen har misforstått Forsvarets parkeringsbehov i området. Etter nærmere dialog med Forsvaret har vi redusert størrelsen på område for parkeringsplass P2. Størrelsen på det nye området skal ivareta behovet for etablering av en langsgående parkeringslomme langs eksisterende E105. Området på deres eiendom som Forsvaret etter avtale (med grunneier) kan benytte for å sette fra seg 4-hjulinger er ikke innarbeidet i reguleringsplanen, og vi ser heller ingen grunn til at dette forholdet må innarbeides i planen.

Parkeringsplass for scooterløype 18 ligger i dag på eiendom gnr. 28, bnr. 5 og er liten og utformet som parkeringslomme med direkte utkjøring til E105. Dette gir dårlig trafikksikkerhet på grunn av at manøvrering av kjøretøy med tilhenger skjer inntil E105.

For å sikre god trafikksikkerhet ønsker vi at parkeringsplass for scooterløypa etableres atskilt fra E105 og er tilknyttet vegen via egen avkjørsel. Dette sikrer at manøvrering av kjøretøy kan skje utenfor E105. For å begrense antall avkjørsler fra E105 har vi valgt å etablere ny parkeringsplass (P1) for scooterløype 18 ved avkjørselen til eiendom gnr. 29, bnr. 62. Det er ikke mulig å etablere parkeringsplassen på statlig eller kommunal eiendom.

Arealet på nordsiden av atkomstvegen til eiendom gnr. 29, bnr. 62 er også privat grunn (eiendom gnr. 28, bnr. 16). Denne eiendommen er også betydelig berørt arealmessig slik at en eventuell flytting av parkeringsplassen til denne eiendommen ikke gir noen bedre fordeling av ulempene. Den foreslåtte lokaliseringen av P1 gir for øvrig mulighet til etablering av en større p-plass enn om den flyttes til nordsiden av atkomstvegen.

Ny foreslått lokalisering av parkeringsplass P1 vil etter vår vurdering ha en gunstig lokalisering. Utover arealtapet fra deres eiendom vil etablering av P1 gi minimale konsekvenser siden P1 kun berører utkanten av eiendommen (nordøstre hjørne) og p-plassen blir lokalisert mye lenger fra boligen (omtrent dobbel avstand ift dagens p-plass).

Etter en totalvurdering vil vi opprettholde plasseringen av P1. I forbindelse med utarbeidelse av byggeplan for ny E105 vil vi sammen med kommunen vurdere parkeringsbehovet knyttet til scooterløype 18, og på den måten eventuelt redusere arealbehovet og inngrepet på deres eiendom.

Eiendom gnr. 28, bnr. 5 er stor og strekker seg fra Pikebekken/Pikevatnet og langt vest for eksisterende E105 i området. Det er ikke mulig å legge ny E105 utenfor eiendommen på grunn av terrengforholdene i området.

Som det framgår av planbeskrivelsen har vi også vurdert et alternativ som i større grad følger dagens vegtrasé (alternativ 2 – opprusting av eksisterende veg). På grunn av at linjeføringen til dagens veg er svært dårlig gjennom deres eiendom er det uaktuelt å følge denne ved opprustning av E105, og en utbedring av linjeføringen vil føre til at eiendommen uansett blir relativt mye berørt. Etter vår vurdering vil det da være gunstig for dere at ny vegtrasé og trafikken flyttes lenger bort fra boligen på eiendommen.

Grunnforholdene på myra nord for Pikevatnet er svært dårlige, slik at den anbefalte løsningen over deres eiendom for begge alternativene er å legge veglinja nærmere Pikebekken hvor forholdene er bedre. Av kartutsnittene på side 7 i planbeskrivelsen framgår det at vegtraséen for alternativ 1 og alternativ 2 er tilnærmet sammenfallende.

I forbindelse med gjennomføring av tiltakene i reguleringsplanen må Statens vegvesen sikre nødvendige arealer. Eventuelt erverv av berørte arealer til tiltaket erstattes etter ekspropriasjonsrettslige prinsipper.

### 2.2.3 Finnmarkseiendommen

Uttalelse er oversendt i brev datert 26. mars 2010.

FeFo ber om at det utarbeides drifts- og avslutningsplan for område merket steinbrudd og massetak i Kongsgammedalen (jf. reguleringsbestemmelsene pkt. 3.2).

Når det gjelder bestemmelsenes pkt. 8.3 ber vi om at det utarbeides egen avslutningsplan for massedeponi merket A13.

FeFo legger til grunn at Statens vegvesen ivaretar alle hensyn i forbindelse med reguleringen. FeFos interesser ved utbyggingen vil særlig være av økonomisk karakter. Dette vil vi komme nærmere tilbake til i forbindelse med forhandlingene om kjøp av areal til veggrunn. FeFo legger til grunn at forslagsstiller vurderer planforslaget i forhold til Sametingets retningslinjer for endret bruk av utmark, jf. Finnmarksloven § 4. Kommunen skal også vurdere dette ved sin behandling av planen.

#### **Kommentar fra Statens vegvesen**

I bestemmelsenes pkt. 3.2.2 er det lagt inn krav om at det skal utarbeides en særskilt plan for uttak av masser innenfor området. Med bakgrunn i FeFos merknad vil vi justere teksten i denne bestemmelsen slik at det går klart fram at det skal utarbeides en plan for drift- og avslutning av masseuttaket (drifts- og avslutningsplan).

Siden hovedhensikten med masseuttaket er å legge til rette for framtidig utbedring av horisontal- og vertikalkurvaturen til fv. 354 (jf. pkt. 3.2.1 i bestemmelsene) vil dette også være utgangspunktet for utforming/innholdet i drifts- og avslutningsplanen.

I henhold til bestemmelsenes pkt. 8.5 skal det lages en særskilt plan for bruken av områdene regulert til båndleggingssone – anleggsbelte i forbindelse med utarbeidelse av byggeplan for anleggsvirksomheten. Denne planen vil også omfatte nødvendig avslutningsplan for massedeponi merket A13. Med bakgrunn i FeFos merknad vil vi justere teksten i bestemmelsen slik at det går klart fram at det skal lages en plan for avslutning av massedeponiet (avslutningsplan).

Etter at endelig reguleringsplan er vedtatt og før anleggsarbeidene igangsettes, vil Statens vegvesen ta initiativ til å igangsette arbeid for erverv av veggrunn til gjennomføring av tiltaket (grunnerverv).

I forbindelse med medvirkningen som er gjennomført (varsel om oppstart, folkemøter, åpne kontordager, dialog med grunneiere og andre interessenter m.m.) i tilknytning til reguleringsplanarbeidet er det ikke avdekket noen særskilte samiske interesser. Sametinget har (etter befarings) uttalt at det ikke er registrert automatisk freda samiske kulturminner langs planstrekningen. Reindriftsforvaltningen har også uttalt at tiltaket ikke vil være til skade eller ulempe for reindriften i området. Ut over kulturminner og reindrift (som ikke er berørt) har vi ikke fått innspill om at noen andre samiske hensyn/interesser er berørt. Av den grunn har vi heller ikke sett behov for å gjøre en særskilt vurdering av planforslaget i forhold til Sametingets retningslinjer for endret bruk av utmark.

#### **2.2.4 Håkon Jarl Eriksen, eiendom gnr. 28, bnr. 53**

Uttalelse er oversendt i e-post datert 4. april 2010.

Eiendom gnr. 28, bnr. 53 og nabo Bengt Siri, eiendom gnr. 28, bnr. 41 har felles vann og avløp som krysser vegen mot Steinar Seipajervi, eiendom gnr. 28, bnr. 44.

Vi ber om at det tas hensyn til dette, og at undertegnede kontaktes angående dette.

##### **Kommentar fra Statens vegvesen**

I forbindelse med utarbeidelse av byggeplan for opprusting av E105 vil Statens vegvesen kartlegge og avklare behov for eventuell omlegging av private vann- og avløpsledninger. I den forbindelse vil vi ta kontakt med aktuelle grunneiere langs vegstrekningen.

#### **2.2.5 Kjell Vidar Ryeng, beboer på Elvenes**

Uttalelse er oversendt i brev datert 23. mars 2010.

Ryeng ønsker å komme med noen bemerkninger som vesentlig er knyttet til trafikksikkerhetstiltak eller mangel på trafikktiltak fra Elvenes bru og til Bjørkheim. Den påtenkte utbyggingen med økt person- og anleggstrafikk vil øke problemkomplekset.

Boligen til Ryeng ligger ca. 30-40 meter fra europavegen og på grunn av terrenget (U-dal) blir støyen meget konsentrert og brakt oppover dalsiden. Som beboer ved E105 er støyen fra biltrafikken meget sjenerende og ubehagelig.

Det erfarer at trafikkmengden de siste årene har økt, og fortsatt vil øke.

Det er mulig å gjøre noen enkle grep for å bøte på situasjonen ved å senke farten i dagens 50-sone til for eksempel 30 eller 40 km/t. Støyplagen kommer av høy fart, derfor er nedsetting av farta en god og billig løsning.

Vegen mellom Elvenes bru og Bjørkheim er bygd etter gamle normer. Det er av den grunn ikke en skikkelig skulder på vegens ytterkant som myke trafikanter kan bruke. Det blir spesielt farlig dersom to biler møtes der det ferdes gående.

Et annet og dagligdags problem er når skolebarna må krysse europavegen til busslommene samtidig med en trafikktopp. Veg og vegstandard sammen med høy fart passer dårlig sammen.

Det finnes flere trafikkfeller mellom Elvenes bru og Rundvannet:

- smal/mørklagt Elvenes bru
- vegen fra Elvenes bru til Rundvannet er smal og svingete uten skulder
- den svingete vegen er uoversiktlig der trafikksituasjonen kommer brått på
- kryssing av veg fra den gamle Elvenesvegen og til busslomme ved barnehagen representerer en stor trafikkfare.

En kan ikke gjennomføre alle riktige tiltak over natten. Oppgavene er for store og kostnadskrevende. Problemet er at trafikken vil øke sammen med den forventede anleggsvirksomheten. En må derfor på kort sikt satse på det som er realistisk:

- 1) Sette ned farten i 50-sonen til 30/40 km/t. 60-sonen må også vurderes
- 2) Elvenes bru må få gatelys sammen med egen fartsnedsettelse

#### **Kommentar fra Statens vegvesen**

Planarbeidet for opprusting av E105 på strekningen mellom Bjørkheim og Elvenes er i oppstartsfasen og vil bli gjennomført i løpet av 2010. I forbindelse med dette planarbeidet vil nødvendige løsninger for bl.a. å ivareta god trafikksikkerhet, støytiltak m.m. bli vurdert. I tillegg til opprusting av eksisterende veg gjennom Elvenes kan det være aktuelt å vurdere omlegging av vegen utenom bebyggelsen på Elvenes. Avklaring av løsning og trasé for E105 vil bli avklart gjennom planprosessen.

Det er videre aktuelt å invitere beboere, grunneiere og andre interessenter til medvirkning gjennom planprosessen.

I henhold til handlingsprogrammet for Nasjonal transportplan skal opprusting av E105 på strekningen mellom Bjørkheim og Storskog igangsettes i perioden 2010-2013, med oppstart tidligst i 2011. Slik det ser ut i dag vil strekningen mellom Elvenes og Storskog bli fullført i perioden, mens strekningen mellom Bjørkheim igangsettes i perioden og fullføres etter 2013.

Vi har forståelse for at vegstrekningen oppfattes som lite trygg og skaper støyproblemer og at det er ønskelig å gjennomføre tiltak som gir snarlig forbedring av forholdene.

Siden opprusting av vegstrekningen mellom Bjørkheim og Elvenes er nært forestående er det uaktuelt å gjennomføre større fysiske tiltak på denne strekningen nå. Gatelys på Elvenes bru, som skal erstattes av ny bru om kort tid er også uaktuelt.

Erfaring har vist at hvis fartsnivået (faktisk kjørefart) er for høyt før fartsgrensen settes ned, er det ikke tilstrekkelig bare å skilte ned fartsgrensen. I slike tilfeller er det ofte nødvendig å anlegge fartsdempende tiltak samtidig med nedskiltingen.

Dersom fartsgrensen skiltes ned uten at det samtidig gjennomføres fartsdempende tiltak vil man sannsynligvis få en situasjon hvor det høye fartsnivået opprettholdes. Dette kan igjen gi en situasjon med "falsk trygghet" fordi vegstrekningen oppfattes som tryggere av de myke trafikantene fordi fartsgrensen er nedsatt. Konsekvensene av dette kan være at oppmerksomheten til disse trafikantene blir dårligere med de negative følgene dette kan gi for trafikksikkerheten.

En reduksjon av fartsgrensen (sammen med eventuelle fysiske tiltak) vil i alle tilfeller kun gi en begrenset effekt for trafikksikkerheten, siden vegstandarden på strekningen er dårlig (svingete og smale skuldre) og mangler tilrettelegging for myke trafikanter.

Siden opprusting av vegstrekningen er nært forestående er det fornuftig å avvente gjennomføring en fullverdig opprusting av E105 på strekningen (oppstart tidligst i 2013), i stedet for å gjennomføre kortsiktige tiltak med begrenset effekt.

### **2.2.6 Turid og Jørgen Holmberg, eiendom gnr. 28, bnr. 57**

Uttalelse er oversendt i brev datert 23. mars 2010.

I følge planforslaget for E105 vil det falle bort 4 lyspunkt langs veien fra sone 1150 – 1315 pga. at det anlegges gang- og sykkelsti etter reguleringsplan. Dette vil medføre trafikkfarlige situasjoner i sonen med bebyggelse siden det tillates kjøring med bil i gang- og sykkelstien ved avkjøring. Det må derfor settes opp nye lyspunkt, da vi antar strømlinjen må flyttes og lyspunktene blir fjernet.

Geotekniske hensyn må tas ved tomta vår gnr. 28, bnr. 57 (sone 1200-1240), der gang- og sykkelvegen går inntil tomtegrensa og biloppstillingsplassen, og eventuelle tiltak for stabilisering av tomten.

#### **Kommentar fra Statens vegvesen**

Det er per i dag ikke tatt endelig stilling til behovet for veglys langs ny E105 og gang- og sykkelveg. I forbindelse med utarbeidelse av byggeplan for opprusting av E105 og etablering av gang- og sykkelveg vil vi ta endelig stilling til om og eventuelt hvor på strekningen vegbelysning skal etableres.

Ny veglinje ligger høyere enn dagens veg ved eiendom gnr. 28, bnr. 57 og ved etablering av gang- og sykkelveg blir det fylling mot dagens biloppstillingsplass. Det er av den grunn ikke vurdert behov for spesielle geotekniske tiltak. I forbindelse med utarbeidelse av byggeplan for tiltaket vil dette bli vurdert nærmere og eventuelle tiltak innarbeides ved behov.

### **2.2.7 Arild Pedersen, eiendom gnr. 28, bnr. 25**

Uttalelse er oversendt i brev datert 5. april 2010.

Reguleringsplanen kommer til å ta en del av min eiendom. Dette vil redusere framtidig utnyttelse av eiendommen i forbindelse med framtidig bebyggelse.

Er det mulig å forandre noe på denne planen for å unngå så mye berøring med eiendommen?

Eiendommen er innlemmet i et område som er satt av til framtidig spredt bebyggelse i kommuneplanen for Sør-Varanger (SB 28).

#### **Kommentar fra Statens vegvesen**

Det er gjennomført et omfattende arbeid for å fastlegge linjeføring for ny E105 på strekningen. Den løsningen som er innarbeidet i planforslaget er etter vårt syn vurdert å gi den totalt sett beste løsningen, selv om løsningen også gir ulemper på noen delstrekninger.

I dette området har særlig forholdet til grunnforholdene på Stormyra hatt betydning (kvikkleire) og har gitt føringer for linjeføringen videre mot Storskog. Det har også vært viktig å ivareta god trafiksikkerhet ved lokalisering og utforming av løsning for gang- og sykkelveg og kryss med eksisterende E105. Den videre linjeføringen og plassering i forhold til kraftlinje, Pikebekken og bebyggelsen langs omleggingstraséen har også vært sentral i vurderingen av endelig løsning for E105.

En eventuell endring av linjeføringen for E105 for å redusere inngrepet i eiendom gnr. 28, bnr. 25 vil få utslag over en svært lang strekning og det vil være vanskelig å oppnå en optimal løsning. Vi vil prioritere en god løsning for E105 selv om dette gir noen ulemper for eiendom gnr. 28, bnr. 25.

Selv om eiendommen er innlemmet i et område som er satt av til framtidig spredt bebyggelse er det ikke endelig avklart hvor eventuell ny bebyggelse innenfor området kan lokaliseres. Dette må avklares ved en eventuell byggesak.

I forbindelse med gjennomføring av tiltakene i reguleringsplanen må Statens vegvesen sikre nødvendige arealer. Eventuelt erverv av arealer til tiltaket erstattes etter ekspropriasjonsrettslige prinsipper.

Statens vegvesen vil ta kontakt med berørte grunneiere i forbindelse med grunnervet som gjennomføres i forkant av byggarbeidene for E105.

### **2.2.8 Advokatene Rønning og Rønning DA v/Stein Rønning**

Uttalelse er oversendt i brev datert 9. april 2010.

Stein Rønning representerer Steinar Ernst Pedersen, hjemmelshaver/fester til eiendommen gnr. 28, bnr. 1, fnr. 4 i Kongsgammedalen.

Planforslaget vil dersom det blir vedtatt, i vesentlig grad berøre eiendommen til Steinar Ernst Pedersen i Kongsgammedalen. Omlegging av veg samt uttak og deponering av masse vil i betydelig grad påvirke verdien på eiendommen ved at arealet minker og at eiendommen blir mer utsatt for støy og forurensning. Vegetasjon på og rundt eiendommen vil også påvirkes. Et vedtak som referert representerer et betydelig inngrep i Steinar Ernst Pedersens rettigheter.

Varslet om masseuttak forstås som direkte knyttet opp mot den framlagte reguleringsplan for E105 Elvenes – Storskog.

Det varsles fremme av erstatningskrav for det tilfelle at forslag til reguleringsplan/masseuttak i Kongsgammedalen skulle bli vedtatt.

Ut i fra opplysningene i planen er det umulig å vurdere hvilke virkninger det foreslåtte vedtak vil ha for Steinar Ernst Pedersens eiendom. Det kreves derfor at Pedersen blir holdt fortløpende informert i den videre prosessen.

#### **Kommentar fra Statens vegvesen**

Et eventuelt reguleringsplanvedtak (med utgangspunkt i planforslaget) vil fastlegge lovlig bruk av de aktuelle arealene i reguleringsplanen. Konsekvensene for berørte eiendommer vil først være et faktum i forbindelse med gjennomføring av tiltak i henhold til planen.

Område for masseuttak inngår som en del av reguleringsplan for E105 Elvenes – Storskog. Det er ikke tatt endelig stilling til om masser til vegbyggingen vil bli tatt fra dette området. Området er imidlertid innarbeidet i planen for å sikre at Statens vegvesen har nødvendige rettigheter for uttak av masser til utbygging av veg mellom Elvenes og Storskog.

I forbindelse med utarbeidelse av byggeplan for anleggsvirksomheten skal det utarbeides en særskilt plan for uttak av masser innenfor området (jf. reguleringsbestemmelsenes pkt. 3.2.2). I den forbindelse vil omfanget av masseuttaket avklares og videre hvordan uttaket skal skje.



Når detaljerte planer for masseuttaket er utarbeidet vil det også være mulig å klargjøre omfanget av virkningene for eiendom gnr. 28, bnr. 1, fnr. 4.

Denne planen (drifts- og avslutningsplan) skal godkjennes av virksomhetsleder for plan- og byggesak i Sør-Varanger kommune. I forbindelse med utarbeidelse av plan for masseuttaket involveres berørte parter før den oversendes til kommunen for godkjenning.

Vi viser for øvrig til vår kommentar til uttalelsen fra Finnmarkseiendommen (jf. pkt. 2.1.4), angående utarbeidelse av plan for masseuttaket.

Når det er avklart om vi vil ta ut masser til utbygging av E105 ved Kongsgammedalen vil vi gjennomføre grunnerverv for nødvendige arealer. Eventuelt erverv av berørte arealer til tiltaket erstattes etter ekspropriasjonsrettslige prinsipper.

I forbindelse med grunnervervet vil Statens vegvesen ta kontakt med berørte grunneiere.

### **2.2.9 Bjørn Arne Dahl, eiendom gnr. 29, bnr. 1, fnr. 46**

Uttalelse er oversendt i brev mottatt 12. april 2010.

Min bolig ligger på en høyde rett ovenfor planlagt ny veg og parkeringsplass. Det er adkomst til eksisterende veg samt egen oppstillingsplass for bil.

Har sterke motforestillinger til reguleringsplanen. I henhold til vedlagte plankart anser jeg den nye veg og parkeringsplass å umuliggjøre videre bruk av boligen. Dette begrunnes med:

- Boligen ligger ca. 40 meter fra eksisterende veg i en bratt skråning. Høydeforskjell mellom veg og bolig er ca. 20 meter. I henhold til planforslaget skal ca. 25-30 meter av fjellet sprenges bort. Etter sprengning vil det gjenstå ca. 10 meter til boligen til veg som består av en loddrett skråning på ca. 15 meter. All vegetasjon er planlagt fjernet og boligen vil bli svært eksponert fra veg og parkeringsplass. Dette vil forringe opplevelsens- og bruksverdien som også vil føre til en lavere økonomisk verdi på boligen.
- Boligen står på leire og sandgrunn og det er rimelig å anta at sprengning av fjellet vil endre grunnforholdene. Det er stor grunn til å anta at sprengning av fjellet vil føre til at grunnmassene under boligen raser ut.
- Adkomsten til boligen samt parkeringsplass virker teknisk umulig å gjennomføre i henhold til plankart. I nedkant av boligen er det en tilnærmet loddrett helling på ca. 10 meter.
- Med eiendommen følger det med vedteig som vil bli direkte berørt av planen. Store deler av vedteigen vil forsvinne under veg og parkeringsplass.

Reguleringsplanen anses som svært uheldig, og vil umuliggjøre videre bruk av boligen. Opplevelsens- og bruksverdien er så forringet at jeg heller ikke ville ønsket å benytte boligen. Hvis planen skal realiseres finner jeg det rimelig at jeg enten blir tildelt noe som tilsvarer det jeg eier eller en økonomisk kompensasjon for tapet.

### **Kommentar fra Statens vegvesen**

Etter vår vurdering vil ikke gjennomføringen av tiltaket i reguleringsplanen medføre at videre bruk av boligen umuliggjøres.

På vegstrekningen ved eiendom gnr. 29, bnr. 1, fnr. 46 vil det være nødvendig å etablere en skjæring på nordsiden av ny E105. Vi er kjent med at det er fjell på denne strekningen men har ikke nok opplysninger til å fastlegge dybden til fjell. I planforslaget har vi derfor valgt å vise en løsning hvor det er lagt til grunn at det kun er løsmasser i skråningen. Dette gir en jordskjæring med helling 1:2, og gir det maksimale arealbehovet som er nødvendig for E105 på strekningen. Dersom vi støter på fjell inne i skråningen vil arealbehovet reduseres.

I planforslaget er avstanden fra din bolig (sørvestre hjørne) til formålsgrænse for veg (E105) ca. 22 meter, men denne avstanden kan også bli større dersom det er fjell i skråningen.

Vi gjør for øvrig oppmerksom på at vi kun planlegger å fjerne vegetasjon der dette er nødvendig for selve vegtiltaket (skråning). Eiendommen ligger i et frodig område i skråningen langs Pikevannet og i sonen mellom boligen og nytt vegtiltak vil det fremdeles gjenstå vegetasjon som vil skjerme boligen.

Det er svært lite sannsynlig at eventuelle sprengningsarbeider vil innebære at massene under boligen raser ut. I forbindelse med utarbeidelse av byggeplan for vegtiltaket vil vi gjøre nærmere undersøkelser av grunnforholdene langs vegen. I den forbindelse vil vi også vurdere om blir nødvendig å ta spesielle forholdsregler ved eventuell sprengning i området.

Det nye vegtiltaket berører dagens biloppstillingsplass og deler av gangatkomsten opp til eiendommen. Ny biloppstillingsplass vil bli etablert som vist på plankartet. I tillegg vil vi reetablere forbindelse mellom ny oppstillingsplass og eksisterende gangatkomst (den delen som berøres). Terrenghelningen i området er langt fra loddrett. Gjennomsnittlig helning ligger på rundt 1:3,5 – 1:3.

Før anleggsarbeidene igangsettes må det gjennomføres grunnerverv for nødvendige arealer til tiltaket. Eventuelt erverv av berørte arealer til tiltaket erstattes etter ekspropriasjonsrettslige prinsipper.

### **3 Eventuelle endringer etter offentlig ettersyn**

#### **3.1 Reguleringsplankart**

Følgende endringer er utført på reguleringsplankartet:

- Størrelsen til parkeringsplass P2 er endret. Det etableres langsgående parkeringslomme langs dagens E105 (område veg8) knyttet til Forsvarets virksomhet i området.
- Ny løsning for kryssing av Pikebekken er innarbeidet i plankartet. Løsningen krever bygging av 2 korte (så korte som mulig) kulverter (under dagens og ny E105) med hvilekulp mellom kulvertene samt en hvilekulp nedstrøms ny E105.

I tillegg har vi gjort en gjennomgang av alle avkjørslene (piler) som var innarbeidet i plankartet selv om det ikke er mottatt uttalelser om disse. Det er gjort noen mindre opprettinger (av feiltegnede piler), men dette har ingen praktisk betydning. Alle avkjørsler som var med i høringsforslaget er fremdeles med i planen.

#### **3.2 Reguleringsbestemmelser**

Følgende endringer er utført i reguleringsbestemmelsene:

- Krav om at NVE skal godkjenne detaljplaner for kryssing av Pikebekken er innarbeidet i reguleringsbestemmelsene (jf. pkt. 7.2 – nytt punkt).
- I reguleringsbestemmelsene pkt. 3.2.2 har vi presisert at det skal utarbeides drifts- og avslutningsplan for uttak av masser innenfor område steinbrudd og masseuttak.
- I reguleringsbestemmelsene pkt. 8.3 er det innarbeidet krav om at det for område A13 skal utarbeides egen avslutningsplan.

#### **3.3 Planbeskrivelse**

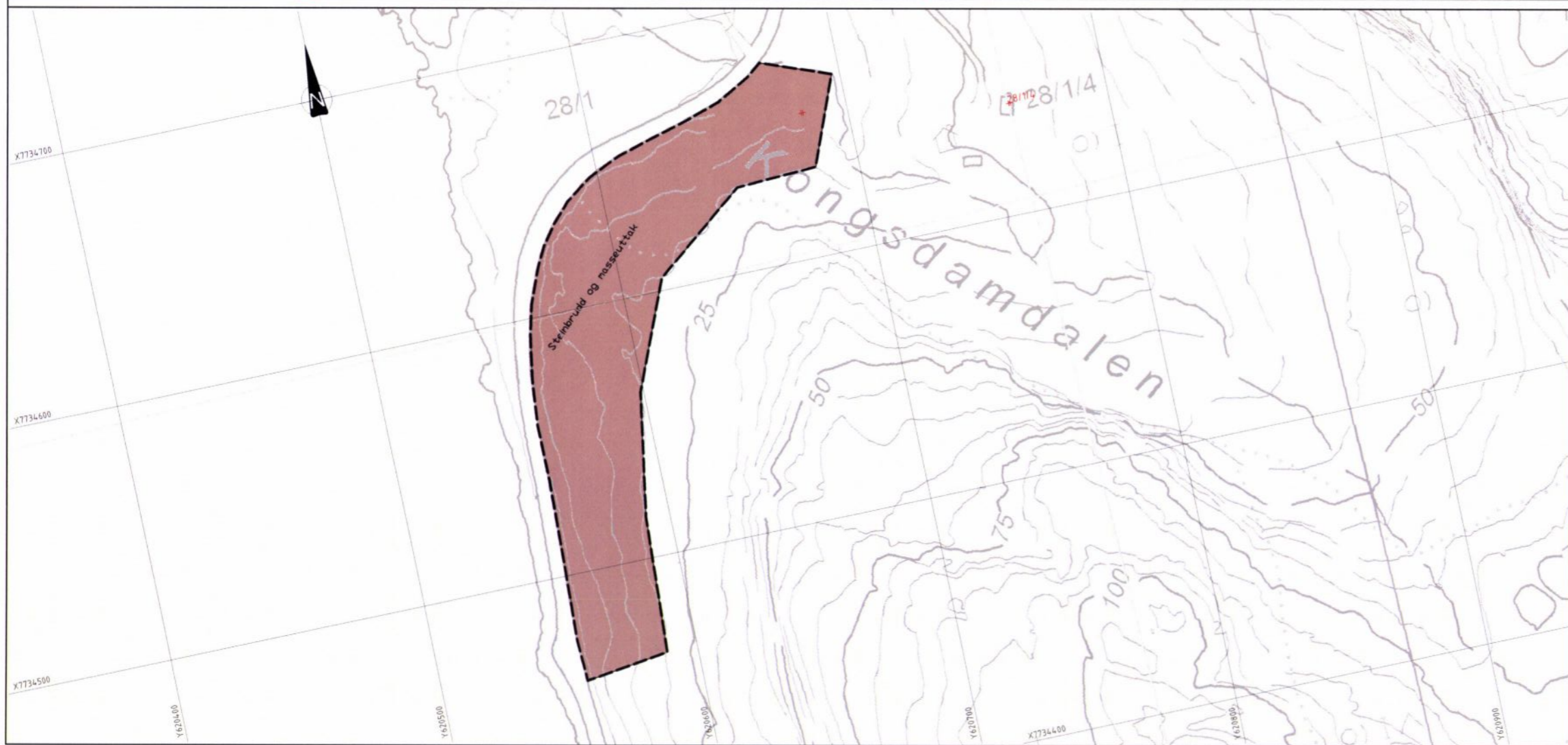
Følgende endringer er utført i planbeskrivelsen:

- Løsning for kryssing av Pikebekken er beskrevet nærmere iht avklaring mellom Statens vegvesen og NVE (jf. pkt. 2.1.6).

### **4 Konklusjon/anbefaling**

Merknadsbehandlingen har ført til noen mindre justeringer av reguleringsplanforslaget. Endringene har begrenset omfang og etter Statens vegvesens oppfatning er det ikke nødvendig med nytt offentlig ettersyn.

Reguleringsplanforslaget kan av den grunn sluttbehandles etter plan- og bygningslovens bestemmelser.



**TEGNFORKLARING**

**PBL 12-5 AREALFORMÅL**

- 1 Bebyggelse og anlegg
  - Frinds- og turistformål (FT)
  - Stenbrudd og masseuttak
- 2 Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur
  - Fjerveg (VEG)
  - Gang-/sykkelveg (GS)
  - Parkeringsplass (PI)
- 3 Grønnstruktur
  - Grønnstruktur (GI)
- 5 Landbruks-, natur- og friluftsområder samt reindrift
  - LNF-R
- 6 Bruk og vern av sjø og vassdrag
  - Friluftsområde / vassdrag (FV)

**PBL 12-6 HENSYNSSONER**

- D) Båndleggingssoner
  - Anleggssolte (AI)

**STREKSYMBOLER M.V.**

- PLANENS BEGRENSNING
- FORMÅLSGRENSE
- EIENDOMSGRENSE SOM SKAL OPPHEVES
- FRISKI LINJE
- GRENSE FOR BÅNDELEGGINGSSONER
- STENING AV AVKJØRSEL
- AVKJØRSEL

Tegningsinndeling

Revisjoner	Dato	Saksnr	Signatur
<b>Reguleringsplan for E105 Elvenes - Storskog i Sør-Varanger kommune</b> -med tilhørende bestemmelser og planbeskrivelse			
SAKSBEHANDLING IFLG PLAN- OG BYGNINGSLOVEN Kuningering av oppstart av planarbeid		SAKSNR	DATE
1. gangs behandling Offentlig ettersyn fra 26.02. til 09.04.2010		82/2009	26.02.2010
2. gangs behandling VEDTAK I KOMMUNESTYRET			

# REGULERINGSPLAN

Prosjekt: **E105 BJØRKHEIM - STORSKOG**

Parsell: **ELVENES - STORSKOG**

Sør-Varanger kommune

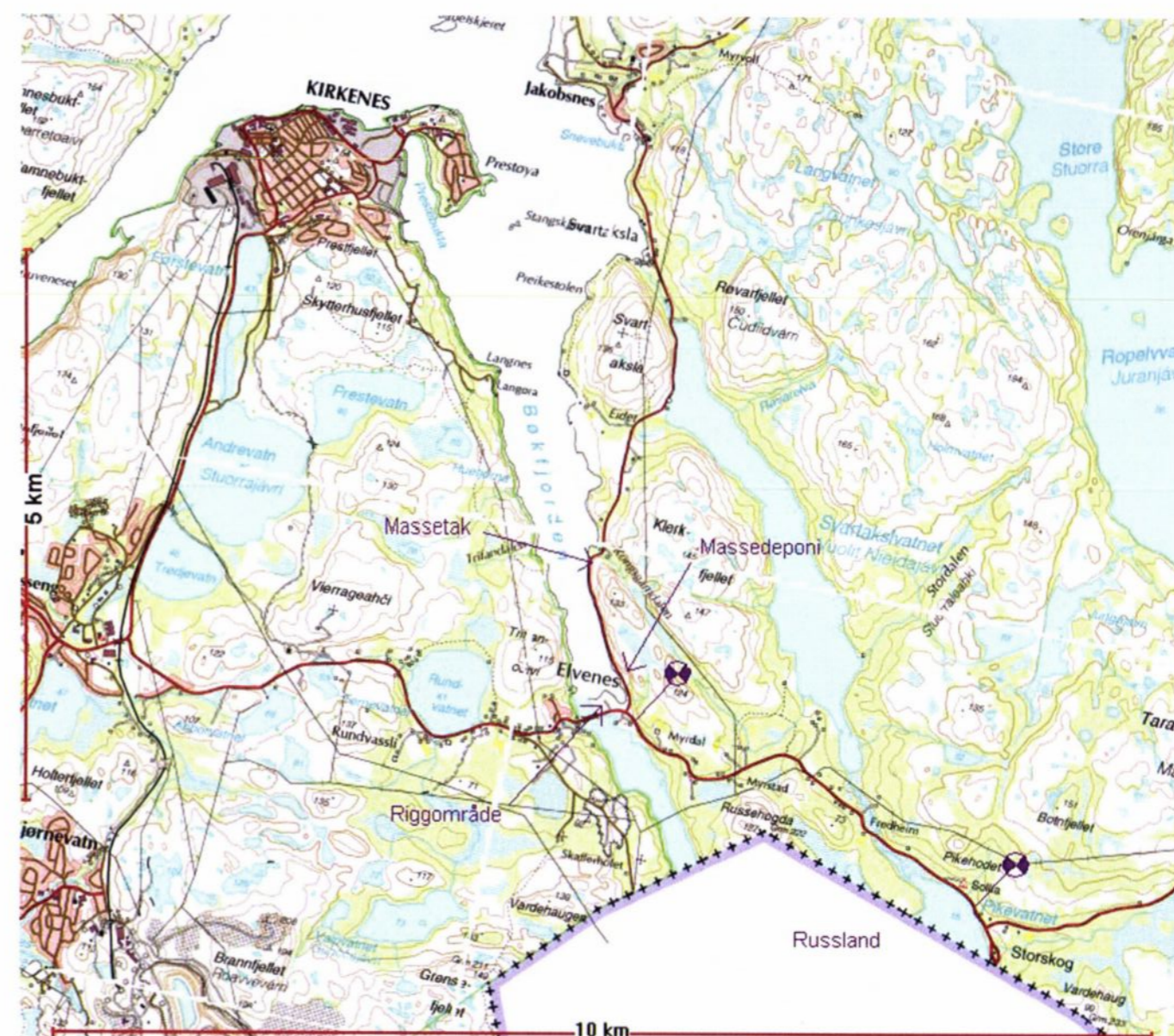
## TEKNISKE DATA

Fra- til profil: 350-4240

Dimensjoneringsklasse: S2

Fartgrense: 80 km/t

Trafikkgrunnlag (ÅDT): 1000



Statens vegvesen

## Forord

Statens vegvesen region nord har i samarbeid med Sør-Varanger kommune utarbeidet forslag til reguleringsplan for E105 fra Elvenes til Storskog. Planstrekningen er ca. 3,9 km lang.

Reguleringsplanforslaget omfatter den første parsellen for opprusting av E105 mellom Bjørkheim (Hesseng) og Storskog. Opprustingen innebærer hovedsakelig opprusting av vegen langs dagens vegtrasé bortsett fra en mindre omlegging (ca. 1,1 km).

Reguleringsplanforslaget består av to hefter:

- Planhefte: Planbeskrivelse, reguleringsbestemmelser og reguleringsplankart
- Tegningshefte: C-tegninger, normalprofil og tverrprofiler (bilag 1)

I tillegg er følgende dokumenter utarbeidet i tilknytning til planarbeidet (tilgjengelig hos Statens vegvesen):

- Formingsveileder
- Geoteknisk rapport

Reguleringsplanen legges ut til offentlig ettersyn etter plan- og bygningsloven §3-7 og 12-10. Dette betyr at Statens vegvesen utarbeider og fremmer planforslag og legger planen ut til offentlig ettersyn. Høringsperioden er 6 uker, fra 26. februar til 9. april 2010.

Etter høringsfristens utløp blir innkomne høringsuttalelser til planforslaget behandlet av Statens vegvesen. Deretter oversendes planforslaget med vegvesenets merknadsbehandling til Sør-Varanger kommune for endelig behandling. Kommunestyret i Sør-Varanger kommune gjør det endelige planvedtaket.

Planen er tilgjengelig på vegkontoret i Vadsø og rådhuset (servicekontoret) i Kirkenes. I tillegg er planforslaget sendt på høring til aktuelle høringsinstanser. Videre er berørte grunneiere informert om det offentlige ettersynet og har fått utsnitt av reguleringsplanen direkte tilsendt.

Planforslaget vil også være tilgjengelig på nettsidene til Statens vegvesen ([www.vegvesen.no/vegprosjekter](http://www.vegvesen.no/vegprosjekter)) og Sør-Varanger kommune ([www.svk.no](http://www.svk.no)).

Eventuelle spørsmål til planen kan rettes til:

Prosjektleder John Brinchmann Njarga

Telefon 06640 / 78 94 16 95 (direkte) / 478 38 244 (mobil)

E-post: [john.njarga@vegvesen.no](mailto:john.njarga@vegvesen.no)

Merknader til planen sendes:

Statens vegvesen

Region nord

Dreyfushammarn 31

8002 Bodø

eller e-post: [firmapost-nord@vegvesen.no](mailto:firmapost-nord@vegvesen.no)

Vadsø

26. februar 2010

## Innholdsfortegnelse

Forord .....	1
Innholdsfortegnelse .....	2
1 Innledning.....	3
1.1 Reguleringsplan – formål, innhold og behandling .....	3
1.2 Bakgrunn .....	3
1.3 Planområde.....	4
1.4 Problemstilling .....	4
1.5 Formålet med planen.....	5
1.6 Forhold til andre planer .....	5
1.7 Rammer og retningslinjer .....	5
2 PLANBESKRIVELSE .....	6
2.1 Gjennomføring av planarbeid og planprosessen .....	6
2.2 Trafikkforhold .....	6
2.3 Standardvalg.....	6
2.4 Vurdering av alternative løsninger .....	7
2.4.1 Forkastet alternativ .....	7
2.4.2 Vurdering av alternativer.....	7
2.5 Beskrivelse av planens innhold og løsninger .....	8
2.5.1 Veg og gang- og sykkelveg .....	8
2.5.2 Avkjørsler, kryss og parkeringsplasser .....	8
2.5.3 Byggegrenser.....	9
2.5.4 Rekkverk .....	9
2.5.5 Konstruksjoner .....	9
2.5.6 Belysning.....	9
2.5.7 Område for turistformål ved Gapahuken.....	9
2.6 Geotekniske forhold .....	10
2.7 Massedeponi/massetak .....	11
2.8 Anleggsområder .....	11
2.9 Omklassifisering – endring av vegstatus.....	11
2.10 Kostnader og finansiering .....	11
3 Virkninger av planen .....	12
3.1 Beskrivelse av landskapet og dagens veg.....	12
3.1.1 Hovedutfordringer mht. landskap og geoteknikk.....	12
3.1.2 Lokalisering av gang-/sykkelvegen - naboskap .....	12
3.1.3 Kulturminner og sårbar natur .....	13
3.1.4 Verktøy for landskapstilpasning og miljøhensyn.....	13
3.2 Naturmiljø .....	13
3.3 Kulturminner .....	13
3.4 Nærmiljø og friluftsliv.....	13
3.5 Støy.....	14
3.5.1 Generelt om støy .....	14
3.5.2 Inngangsdata og beregningsmetodikk.....	14
3.5.3 Beregningsresultater og foreslåtte støyreducerende tiltak.....	14
4 Helse, miljø og sikkerhet (HMS) og ytre miljø (YM).....	15
5 Vurdering av risiko og sårbarhet .....	15

6 Grunnerverv .....	17
6.1 Grunneierliste .....	17
REGULERINGSBESTEMMELSER .....	18

Vedlegg 1: Utsnitt av detaljplan datert juni 1984

### Tegninger:

Oversiktstegning:	B01
Reguleringsplantegninger:	R01 – R04
Normalprofiltegninger:	F01 – F04
Støysonekart:	X01 – X03
Støy ved fasade:	X04 – X05

Bilag 1:	Tegningshefte (C-tegninger, normalprofil, tverrprofiler)
Bilag 2:	Formingsveileder
Bilag 3:	Geoteknisk rapport (Sveis 2010002464-010)

## 1 Innledning

### 1.1 Reguleringsplan – formål, innhold og behandling

#### Formål

Formålet med en reguleringsplan er å angi bruk, vern og utforming av arealer og fysiske omgivelser innenfor planavgrensningen. Reguleringsplan er i mange tilfeller også nødvendig rettsgrunnlag for gjennomføring av tiltak og utbygging, blant annet ved eventuell ekspropriasjon av grunn. I noen tilfeller vil en reguleringsplan også omfatte en konsekvensutredning.

#### Reguleringsplanens innhold

En reguleringsplan omfatter ett eller flere kart med tilhørende bestemmelser. Planen kan inneholde ett eller flere hoved- og/eller underformål. Formålene kan beskrives hver for seg eller i kombinasjon. Kart og bestemmelser er juridisk bindende. I tillegg skal alle reguleringsplaner ha en planbeskrivelse som beskriver planens formål, hovedinnhold og virkninger, samt planens forhold til rammer og retningslinjer som gjelder for området (jf. plan- og bygningsloven § 4-2).

I et tidsrom på 10 år fra planen er vedtatt er den grunnlag for ekspropriasjon uten ny behandling av ekspropriasjonsgrunnlaget.

Reguleringskartet er normalt tatt inn bakerst i planheftet (sammen med planbeskrivelsen og reguleringsbestemmelsene). I tillegg lages et illustrasjonshefte med supplerende tekniske tegninger.

#### Behandling av reguleringsplan

Normalt gjennomfører Statens vegvesen planarbeid for ulike vegtiltak etter plan- og bygningsloven (PBL) § 3-7 jf. § 12-1. Dette gir Statens vegvesen mulighet til å gjennomføre alle ledd i planarbeidet fram til sluttbehandling i kommunestyret.

Ved oppstart av planarbeidet skal det varsles ved offentlig kunngjøring. Dette skal sikre at grunneiere og andre berørte får anledning til å delta i planprosessen. Det utarbeides et planforslag som legges ut til offentlig ettersyn. Etter at fristen for merknader er ute gjennomføres en merknadsbehandling og eventuelle endringer av planen blir foretatt. Deretter sendes planen til kommunen for sluttbehandling. Det er kommunestyret som har myndighet til å vedta en reguleringsplan.

Dersom planen omfatter konsekvensutredning, skal det utarbeides et planprogram som legges ut til offentlig ettersyn. Planprogrammet fastsettes av ansvarlig myndighet (normalt kommunen) etter merknadsbehandling. Det utarbeides deretter et planforslag med konsekvensutredning. Planforslaget med konsekvensutredning legges ut til offentlig ettersyn. Deretter gjennomføres merknadsbehandling og eventuelt endring av planen før planforslaget oversendes til kommunen for sluttbehandling. Planmyndigheten (kommunen) skal ved behandlingen ta hensyn til konsekvensutredningen og uttalelsene til denne.

Noen av sektormyndighetene har innsigelsesrett mot planen. Dersom eventuelle innsigelser ikke blir tatt til følge, kan kommunen be om mekling hos fylkesmannen. Dersom mekling ikke fører fram skal planen sendes til Miljøverndepartementet for endelig godkjenning. Departementet kan avgjøre om innsigelsene skal tas til følge og kan i så fall gjøre de endringer i planen som kreves.

Kommunen skal kunngjøre planvedtaket (jf. PBL § 12-12).

#### Klage på vedtatt reguleringsplan

Kommunestyrets endelige vedtak om reguleringsplan kan påklages til Miljøverndepartementet etter plan- og bygningsloven § 12-12 jf. § 1-9. Avgjørelsesretten i klagesaker er delegert fra departementet til Fylkesmannen.

### 1.2 Bakgrunn

#### Norsk-russisk samarbeid om transportløsninger i grenseområdene

Vinteren 2008 ble det opprettet en arbeidsgruppe mellom regionale myndigheter og vegmyndigheter i Norge og Russland for å arbeide med forbedring av samferdselstilbudet i grenseområdene mellom de to landene.

Arbeidsgruppen la fram sitt første innspill i en egen rapport i slutten av mai 2008. Resultatene i denne rapporten var også innspill til stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan 2010-2019.

Utvikling og modernisering av transportinfrastrukturen vil styrke det russisk-norske samarbeidet og etablering av en felles industriell og økonomisk sone i nord. Dette gir grunnlag for gjennomføring av prosjekter innenfor vegtransport i Murmansk fylke. På russisk side ble det i 2007 igangsatt arbeid for å oppgradere deler av det russiske vegnettet på ruta mellom Murmansk og Kirkenes.

I arbeidsgruppas rapport er det beskrevet at E105 i retning Russland mellom Kirkenes og Storskog har dårlig standard når det gjelder linjeføring og bæreevne. Utbedring av E105 vil være fordelaktig med tanke på økt trafikk, spesielt når tilstøtende veger på russisk side utbedres.

#### Statsbudsjettet 2009 - St.prp. nr. 1 (2008-2009)

Med bakgrunn i det ovennevnte Norsk-russiske samarbeidet ble det i Statsbudsjettet for 2009 satt av 5 mill. kr. til å planlegge opprusting av E105 og vegløsninger i Kirkenes-området.

#### Nye byggesteiner i nord (Nordområdemeldinga)

Regjeringens nordområdestrategi ble presentert 1. desember 2006. "Nye byggesteiner i nord" presenterer regjeringens plattform for det videre arbeidet i nord.

Som et ledd i regjeringens nordområdestrategi vil regjeringen foreslå en ekstraordinær strategisk satsing i perioden 2010-2019. Regjeringen vil etablere en transportinfrastruktur mellom Norge og nabolandene som binder Barentsregionen bedre sammen, blant annet for å bidra til bedre samhandel og samarbeid med våre naboland.

I den forbindelse vil regjeringen legge vekt på anbefalingene fra det Norsk-russiske samarbeidet (se ovenfor) i vurderingen av tiltak som er viktige for å styrke de øst-vestgående transportkorridorene mellom Norge og nabolandene i øst.

#### Nasjonal transportplan 2010-2019 – St.meld. nr. 16 (2008-2009)

I nasjonal transportplan for perioden 2010-2019 er det forutsatt at strekningen E105 Storskog – Hesseng skal opprustes. Utbedring av E105 er en viktig del av regjeringens nordområdestrategi.

I nasjonal transportplan inngår et kostnadsanslag for opprusting av E105 Storskog – Hesseng på 270 mill. kr. Siden det ikke foreligger formelle planer for strekningen er det knyttet stor usikkerhet til kostnadsanslaget.



### Handlingsprogram 2010-2013 (2019)

Handlingsprogram for perioden 2010-2013 (2019) ble stadfestet i januar 2010. Handlingsprogrammet gjelder for perioden 2010-2019, men hovedfokus er på første fireårsperiode. Programmet er etatens gjennomføringsplan for Nasjonal transportplan 2010-2019 og er grunnlag for de årlige budsjettprosessene.

I første fireårsperiode legges det opp til oppstart på utbedringen av E105 på strekningen Storskog – Hesseng. Det forventes at de første midlene blir bevilget i 2011 (40 mill. kr). Det er videre lagt til grunn 90 mill. kr. i 2012 og 60 mill. kr. i 2013. Dette innebærer at utbedringen av delstrekningen mellom Elvenes og Storskog kan ferdigstilles i første fireårsperiode.

### 1.3 Planområde

Reguleringsplanforslaget for opprusting av E105 på strekningen Elvenes – Storskog strekker seg fra østsiden av Bøkfjorden/Pasvikelva (øst for Elvenes bru) og fram til Storskog (nordvest for Storskog grense-overgangssted). I tillegg omfatter planforslaget et område for massedeponi (tidligere massetak på eiendom gnr. 28, bnr. 1, fnr. 5) samt område for massetak ved Kongsgammedalen. Planforslaget omfatter også et midlertidig riggområde på området rett øst for Elvenes bru (område for tidligere tankanlegg).



Figur 1: Oversiktskart - planområde

Planforslaget omfatter den første parsellen for opprusting av E105 mellom Bjørkheim (Hesseng) og Storskog. Statens vegvesen vil igangsette reguleringsplanarbeid for parsellen mellom Bjørkheim og Elvenes i løpet av vinteren 2010.

### Planavgrensning ved Elvenes

Siden planarbeidet for strekningen mellom Bjørkheim og Elvenes ikke er igangsatt er det per i dag usikkert hvilken løsning som blir anbefalt for opprusting av E105 på denne parsellen. Planavgrensningen ved Elvenes er derfor trukket så langt øst at samordningen med framtidig reguleringsplan for strekningen Bjørkheim – Elvenes blir forutsigbar. Det antas at arealbehovet for opprusting av E105 er tilstrekkelig ivarettatt innenfor den valgte plangrensa, selv om det er sannsynlig at linjeføringen for E105 ved Elvenes bru kan bli (betydelig) justert i forhold til dagens veg.

### Planavgrensning ved Storskog

Regjeringen vurderer om det skal bygges ny grensestasjon på Storskog (grenseovergangsstedet). En eventuell grensestasjon må ses i sammenheng med utbedring av vegsystemet. Det er sannsynlig at en eventuell ny grensestasjon vil få større avstand fra grensen til Russland samt fra Pikevatnet. Dette innebærer også at E105 må legges om på strekningen nærmest grensen til Russland. Det er per i dag ikke avklart om og eventuelt hvordan en eventuell ny grensestasjon skal utformes. Det er derfor valgt å sette planavgrensningen ved Storskog litt nordvest for kryss mellom fv. 886 og E105. Det antas at dette vil gi muligheten for en senere samordning av ny grensestasjon og utbedring av E105 i området.

### 1.4 Problemstilling

Som et ledd i regjeringens nordområdestrategi er det viktig å etablere en transportinfrastruktur mellom Norge og nabolandene som binder Barentsregionen bedre sammen. For å styrke forbindelsen mellom Russland og områder lenger vest og sør i Nord-Norge er det viktig med utbedring av riksvegnettet i Finnmark og Troms, både i retning Russland og Finland. Spesielt aksene mellom grensen Norge og Russland og Hammerfest og Tromsø er viktige.

I dag har E105 dårlig vegstandard. Vegen er svingete (dårlig horisontal- og vertikalkurvatur), smal og har mange telehiv/setninger (dårlig bæreevne). Dette fører blant annet til dårlig trafiksikkerhet med mange utforkjøringer m.m. samt utrygge forhold for myke trafikanter langs strekningen.

Mulighetene for økning i person- og godtransporten mellom Kirkenes og Murmansk er også begrenset på grunn av dårlig standard på grensevegen.



## 1.5 Formålet med planen

Formålet med reguleringsplanen er å sikre nødvendig hjemmel for erverv av arealer og rettigheter for å kunne gjennomføre de planlagte tiltakene for opprusting av E105 på strekningen mellom Elvenes og Storskog.

Følgende overordnede mål og prinsipper er lagt til grunn for reguleringsplanarbeidet:

- Statens vegvesen arbeider for å nå nullvisjonen, det vil si null skadde og drepte i trafikken. Når vi planlegger veg innebærer det at veg og sideterreng skal være utformet slik at:
  - vegstrekningen er entydig og forutsigbar for trafikantene
  - en ulykke (normalt sett) ikke fører til at noen mister livet
  - uhell ikke fører til stort skadeomfang
- Vegen skal tilpasses landskapet og det miljøet den går gjennom.
- Best mulig kjøreopplevelse med tanke på linjeføring og utsikt
- Formgivningen av veganlegget skal være enkel og nøytral, men samtidig være informativ for trafikantene
- Planleggingen og prosjekteringen skal ha som mål å minimalisere framtidig vedlikeholdsbehov.
- Vegetasjonen langs vegen skal være stedstilpasset
- Tidligere veggrunn som ikke benyttes som lokalveg eller atkomst, skal tilbakeføres og istandsettes på en naturlig måte.

## 1.6 Forhold til andre planer

### Kommuneplanens arealdel

Områdene langs planstrekningen er hovedsakelig satt av som LNF-områder i kommuneplanens arealdel. Langs strekningen ved Fredheim er det satt av et område til spredt utbygging og området/eiendommen ved Sollia gjestegård er satt av til næringsformål.

### Gjeldende reguleringsplaner

Planen berører reguleringsplan for Sollia gjestegård. Planområdet i sør ligger inntil reguleringsplan for Storskog grensestasjon.

### Storskog grenseovergangssted

Det er aktuelt å gjennomføre et planarbeid for nytt grenseovergangssted på Storskog. Et eventuelt planarbeid for nytt grenseovergangssted må ses i sammenheng med utbedring av E105 i dette området (jf. 1.3 planavgrensning ved Storskog).

## 1.7 Rammer og retningslinjer

Med bakgrunn forskrift etter veglovens § 13 kan Statens vegvesen ved Vegdirektoratet fastsette utfyllende bestemmelser – vegnormaler.

Vegnormalene er en del av det tekniske grunnlaget for valg av løsning gjennom planlegging.

Flere ulike vegnormaler har fastlagt krav og gitt føringer for valg av løsninger for reguleringsplanen for E105 mellom Elvenes og Storskog. Følgende vegnormaler har vært mest sentrale:

- Håndbok 017 Veg- og gateutforming (detaljkrav til utforming av veger og gater)
- Håndbok 018 Vegbygging (grunnlag for planlegging, dimensjonering og bygging av veger)
- Håndbok 231 Rekkverk (generelle retningslinjer for valg og oppsetting av rekkverk)

I tillegg har ny plan- og bygningslov lagt viktige føringer for gjennomføring av planprosessen og utforming av reguleringsplanen.

## 2 PLANBESKRIVELSE

### 2.1 Gjennomføring av planarbeid og planprosessen

#### Prosjektorganisering

Planarbeidet ble igangsatt vinteren 2009 (varsel om oppstart i februar 2009).

Arbeidet har fra starten vært organisert som et prosjekt, med egen prosjektgruppe fra våren 2009.

Prosjektgruppas sammensetning har vært som følger:

John Brinchmann Njarga, prosjektleder	Fylkesavdeling Finnmark (Øst-Finnmark før 2010)
Gjermund Urset, grunnerverv	Eiendomsseksjonen, ressursavdelingen
Øyvind Skeie Hellum, geoteknikk	Geo- og labseksjonen, ressursavdelingen
Torbjørn Huru, landskap	Øst-Finnmark (sluttet oktober 2010)
Elisabet Kongsbakk, landskap	Plan- og prosjektering, ressursavd (fra nov. 2010)

Fra Sør-Varanger kommune har Katharina Granmo vært fast representant. Andre fagpersoner i kommunen har også deltatt i arbeidet ved spesielle behov. Kommunens representanter har deltatt på flere møter sammen med prosjektgruppa.

Rambøll Norge AS har ivareta behovet for vegplanfaglig kompetanse i prosjektet. Rune Tøndell har vært Rambølls representant.

Støyfaglig bistand i slutfasen av prosessen har Lars Petter Kaski, plan- og prosjekteringsseksjonen på ressursavdelingen ivaretatt.

Prosjektgruppa har avholdt flere møter gjennom planprosessen. I tillegg har det vært gjennomført befaringer av planstrekningen.

#### Medvirkning

Det har vært lagt vekt på å gjennomføre et nært samarbeid og bred medvirkning gjennom planprosessen.

Statens vegvesen har hatt nær dialog med kommunen både i forberedelsene til planprosessen og underveis.

Tidlig i prosessen (mai 2009) ble det arrangert et folkemøte på Storskog. I forbindelse med det åpne møtet hadde vegvesenet åpen kontordag på rådhuset. Det var svært godt fram møte til folkemøtet og stort engasjement. Sammen med åpen kontordag fikk vegvesenet flere nyttige innspill til planarbeidet.

For å ivareta grunneiernes interesser langs planstrekningen ble det gjennomført møter/befaring med de fleste grunneierne i august 2009.

Det er også vært en nær dialog med kommunens politikere i prosessen og vegvesenet har orientert om prosjektet/planarbeidet i formannskapet (planutvalget) ved to anledninger (mai og november 2009).

### 2.2 Trafikkforhold

Dagens trafikk (ÅDT) langs E105 mellom Elvenes og Storskog er på 640 kjt/døgn og tungtrafikkandelen er på 12%.

Som følge av store forventninger til den framtidige utviklingen i Kirkenes-området er det forventet en betydelig trafikkvekst og særlig i forhold til tungtrafikken. Det er imidlertid svært vanskelig å beregne størrelsen på denne veksten siden utviklingen i Kirkenes-området ikke er detaljert avklart.

Som grunnlag for utforming og dimensjonering av vegløsningene på strekningen er det lagt til grunn et framtidig trafikk tall på 1000 kjt/døgn (20 år fram i tid) og en tungtrafikkandel på 15%. Dette er en mye høyere vekstfaktor enn det som forventes for trafikkutviklingen for øvrig i Finnmark.

### 2.3 Standardvalg

Som grunnlag for planarbeidet og utforming og dimensjonering av veg- og trafikkløsninger er det tatt utgangspunkt i krav i håndbok 017 veg- og gateutforming.

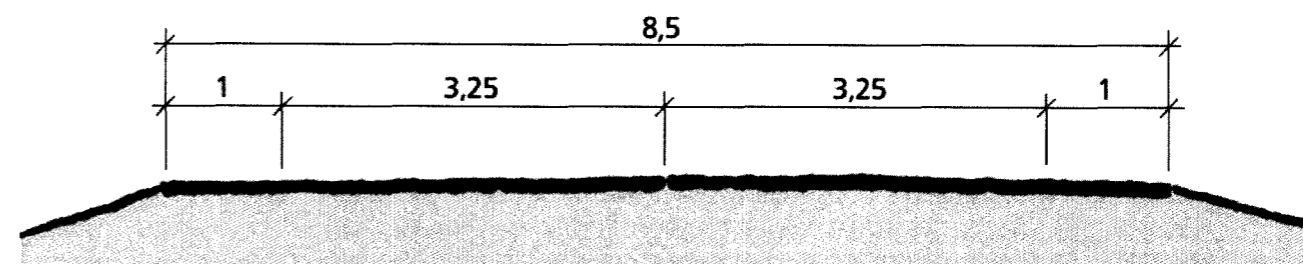
For E105 mellom Elvenes og Storskog tas det utgangspunkt i følgende dimensjoneringsklasse:

#### S2 Stamveger, ÅDT 0 – 4000 og fartsgrense 80 km/t

Dette gir følgende krav/forutsetninger:

Vegbredde:	8,5 m
Minste horisontalkurveradius:	250 m
Minste vertikalkurveradius, lavbrekk:	1900 - 2300 m (avhengig av horisontalkurvatur)
Minste vertikalkurveradius, høgbrekk:	2800 – 4000 m (avhengig av horisontalkurvatur)
Maks stigning:	6,0 – 8,0 % (avhengig av horisontalkurvatur)
Kryssløsning:	T-kryss
• Vertikalkurveradius, høgbrekk:	≥ 6100 m
• Overhøyde:	≤ 6 %
• Stigning:	≤ 5 %

Det planlegges for 10 tonns helårs bæreevne.



Figur 2: Tverrprofil S2, 8,5 m vegbredde (mål i m)

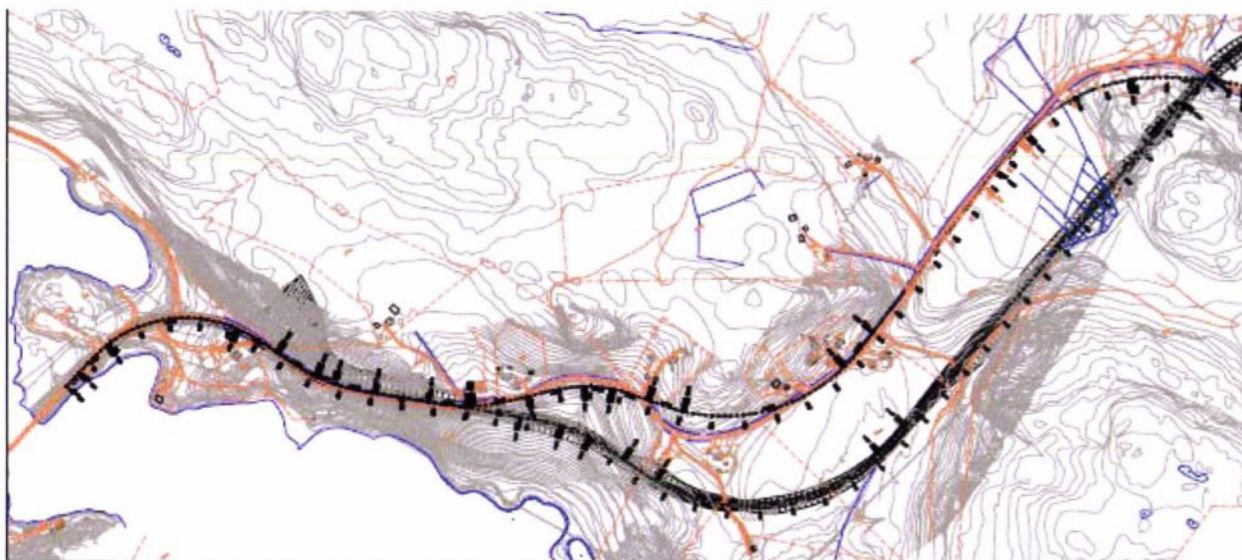
For typiske tverrprofiler langs planstrekningen vises det til tegning F01 – F04.

## 2.4 Vurdering av alternative løsninger

I forbindelse med folkemøte/åpen kontordag i mai 2009 fikk vi innspill om alternative vegtraséer for E105 mellom Elvenes og Storskog. Statens vegvesen vurderte forslagene som så interessante at det ble utført en nærmere vurdering av forslagene.

### 2.4.1 Forkastet alternativ

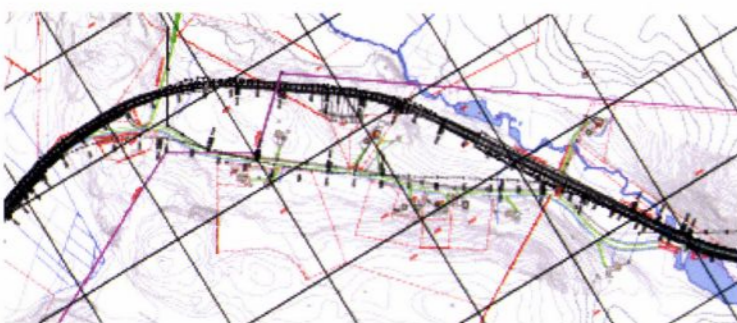
I planprosessen er det også sett nærmere på muligheten for omlegging utenom bebyggelsen på den første delen av planstrekningen (fra ca. 700 meter sør-øst for Elvenes bru til øst for Stormyra). Deler av vegtraséen i dette alternativet berører Elvenes park og dette ville etter kommunens vurdering utløse krav om konsekvensutredning. På grunn av tidspress ville det ikke være tilstrekkelig tid til å gjennomføre konsekvensutredning av dette omleggingsalternativet og er derfor forkastet.



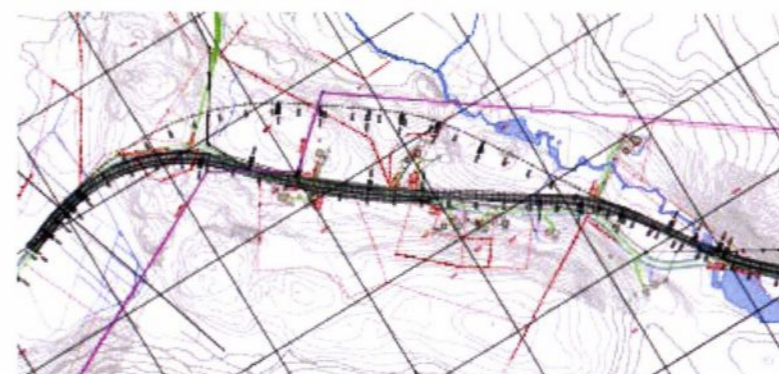
### 2.4.2 Vurdering av alternativer

Med bakgrunn i mottatte innspill etter folkemøtet og forkastet alternativ (jf. 2.4.1) gjensto 2 alternativer for videre vurdering. Både alternativ 1 og alternativ 2 forutsetter opprusting av eksisterende veg mellom Elvenes og Stormyra samt mellom Fredheim og Storskog. På strekningen mellom Stormyra og Fredheim omfatter alternativene følgende:

**Alternativ 1** - omlegging av vegen utenom bebyggelsen på Fredheim



**Alternativ 2** – opprusting av eksisterende veg langs dagens vegtrasé



På strekningen fra Fredheim til Storskog ble det også vurdert om det i stedet for ordinær gang- og sykkelvegsløsning kan være akseptabelt å etableres en gruset sti på terrengnivå (tilpasset terreng og vegetasjon).

Det ble gjennomført en grov konsekvensvurdering av de aktuelle alternativene for opprusting av E105 på strekningen mellom Stormyra og Fredheim. Det ble tatt utgangspunkt i tema beskrevet i håndbok 140 konsekvensanalyser.

Oppsummering av konsekvenser:

Tema	Alternativ 1	Alternativ 2
Landskap	-	0
Støy	+	-
Trafikksikkerhet	+	0 (+)
Barriere	+	-
Friluftsliv	-	0
Kulturminner	0	0
Naturmiljø	0	0
Naturressurser	0	0
Geotekniske forhold	(-)	(-)
Grunnerverv	(-)	-
Kabler og ledninger	0	-
Arealbruk	+	0

Etter en totalvurdering av konsekvensene og prioritering av nærmiljø og friluftsliv (bl.a. trafikksikkerhet) ønsket Statens vegvesen å ta utgangspunkt i alternativ 1 for det videre planarbeidet.

Alternativsvurderingen, med anbefaling, ble lagt fram for formannskapet (planutvalget) i november 2009 og vegvesenets vurderinger og anbefaling fikk støtte. Alternativ 1 med omlegging av E105 ved Fredheim ble derfor bearbeidet videre i planarbeidet.

## 2.5 Beskrivelse av planens innhold og løsninger

### 2.5.1 Veg og gang- og sykkelveg

#### Profil 350-1250

På denne strekningen ligger dagens veg i bratt stigning opp fra Elvenes. Terrenget er sidebratt langs Pasvikelva. Veggen har flere skarpe kurver og en bakketopp med dårlige siktforhold. Veggen har noen mindre fjellskjæringer og rekkverk. Det er flere private avkjørsler på strekningen.

For å få til en god linjeføring og jevne stigningsforhold er veggen flyttet inn i terrenget i forhold til dagens veglinje. Dette innebærer etablering av relativt høye fjellskjæringer.

Gang- og sykkelvegen er lagt langs innsiden av E105 på denne strekningen. Denne plasseringen er valgt både for å få til god terrengtilpasning og begrense inngrepet noe siden gang- og sykkelveg på innsiden gir mindre krav til grøftebredde (ved fjellskjæring). Dette gir for øvrig mulighet for å benytte gang- og sykkelvegen som samleveg for boligene på denne strekningen (begrense antall avkjørsler fra E105).

Det er lagt opp til en betydelig utbedring av den dårlige linjeføringen på denne strekningen, med slakere kurver og en betydelig forbedring av høybrekket. Dette innebærer relativt store fyllinger og skjæring gjennom høybrekket. Dybden til fjell gjennom høybrekket er usikkert, derfor er det per i dag usikkert hvor omfattende inngrepet blir i dette området. I reguleringsplanen er det lagt til grunn løsmasser for å fastsette arealbehovet.

#### Profil 1250-1500

Dagens veg går forbi flere private eiendommer med bebyggelse relativt nær veggen. Det er tilstrebet en løsning som totalt sett minimaliserer inngrepene på eiendommene. Det er forutsatt bruk av gang- og sykkelvegen som samleveg for noen av eiendommene på strekningen.

#### Profil 1500-2000

Dagens veg krysser Karikoskimyra. På grunn av dårlige grunnforhold er veggen lagt helt atskilt fra eksisterende vegtrasé. Dette sikrer også muligheten for å bygge ny vegtrasé mens trafikken går på eksisterende veg. Når ny vegtrasé er ferdig kan eksisterende veg bygges om til gang- og sykkelveg. Fyllingshøyden på ny vegtrasé er begrenset.

#### Profil 2000-3200

Veggen legges utenom bebyggelsen på Fredheim og på deler av strekningen går ny vegtrasé langs Pikebekken. På deler av strekningen er det myr. Terrenget skrår ned mot Svartakslavatnet og Pikebekken. Det vil bli noe fjellskjæring langs vestsiden av ny vegtrasé (mot eksisterende bebyggelse).

Den lille knausen ved profil 2650-2700 blir fjernet i sin helhet.

På grunn av utfylling i bekken på to delstrekninger vil dette innebære behov for å etablere nye bekkeløp for Pikebekken.

Det etableres kryss mellom eksisterende veg (som skal opprettholdes som lokalveg) og ny veg ved ca. profil 2100 og 3100.

På denne strekningen skal det ikke etableres egen gang- og sykkelveg, derfor forutsettes det at gående og syklende skal benytte eksisterende veg. Gang- og sykkelvegen krysser ny vegtrasé ved kryssområdet ved profil 2060.

#### Profil 3200-4240

På denne strekningen er det svært dårlige grunnforhold. Av den grunn er det tilstrebet en løsning hvor ny vegtrasé i stor grad følger eksisterende veg eller flyttes noe inn i terrenget. Det er forsøkt å begrense fyllingshøydene. Det er videre lagt opp til en løsning som unngår utfylling i Pikevatnet.

Det er sannsynligvis løsmasser over fjell på innsiden av veggen på strekningen fra 3100 – 3400. Omfanget av løsmasser er imidlertid ukjent. I reguleringsplanen er det lagt til grunn løsmasser for å fastsette arealbehovet.

På strekningen fra profil 3350 til 3800 er gang- og sykkelvegen flyttet ned på myra et stykke fra ny vegtrasé. Dette er gjort både for å begrense fyllingshøyden for nytt tiltak samt å minimalisere inngrepet i eksisterende vegetasjon langs dagens veg.

Gang- og sykkelvegen går gjennom dagens turistområde (Gapahuken restaurant) og skal samordnes med planene Sollia gjestegård har for utvidelse av sin turistvirksomhet.

### 2.5.2 Avkjørsler, kryss og parkeringsplasser

På strekningen fram til profil 1000 skal eiendommene som grenser inntil E105 benytte gang- og sykkelvegen som samleveg. Det etableres en avkjørsel mellom E105 og gang- og sykkelveg ved profil 810.

På strekningen fra 1030 til 1150 opprettholdes eksisterende vegsløyfe som privat atkomstveg til eiendommene som grenser inntil denne. Det er aktuelt å gjøre ombygging av dagens E105 til normal standard for privat kjøreveg.

Den direkte avkjørselen fra E105 til eiendom 28/57 skal stenges, slik at eiendommen må benytte gang- og sykkelvegen og felles tilkobling til E105 ved profil 1318.

Dagens avkjørsler fra E105 til eiendom 28/34 og 28/44 stenges. Det etableres ny felles avkjørsel (privat kjøreveg) ved profil 1400 som skal benyttes av eiendom 28/20, 28/34 og 28/44.

Ved profil 1570 etableres avkjørsel mellom E105 og gang- og sykkelvegen og skal benyttes av eiendom 28/7 og 28/61. I tillegg skal denne avkjørselen benyttes av eiendom 28/28 og 42 som i tillegg må benytte gang- og sykkelvegen over en kort strekning.

Avkjørselen til eiendom 28/12 og 13 ved profil 2060 opprettholdes, men det er behov for en mindre ombygging og tilpasning til ny vegtrasé for E105.

Det etableres et kryss mellom ny E105 og tidligere trasé for E105 (kommunal veg) ved ca. profil 2085 og 3100. Kryssene dimensjoneres for buss.

Det etableres avkjørsel og vendehammer for eiendom 29/1/46 i profil 3460.

Det kan etableres avkjørsler fra E105 til nytt turistanlegg på området nord for Gapahuken restaurant ved profil 3565 og 3680.

Avkjørselen til Sollia gjestegård ved profil 3840 opprettholdes, men det vil være behov for en mindre tilpasning til ny E105.

Det etableres avkjørsel og vendehammer for eiendom 29/34 i profil 4100.

I nytt turistanlegg nord for Gapahuken restaurant skal bruken av gang- og sykkelvegen gjennom området samordnes. Blant annet kan det ved varetransport til restauranten kjøres på gang- og sykkelvegen. Avkjørsel til restaurantens varemottak etableres fra gang- og sykkelvegen ved profil 373.

Der det legges opp til kjøring langs gang- og sykkelvegen vil dette bli regulert ved skilting (kjøring til eiendommene er tillatt).

Ved profil 750-800 skal det etableres en stopplomme for å opprettholde dagens stoppmulighet i området. Turistbusser som trafikkerer fra Hurtigruta til Storskog og grensa til Russland benytter denne i dag. Det er utsikt til Boris Gleb fra dagens stopplomme.

Ved profil 2860 skal det etableres parkeringsplass for scooterløype 18 i Sør-Varanger som i dag starter ved parkeringslomma ved Fredheim (ved Pikebekken/Pikevatn). I anleggsperioden skal området benyttes som riggområde.

Ved Pikevatn skal det etableres parkeringsplass til Forsvaret knyttet til grensevaktens aktivitet i området. Parkeringsplassen etableres på eiendom 28/5 og får avkjørsel fra framtidig kommunal veg (tidligere E105).

Ved avkjørselen til Sollia gjestegård er det satt av et område til parkeringsplass. Dette området kan benyttes for etablering av nødvendige oppstillingsplasser for besøkende til Sollia gjestegård og Gapahuken restaurant. Det er også lagt opp til at slike oppstillingsplasser kan etableres på området nord for Gapahuken restaurant som planlegges utbygd til turistformål.

### 2.5.3 Byggegrenser

Det er ikke innarbeidet byggegrenser i reguleringsplanen. For planstrekningen gjelder den generelle byggegrensen til riksveg som er 50 meter fra vegens midtlinje, jf. vegloven § 29.

### 2.5.4 Rekkverk

Det har vært et mål å begrense rekkverksbehovet langs planstrekningen. I planen er det i utgangspunktet bare behov for rekkverk langs deler av oppstigningen fra Elvenes.

Rekkverksbehovet er hovedsakelig redusert ved innarbeiding av slake fyllingskråninger. Endelig rekkverksbehov og nødvendig utforming av vegskråninger vil bli endelig avklart i forbindelse med utarbeidelse av byggeplan for E105.

### 2.5.5 Konstruksjoner

Vegen krysser Pikebekken like ved utløpet av Pikevatnet. I dag er Pikebekken lagt i rør under E105 (2 rør med diameter 60 cm). På grunn av vannføringen i Pikebekken er det tilstrekkelig å legge rør/kulvert under ny vegløsning. Det skal vurderes om dimensjonen på røret skal utvides både for å sikre tilstrekkelig avrenning i flomperioder samt å unngå at det oppstår et vandringshinder for fisk i vassdraget.

Løsningen for kryssing av Pikebekken er diskutert og avklart med NVE. Det er innarbeidet en løsning med 2 korte kulverter (under dagens E105 og ny E105) samt hvilekulp mellom kulvertene samt en hvilekulp nedstrøms ny E105. Utarbeidelse av detaljplaner for løsningen skal gjennomføres i nært samarbeid og godkjennes av NVE.

Det er foreløpig ikke vurdert behov for støttemurer langs strekningen. Dette vil imidlertid bli vurdert nærmere i forbindelse med byggeplan for opprusting av E105.

### 2.5.6 Belysning

Det er ikke krav om belysning langs strekningen, selv om det etableres gang- og sykkelveg. Endelig beslutning om belysning vil bli gjort i forbindelse med utarbeidelse av byggeplan for opprusting av E105.

### 2.5.7 Område for turistformål ved Gapahuken

Siden Statens vegvesen hadde ønsket om å flytte gang- og sykkelvegen bort fra E105 på vegstrekningen ved Gapahuken og Sollia gjestegård hadde planer om å utvide sin virksomhet i det samme området, ble det enighet om å se på muligheten for samordning av tiltakene. Sollia gjestegård var positiv til dette. Sør-Varanger kommune ønsket en felles reguleringsplan for området.

### BAKGRUNN

Planarbeidet er igangsatt etter ønske fra Sollia Gjestegård AS som ønsker å bruke området til turistformål. Området skal samkjøres med bruken av Gapahuken, som ligger rett ved siden av, i forbindelse med oppstillingsplass for biler og campingvogner.

### FORMÅLET MED PLAN FOR OMRÅDET

Målsettingen for planen er å avklare utnyttelsen av området i forhold til turistformål og grønnsstruktur, samt parkering, bussoppstilling, kjøreveg og gang- og sykkelveg gjennom området.

### SAKSGANG

Igangsetting av planarbeidet er annonsert i Sør-Varanger Avis og Finnmarken i desember 2009 og sendt ut til naboer og offentlige instanser. Planene for området er innarbeidet i felles reguleringsplan for hele området langs E105 fra Elvenes bru og til Storskog.

Det er kommet innspill fra følgende:

- Varanger Kraft. Datert 24.12.2009
- Sametinget datert 29.12.2009
- Finnmark fylkeskommune datert 16.12.2009
- Fylkesmannen i Finnmark datert 06.01.2010
- Reindriftsforvaltning datert 29.12.2009

### FORHOLD TIL EKSISTERENDE PLANER

Området er i dag avsatt til LNF-formål i kommuneplanens arealdel. Planen erstatter ingen tidligere reguleringsplaner eller bebyggelsesplaner. Planområdet er omkranset av LNF-område samt regulert område for Sollia Gjestegård.

### EIERFORHOLD

Arealene innenfor planområdet eies av Finnmarkseiendommen.

### BESKRIVELSE AV PLANOMRÅDET

Planområdet består av flat terreng med noe bjørkeskog og myr mot Pikevannet. Området er avgrenset av E105 mot nord og Pikevannet mot sør.

### BESKRIVELSE AV PLANFORSLAGET

I forhold til dagens situasjon er det i planen forslått å gjøre om området fra LNF-område til område for turistformål, grønnsstruktur, gang- og sykkelveg, samt innarbeide løsninger for veg, parkeringsplass og bussoppstilling.

I område for turistformål skal det anlegges oppstillingsplass for bobiler og campingvogner. I tilknytning til dette etableres det små serviceenheter for hver oppstillingsplass. Dette er bygg som kun skal bestå av små bad og ev. sauna. Disse enhetene skal ha innlagt vann og avløp, men skal også kunne være mobile for omstrukturering av virksomheten til Sollia Gjestegård generelt. Det skal være drift av disse plassene hele året med muligheter for snøigloer koblet mot serviceenhetene på vinteren. Byggeområde for turistformål er trukket vekk fra Pikevannet og lagt slik at det ikke fører til at eksisterende skog må hugges ned eller forringes. Byggeområdet vil være i den øverste delen av myrområdet lengst mulig unna eventuelle flomutsatte områder.

Området for grønnstruktur er delt opp i et bufferareal mot E105 og et området mot Pikevannet. Skogsområdet mot E105 vil virke som en innsyns- og støyskjerm mot trafikk samt at man sørger for at eksisterende vegetasjon langs hovedveien blir beholdt. Skogsområdet mot Pikevannet skal også beholdes som et naturområde og vil også fungere som buffer mot vær og vind for turister som bruker byggområdet innenfor. I dette området skal vegetasjonen behandles varsomt med lett tynningshogst og naturlige anlagte stier og ev. utstyr som bord/benker, bålpluss, brygge eller lignende.

Planområdet får to avkjørsler fra E105 dimensjonert for buss. Dette for å unngå at parkering tilhørende Gapahuken skjer på/langs E105. Begge avkjørslene har gode siktforhold. Det skal anlegges en gang- og sykkelveg gjennom området. Den skal også benyttes som internveg innenfor turistområdet (til parkering/oppstilling) samt gangsti ved/til Gapahuken restaurant.

## KONSEKVENSER AV PLANFORSLAGET

### Område for turistformål

Dette området skal opparbeides i et myr- og krattområde med usikker grunn. Derfor skal det kun være lette, små bygg i forbindelse med serviceenhetene. Grunnen skal heller ikke belastes med tunge fyllinger. Området vil gi begrenset inngrep i eksisterende vegetasjon. Området er trukket langt unna kantsonen mot Pikevannet og ligger over byggehøyde for Gapahuken restaurant. Nærhet til Gapahuken restaurant er også viktig for driften av bobiloppstillingsplassene. Dette fører til at det trengs mindre ressurser for å drive flere tilbudsenheter og servicemuligheter til turister/gjester.

### Grønnstruktur - Natur- og landskapsområde

Det er to områder med skog og krattskog som blir liggende ved området for turistformål og parkering/veier. Området nærmest E105 skal bevares og vil fungere som en skjerm mellom E105 og de andre funksjonene i området. Dette vil ha god miljømessig og estetisk effekt både for trafikk på E105 og brukere av oppstillingsplasser og området mot Pikevannet. Det er også et område med glissen bjørkeskog mot Pikevannet. Her skal man bevare skogen siden den har en viktig funksjon som skjerm for vær og vind og som flomsikringssone mot Pikevannet. Her vil spesielt kantsonen mot vannet være viktig i forbindelse med motvirkning mot erosjon og som et viktig miljømessig og estetisk element. Det vil i begge disse grønnstrukturene være tillat med lett tynningshogst i samarbeid med kommunen. For å lede trafikk fra brukere av området til utkikksplasser ved Pikevannet kan det anlegges stier og benker/bord i området. Det kan også settes av egnede plasser for av- og påstigning til båt (brygge). Turistfiske er i dag en del av Sollia Gjestegårds turisttilbud og det er ikke ønskelig at bruken av båt sprer seg over hele kantsonen langs Pikevannet.

## 2.6 Geotekniske forhold

I august 2009 ble det gjennomført grunnboringer av ca. 40 punkter langs planstrekningen. Ca 40 punkter er undersøkt. Undersøkelsene består av totalsonderinger, dreietrykksonderinger og dreiesonderinger samt opptak av prøver. I tillegg er strekningen grundig befart. Tidligere er det utført noen tilsvarende undersøkelser i/ved planområdet. Resultatene fra de tidligere undersøkelsene er også benyttet i forbindelse med planarbeidet.

Planstrekningen kjennetegnes av vekslende grunnforhold, men der hvert enkelt område har sine definerte utfordringer. Det er innslag av svært bløte masser, både leire og sand, men der dette forekommer er terrenget flatt. Det vurderes derfor at man generelt har greit håndterbare stabilitetsforhold, mens det i stor grad må tas hensyn til setninger.

### Elvenes-Myrstad, profil 350-1600

Strekningen har i all hovedsak greie grunnforhold. Vegen ligger i fjellskjæring i oppstigningen fra Elvenes. På et mindre parti må det masseutskiftes under fylling ved profil 850-900, og fra 1200-1340 må myrmasser masseutskiftes. Ellers antas gode grunnforhold og små dybder til fjell.

### Karikoskimyra, profil 1600-1900

Myr med så godt som ingen terrenghelling. Tykkelsen av torvmassene er målt fra 0,5 til 2 meter. Grunnvannstand er i eller over terrengnivå. Under torvmassene er det et lag med fast leire. Under dette laget er det svært bløt leire, i all hovedsak kvikkleire. Dette bløte laget har varierende tykkelse. Ved profil 1835 er den største dybden med sammenhengende bløte leiremasser målt. Der er det dokumentert kvikkleire ned til 10 meters dybde, men antatt at det fortsetter ned til 16 meter.

På grunn av det flate terrenget er det ikke områdestabilitetsproblemer. Men den bløte leira kan gi langtidssetninger, og i det mest kritiske partiet 1800-1900 må vi også gjøre tiltak for å få tilfredsstillende lokalt stabilitetskrav til vegfyllinga som her er på sitt høyeste. Det kan være aktuelt med lette fyllmasser over et lite parti for å minske belastningen på grunnen og dermed setningene. Torvmasser må utskiftes. I tillegg legges det ut en motfylling ca 1 meter høy i opp til 10 meters bredde på hver side av veggen på det nevnte kritiske partiet.

### Strekningen som legges i ny trasé, profil 1900-2850

Gode grunnforhold med veg i stor grad i fjellskjæring på strekningen 1900-2870. Et lite myrparti med noe behov for masseutskifting fra 2550 til 2630. Noe masseutskifting samt erosjonssikring mot og omlegging av bekk fra 2770 til 2800.

### Myra ved Fredheim, profil 2870-3150

Ny veg skal gå over ei svært våt myr. Bekken som renner gjennom området har liten helling og sørger for konstant vanntilførsel.

Tykkelsen av torvmassene er målt fra 0,6 til 1,6 meter. Disse må utskiftes. Under torva er det vekslende grunnforhold med lag av sand og sandig, siltig, grusig, leirig materiale med til dels svært høyt vanninnhold. Dette er masser som kan gi vesentlige setninger. Dybder til antatt fjell 6-15 meter.

Strekningen anbefales anlagt ved å legge opp en overhøyde på fyllinga i forhold til framtidig veghøyde. Den ekstra belastningen vil gi setninger raskt. Deretter graves de ekstra massene bort og ferdig veg blir liggende stabilt.

### Fredheim - Gapahuken, profil 3150-3700

På sørsiden av veggen er ei relativt tørr myr med torvtykkelse under 1 meter. Under torva er det svært bløt leire/kvikkleire med varierende mektighet. Vegen skal presses inn i skråningen for i størst mulig grad å unngå leirelaget.

Godt ute på myra ved profil 3470 er det dreiesondert. Dybde til antatt berg varierer fra 6,1 meter ved vegkanten til 10 meter ute på myra. Her vurderes det anlagt en lett G/S-vegkonstruksjon av geosynteter rett oppå myra.

Ved profil 3590 viser en sondering 4,4 meter til antatt berg og ikke spesielt bløte masser.

Ved profil 3680 er det utført 3 dreiesonderinger langt ute på myra. Her er det svært bløtt – sannsynligvis kvikkleire i dybde ned til 7-9,5 meter. Terrenget er flatt, og ny veg holder seg inne på en morenerygg og i overgangen til fastere masser.

#### **Langs Pikevannet, profil 3700-4210**

Tilstanden på eksisterende veg viser tydelig at det er bløtt i grunnen. En mindre leirekile ligger innunder eksisterende veg til om lag midt i vegbanen i enkelte partier. Ny veg legges på innsiden av gammel veg, og det antas at de dårlige grunnforholdene dermed unngås. Eksisterende veg blir brukt til gang- og sykkelveg og vil dermed ikke belastes mer enn i dag. Sikring mot grunnvannserosjon må påregnes i skjæringsskråningene.

#### **Turistanlegg ved Sollia/Gapahuken**

Eventuell anleggelse av turistanlegg/campingplass ved Gapahuken restaurant foretas i privat regi, og Statens Vegvesen tar ikke ansvar for den geotekniske prosjekteringa av tiltaket. Det opplyses om at det er registrert svært bløte masser i området, og at det dermed kan forventes store setninger ved vesentlig oppfylling/planering av området. Stillestående kjøretøyer vil på sikt kunne gi differensialsetninger. Det må også foretas stabilitetsvurderinger ved et hvert tiltak. Nedgraving av kabler og rør kan være utfordrende, og fundamentering av eventuelle bygg må vurderes særskilt.

## **2.7 Massedeponi/massetak**

### **Massedeponi**

Ved fv. 354 like nord for Elvenes bru har det tidligere vært et masseuttak øst for vegen. I forbindelse med anleggsvirksomhet knyttet til utbygging av E105 vil det være behov for deponering av ubrukbare masser. Det legges opp til å bruke det tidligere massetaket til dette formålet, og samtidig gjøre en tilfredsstillende avslutning og nedlegging av det tidligere massetaket. Massedeponeringen innenfor området skal planlegges nærmere.

### **Massetak**

Linjeføringen til fv. 354 Jakobsnesvegen er svært dårlig ved det aktuelle området for steinbrudd og masseuttak. Kombinasjonen av skarpe svinger etterfulgt av bratt stigning skaper blant annet en del framkommelighetsproblemer for tunge kjøretøy vinterstid. På grunn av de skarpe svingene reduseres hastigheten og kjøretøyene får av den grunn problemer i den bratte stigningen. Gjennom vinteren oppstår jevnlig situasjoner hvor tunge kjøretøy ikke kommer opp den bratte stigningen med det resultat at vegen kan bli stengt i perioder.

Ved å ta ut masser i det ovennevnte området vil det legges til rette for og redusere omfanget av en eventuell senere utbedring av fv. 354 (utretting av skarpe kurver) for å begrense dagens framkommelighetsproblemer. Vi gjør oppmerksom på at det ikke er tatt stilling til om fv. 354 skal utbedres på denne strekningen.

Ved avgrensningen av området for masseuttak i reguleringsplanen er det tatt utgangspunkt i tidligere detaljplan datert juni 1984 for fv. 354 på strekningen fra Elvenes til Jakobsnes.

Før det tas ut masser fra området skal det utarbeides særskilt plan for masseuttaket.

## **2.8 Anleggsområder**

Det er innarbeidet en rekke områder i reguleringsplanen som skal benyttes som midlertidig anleggsområde. Langs store deler av strekningen er det lagt inn et belte på 10 meter på begge sider av vegen. I tillegg er det lagt inn større områder som vurderes som egnet i forbindelse med anleggsarbeidene.

Områder for anleggsbelte er avsatt for å gi nødvendig plass til anleggsdriften, og mulighet for å komme til veganlegget langs hele linja. Områdene kan benyttes til riggplass, lagerplass for masser, anleggsveger og anleggsområde, mellomlagring av masser samt parkering av anleggsmaskiner, og annen aktivitet knyttet til anleggsdriften.

I forbindelse med utarbeidelse av byggeplan for opprusting av E105 og planlegging av anleggsvirksomheten skal det utarbeides en særskilt plan for bruken av disse områdene.

Etter at anlegget er avsluttet skal dette arealet istandsettes og tilbakeføres til opprinnelig bruk – på denne strekningen omfatter dette sin helhet landbruks-, natur- og friluftsområder samt reindrift.

## **2.9 Omklassifisering – endring av vegstatus**

Ved Fredheim legges E105 i ny trasé utenom bebyggelsen. På denne strekningen etableres ikke parallell gang- og sykkelveg. Eksisterende veg foreslås omklassifisert til kommunal veg og skal benyttes som lokal kjøreveg til beboerne i området. Vegen skal også benyttes for gående og syklende, og det forutsettes videre at skolebussen kan kjøre langs denne vegen. Det etableres kryss i hver ende av strekningen som dimensjoneres for buss.

## **2.10 Kostnader og finansiering**

I februar 2010 ble det utarbeidet kostnadsoverslag for E105 mellom Elvenes og Storskog. Kostnadsoverslaget er basert på ANSLAG-metoden, som er vegvesenets metode for å framskaffe representative kostnadsoverslag på nye prosjekter.

Beregningene i februar 2010 ga følgende resultat:

Totalkostnad for utbygging av prosjektstrekningen fra profil 350 til 4240 er 76 mill. kr. (2010-kr).

Sannsynlig anleggsstart for prosjektet er i 2011, forutsatt at prosjektet prioriteres i statsbudsjettet for 2011 som legges fram høsten 2010. Jf. for øvrig prioriteringer i Nasjonal transportplan og handlingsprogrammet i kap. 1.2.



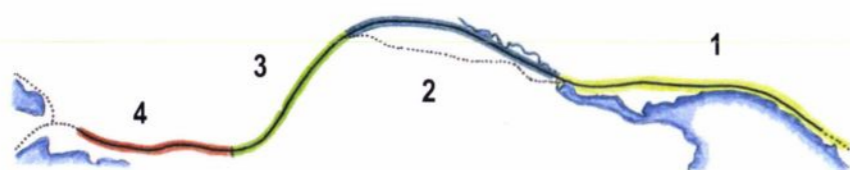
### 3 Virkninger av planen

#### 3.1 Beskrivelse av landskapet og dagens veg

Planstrekningen Elvenes – Storskog er ca. 3,9 km lang og går gjennom et myrlendt og kupert landskap. Området dekkes hovedsakelig av såkalt uproduktiv løvskog med innslag av blandings- og barskog. Området ligger i landskapsregion 40 i NIJOS<sup>1</sup> rapport 10/2005 om nasjonalt referansesystem for landskap. Her omtales det overordnede landskapet på følgende måte:

*”Sør for Varangerfjorden har landformen mer preg av storkupert hei. Her finnes store og små fjellmassiv med en jevn høy, bølgende vidde gjennomskåret av en rekke daldrag som gir et forholdsvis stort relieff.”*

Planområdet kan grovt sett deles inn i fire delstrekninger:



Fra øst mot vest:

1. Etter å ha passert Storskog grensestasjon er første møte med Norge en reise langs den skogkledte sørhelliga ved Pikevannet. Langs vannet ligger også Sollia gjestegård hvor turister tilbys kost og losji med utsikt til Russland. Store deler av strekningen langs vannet er det dårlige grunnforhold, noe som også preger bæreevnen i eksisterende veg
2. Etter å ha forlatt vannet følger vegen Pikebekken før den runder sørvestover mot Karikoskimyra. Særlig den første strekningen etter Pikevannet har dårlige grunnforhold. Den nye vegen er lagt utenom bebyggelsen på strekningen Fredheim/ Myrslett. Den nye vegens omgivelser er skogbevokst.
3. På Karikoskimyra åpner landskapet seg opp. Vegen stiger og i enden av myra ligger en strekning med spredt bebyggelse. Disse har idag direkteavkjørsel til E105.
4. På siste del av strekningen har dagens veg dårlig kurvatur kombinert med flere direkteavkjørsler. Deretter fortsetter vegen i skogkledt sidebratt terreng ned mot Elvenes. Elvenes ligger i nedre del av Pasvikdalen. Her har Pasvikelva sitt utløp i Bøkfjorden. Reisende østover kan få utsikt mot elva og sørover mot grensen ved Boris Gleb. Lav bjørkeskog dominerer, men langs vegen finnes også innslag av furu, selje, osp og rogn.

Nede ved elva har Elvenes velforening har i samarbeid med Statskog og Fylkesmannens miljøvern avdeling etablert Elvenes park. Her er det plantet trær som naturlig ikke har sitt voksested i området; gråor, hegg, einer, sembrafuru, sibirgran, luttziigran og sibirsk lerk. Det er satt opp opplysningsskilt til hvert av treslagene.

<sup>1</sup> NIJOS (Norsk institutt for jord- og skogkartlegging) ble omorganisert i 2006 og heter nå Skog og landskap (Norsk institutt for skog og landskap)

#### 3.1.1 Hovedutfordringer mht. landskap og geoteknikk

E 105 skal som det framgår av målsettingene over, være et så lavmælt veganlegg som mulig. Samtidig skal vi bygge en holdbar og trafikksikker veg. Å bygge en moderne veg innebærer at man må ”knuse egg”. Veglinja er en stiv konstruksjon. Skal man unngå uheldige landskapsmessige konsekvenser et sted, kommer gjerne kostnadene et annet sted.



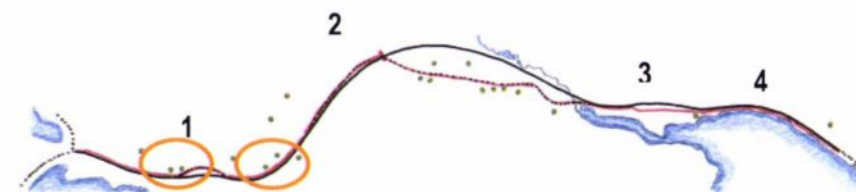
E105 Elvenes – Storskog har vanskelige grunnforhold. Dette viser seg blant annet i bæreevnen på dagens veg. Kartet over viser hvilke strekninger der det er særlige geotekniske utfordringer.

E105 får en helt annen og bedre standard enn dagens riksveg. I tillegg til bedre kurvatur, breddeutvides kjørebane og det legges opp til separat gang og sykkelveg langs hele strekningen. Når det gjelder omfang og synlighet av inngrep er det to strekninger som utmerker seg.

1. Oppstigningen fra Elvenes er utfordrende. Her blir omfanget av fjellskjæringer mer omfattende enn i dag.
2. På strekningen langs Pikevannet er det i dag mange steder kun er ei smal stripe mellom dagens veg og vannet. Av hensyn til bæreevne flyttes kjørevegen innover mot stigende terreng. Det gir utfordringer mht. forming av sideterreng/ jordskjæringer. Ettersom ny veg totalt sett blir bredere blir det også en utfordring å unngå inngrep i strandlinjen samt å bevare skogbelter mot vannet.

#### 3.1.2 Lokalisering av gang-/sykkelvegen - naboskap

Den nye vegen blir betydelig breddeutvidet i og med at kjørebane blir bredere, og at det legges gang-/sykkelveg langs vegen. Dette har selvsagt betyning for omfanget av inngrep. Det er også et mål at planen bidrar til å redusere antallet direkteavkjørsler langs vegen.



1. På oppstigningen fra Elvenes er gang/ sykkelvegen lagt på innsiden av vegen. Da kan gang-/sykkelvegen brukes som samleveg for de fleste av boligene på strekningen.
2. Etter Karikoskimyra forutsettes gang-/sykkelvegen å krysse over til venstre side, slik at eksisterende veg forbi Myrslett/ Fredheim brukes som sykkeltrase`.
3. Langs Pikevannet er det svært vanskelige grunnforhold. På neset ved Sollia der det er en turistetablering, foreslås det å løsrive gang/ sykkelvegen fra E105, og bygge denne som en lett konstruksjon nede på neset. Dette vil være gunstig både geoteknisk og landskapsmessig.

4. Langs siste del av vannet fortsetter gang/ sykkelvegen på venstre side.

På to strekninger er det særlige utfordringer mht. avkjørsler og nærhet til hus (markert gult på kartet over). Det legges opp til å samle avkjørslene, og legge dem på steder der det er best mulig oversikt. Samtidig skal inngrepene nær hus begrenses og gjøres så skånsomt som mulig. I detaljprosjekteringen blir dette strekninger vi må arbeide særskilt med.

### 3.1.3 Kulturminner og sårbar natur

Det er ikke registrert automatisk fredede eller vedtaksfredede kulturminner langs strekningen<sup>2</sup>. Vi er imidlertid klar over at kartleggingen av kulturminner er mangelfull.

Det er heller ikke registrert særskilte naturlokaliteter eller -områder langs vegstrekningen<sup>3</sup> som krever særlig aktsomhet. Generelt sett legges det imidlertid til grunn at vegbyggingen skal skje så omsorgsfullt som mulig for naturmiljø og omgivelser.

### 3.1.4 Verktøy for landskapstilpasning og miljøhensyn

#### Rigg og marksikringsplan

Målet er å få en best mulig landskapstilpasning av den nye vegen, og minst mulig ulempe for naturmiljø og naboer. Hensyn til landskap og andre ytre miljø- tema skal innarbeides i kontrakten med entreprenøren. I byggeplanfasen skal det utarbeides en rigg- og marksikringsplan, som styrer anleggsarbeidet med tanke på ytre miljø og landskap.

#### Revegetering

Det legges opp til at E105 i all hovedsak skal bli grønn igjen gjennom naturlig revegetering. Dette er en økologisk restaureringsmetode som legger til rette for at naturen selv kan reparere arealene som er berørt av inngrep.

#### Elver og bekker

En moderne veg er en stiv konstruksjon. For å få best mulig landskapstilpasning av veglinja totalt sett vil man på enkelte strekninger ikke unngå å komme i berøring med bekker. Det vil lokalt bli nødvendig å legge om bekkeløp på mindre strekninger. Dette skal gjøres så naturligt og skånsomt som mulig.

#### Lokalisering av overskuddsmasser - massedeponier

Overskuddsmasse av stein og ubrukbare løsmasser bør av økonomiske og miljømessige grunner, brukes i anlegget eller i umiddelbar nærhet av det. For overskuddsmasse kan følgende bruk være aktuell:

- Støyvoller
- Bakkeplanering/ tilpasning til vegens sideterreng
- Terrengforming/ bygging av "nytt terreng" på områder der dette kan være egnet.
- Rehabilitering av nedlagte massetak.
- Det er generelt bedre med noen få større deponi\* enn mange små
- Midlertidig lagring av steinmasser til seinere bruk kan være aktuelt

Mellomlagring av vekstmasser\*:

- Det er ikke alltid mulig mellomlagre vekstmassene til naturlig revegetering direkte tilside for traseen. Særlig gjelder dette der vegen går i skjæring, eller på høy fylling. Det kan også være restriksjoner mht. masselagring der grunnforholdene er dårlige.
- For å ha fleksibilitet i gjennomføringen av byggeperioden bør reguleringsplanen avsette flere mindre mellomagringsarealer langs traseen. Da har man i anleggsfasen fleksibilitet til å kunne mellomlagre vekstmasser så nær opp til det stedet der massene avdekkes som mulig.

### 3.2 Naturmiljø

Gjennom planprosessen har vi fått kjennskap til forekomst av flere sårbare plantearter (rødlisterarter) som ikke må berøres. I forbindelse med lokalisering av den nye veglinja for E105 er det tilstrebet en løsning som ikke berører de aktuelle områdene. En forekomst av Vadderot (rødlisterart) er tidligere registrert ved Fredheim. Gjennom planprosessen har vi avklart at denne forekomsten ikke er nødvendig å ta hensyn til.

I oppstigningen fra Elvenes grenser dagens veg inntil område for Elvenes park som ligger langs Pasvikelva. Innenfor dette området er det plantet ulike treslag som ikke er vanlig i området. Det er tilstrebet minst mulig berøring med området for Elvenes Park. Ny vegtrasé går litt inn i området på strekningen fra 750-1000, men det antas at konsekvensene for området er begrenset.

### 3.3 Kulturminner

Sametinget og Finnmark fylkeskommune gjennomførte befarings av den nye vegtraséen for E105 sommeren 2010. Det ble ikke funnet noen automatisk fredete kulturminner på strekningen.

Området for steinbrudd og massetak ble ikke befart samtidig med befarings av vegtraséen for E105. Fylkeskommunen har varslet behov for befarings av området da det ut fra fylkeskommunens kjennskap til området er sannsynlig at det kan finnes automatisk freda kulturminner som ikke er påvist. Området må befares før endelig uttalelse kan gis.

### 3.4 Nærmiljø og friluftsliv

Langs E105 er det i dag spredt randbebyggelse og det mangler gang- og sykkelveg på strekningen.

Opprusting av E105 og bygging av gang- og sykkelveg på strekningen vil gi en forbedring av trafikksikkerheten. Omlegging av E105 i ny trasé ved Fredheim vil i tillegg gi en forbedring av bomiljøet i dette området.

Omleggingen av E105 vil være negativ for friluftslivet siden uberørte friluftsområder ned mot Pikebekken blir berørt.

<sup>2</sup> I følge Askeladden, databasen for kulturminner. Naturbasen

<sup>3</sup> Jamfør Naturbase Innsyn, Direktoratet for naturforvaltning

### 3.5 Støy

#### 3.5.1 Generelt om støy

For å lette forståelsen av støyberegningene, nevnes litt generelt om støy som kan være nyttig å vite om.

- Beregningsmessig fordobling av støy er 3 dBA.
- For at støyen skal oppleves som en fordobling, må vi normalt opp i en økning på ca 10 dBA. Dette vil selvfølgelig variere noe fra person til person.
- For hver dobling av avstanden fra støykilde til beregningspunkt, vil ekvivalent støynivå teoretisk avta med 3 dBA. Pga. markdemping vil forskjellen i praksis som regel bli større.
- Den minste hørbare forskjell er ca. 3 dBA.

Normalt støynivå i ulike situasjoner:

- Oppholdsrom (stue): ca 40 dBA
- Diskusjon (4-5 personer): ca 60 dBA
- Popkonsert: ca 110 dBA
- Jetfly ved avgang: ca 125 dBA

Kilde: Bruel & Kjør, Danmark

Trafikkstøy har et stadig skiftende lydnivå. Det er mest praktisk å beskrive støyen over en viss tidsperiode med et tall. Et slikt mål vil være det enkleste ved beregning av støynivåer, og det har en klar sammenheng med den subjektive forstyrrelsen. Det er funnet mest hensiktsmessig å benytte måleenheten ekvivalentnivå for å uttrykke dette. Ekvivalentnivået beskriver således en form for lydnivåets middelværdi i en bestemt tidsperiode. Lden er et veid ekvivalentnivå, hvor kvelds- og nattstøy er tillagt større vekt enn dagstøy.

#### 3.5.2 Inngangsdata og beregningsmetodikk

Beregningene er utført ved hjelp av EDB-programmet NovaPoint STØY. Støyberegningene foregår automatisk ut fra gitte inngangsdata. Inngangsdata er framskrevet til 20 år etter åpningsdato. Inngangsdata som er brukt i beregningene er ÅDT lik 1000 med 15 % tunge kjøretøy og fart lik 80 km/t. Beregningene er gjort i en digital terrengmodell.

#### 3.5.3 Beregningsresultater og foreslåtte støyreducerende tiltak

Beregningsresultatene er vist på X-tegningene i tegningsheftet. Det er utarbeidet støysonekart for hele strekningen. I beregningen for støysonekartet er det ikke lagt inn skjermingstiltak. Støysonekartene viser hvordan støyen brer seg utover terrenget fra vegen. Beregningspunkt 4m over terreng. Det er i tillegg utarbeidet kart som viser støynivå ved utsatte boligfasader både fra planlagt og eksisterende veg. Beregningspunkt 2 m og 4m over terreng.

Støysonekartene (se tegning X01-X03) viser at det er 15 bygninger med støyfølsomt bruk som ligger i gul sone ( $55\text{dBA} < L_{\text{den}} \leq 65\text{dBA}$ ). Det er ingen bygninger med støyfølsomt bruk i rød sone ( $L_{\text{den}} > 65\text{dBA}$ ). Det er beregnet utendørs støynivå ved fasader for de aktuelle 15 bygningene (se tegning X04-X05). Beregningene viser at ingen av de 15 bygningene totalt sett vil få en vesentlig økning ( $>3$  dBA) i støybelastningen men for enkelte bygninger vil støyen kom fra en annen vinkel.

I henhold til retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging, T-1442, skal det ved etablering av ny støyende virksomhet tilbys skjerming hvis støynivået ved uteplass eller utenfor bygning med støyfølsomt bruksformål overskrider 55 dBA. Ved utvidelse/ending av virksomhet som medfører støy er innslagspunktet for når det tilbys skjerming strengere. Da er regelen slik at bygninger som ligger i intervallet 55-65 dBA tilbys støyskjerming hvis det nye tiltaket medfører en merkbar økning av støyen. En merkbar økning av støyen er i praksis  $> 3\text{dBA}$ . Bygninger som har mer en 65 dBA tilbys skjerming uansett. Denne praktiseringen av retningslinjen kommer til anvendelse ved utbedring av eksisterende veg.

Det vil ikke bli satt opp skjerming/voller langs veg eller tilbudt lokal skjerming på dette anlegget.

## 4 Helse, miljø og sikkerhet (HMS) og ytre miljø (YM)

HMS i denne sammenhengen er den belastningen som påføres menneskene som skal bygge prosjektet i anleggsfasen, driftsfasen og vedlikeholdsfasen, samt publikum/bruker i byggefasen og ferdigfasen.

Ytre miljø i denne sammenhengen er den forurensningsbelastningen som en vil ha i tilknytning til anleggsdrift og fremtidig drift og vedlikehold.

Statens vegvesen har som arbeidsgiver og byggherre det mål at all virksomhet i etaten skal gjennomføres uten at mennesker og miljø påføres skade, i størst mulig grad. Statens vegvesen skal benytte produkter som gjennom bruk eller avhenting medfører minst mulig miljøbelastning, og unngå bruk av miljøskadelige stoffer. Alt planarbeid skal gjennomføres innenfor krav i interne bestemmelser og krav i gjeldende lovverk/forskrifter.

Det er utført en foreløpig gjennomgang av risiko og sårbarhet, og beskrevet nødvendige tiltak som må gjennomføres i byggeplanfasen for å redusere risiko og konsekvenser. I byggeplanfasen skal det utarbeides en HMS-plan. Denne må særlig fokusere på:

- Forhold til publikum / brukere og beboere skal ivaretas ved avgrensning av anleggsområder, regulering av trafikkavvikling evt. omkjøringsalternativer, tilgang til ferdsel i marka m.m. Det må utarbeides en informasjonsplan for prosjektet og evt. varslingsplan / arbeidsskiltning i forhold til trafikkavviklingen.
- Anleggsarbeid generelt - arbeid i skjæring/fylling, i grøfter og bratte skråninger. Prosedyrer og rutiner må utarbeides.
- Byggearbeid generelt langs vassdrag med mer. Prosedyrer og rutiner må utarbeides.
- Sprengningsarbeid – Prosedyrer og rutiner må utarbeides. Sikker jobb analyse.
- Arbeid nær og under høyspentledninger. Prosedyrer og rutiner må utarbeides.
- Gravearbeid – Grunnundersøkelser med rapport foreligger. Prosedyrer og rutiner må utarbeides. Kabelpåvisning.
- Rigg og deponiområder. Bruk av og avgrensning av dem.
- Mulig funn av eksplosiver fra 2. verdenskrig. Prosedyrer og rutiner må utarbeides.

Statens vegvesen vil utarbeide en HMS-plan i byggeplanfasen jfr. Byggherreforskriften. Det skal også utarbeides en plan for ytre miljø (YM-plan).

Denne skal inneholde risikovurdering, og spesielt påpeke farlige og miljøbelastende arbeidsoperasjoner og materialer i forbindelse med bygging. HMS-planen skal danne grunnlag for de HMS krav og forutsetninger som stilles til den utførende i avtale/kontrakt.

## 5 Vurdering av risiko og sårbarhet

Målet med risiko- og sårbarhetsvurderingen er å vurdere ulike forhold knyttet til risiko og sårbarhet som kan oppstå i både byggefasen og driftsfasen. Det går frem av vurderingen om dette er forhold som må følges opp på enten dette plannivået (reguleringsplan), i byggeplanleggingen, i utførelsesfasen eller som en del av funksjonskontrakten for drift og vedlikehold.

### VURDERTE RISIKOFORHOLD

#### Ulykker i anleggsperioden

Mye av anleggsarbeid vil foregå på eller like inntil eksisterende veg. Dette gir en viss risiko for ulykker for både arbeidere og trafikanter. Før anleggsarbeidet kan starte, vil de sikkerhetsmessige utfordringene bli gjennomgått og nødvendige tiltak for å sikre både arbeidere, trafikanter og andre beskrives. Det anses som nødvendig å sette ned fartsgrensen samt å tillate sperring av ett kjørefelt og lysregulere trafikken forbi i hele eller store deler av anleggsperioden for å skille anleggsområdet fra trafikken. Vegen må stenges ved sprenging. Anleggsområde mot terreng må vurderes sperret av eller merkes slik at ingen uforvarende forviller seg inn her.

Det er strømførende luftspenn over og langs vegen. Det må under byggeplanfasen kartlegges hvilke kabler dette er og om det er aktuelt med omlegging, nedgraving eller stenging av strøm under byggeperioden.

#### Trafikkulykker (mindre enn 7 skadede personer)

På en hovedveg vil det alltid kunne skje trafikkulykker. Statens vegvesen har gjennom 0-visjonen (ingen drepte og hardt skadde i trafikken) rettet trafikkikkerhetsarbeidet mot de ulykkene som har alvorligst skadegrad. Dette er møteulykker, utforkjøringsulykker og ulykker som involverer myke trafikanter. Nye vegnormaler og rekkverksnormaler har stor fokus på at terrenget ved siden av vegen skal utformes slik at en utforkjøring ikke får ekstra alvorlige resultat som følge av at kjøretøyet treffer farlige konstruksjoner eller gjenstander utenfor vegbanen. Ved bygging av ny veg skal dette følges opp slik at utforkjøringsulykker i normal fart ikke skal medføre tap av liv eller hardt skadde, forutsatt at bilens sikkerhetsutstyr brukes. Vegnormalene legger til rette for 2 typer tiltak mot møteulykker. Fysisk skille mellom kjøretningene brukes når trafikken er over 8000 kjøretøy pr. døgn. Der trafikken er mellom 4000 og 8000 etableres et "midtfelt" på 1 m bredde. Dette gir større avstand mellom møtende kjøretøy og kan bidra til færre møteulykker. Innenfor dette planområdet er trafikken for liten til at slike tiltak er aktuelle. Foreslåtte tiltak som kan være av trafikkikkerhetsmessig betydning:

- Utbedring av veggeometri (bedre kurvatur)
- 8,5 m vegbredde og tilstrekkelig sideareal for "myk" utforming
- Avkjørselsregulering

#### Store trafikkulykker (7 eller flere drepte/skadde)

Store ulykker med 7 eller flere drepte er sjeldne i Norge, og det har hittil bare vært bussulykker som har medført slikt skadeomfang. Ulykker i tunneler har også potensial til å utvikle seg til katastrofer. Det er ikke forhold her som tilsier økt risiko for slike ulykker. På ferdig utbedret veg vurderes risikoen for større ulykker å være liten.

#### Olje og kjemikalieforurensing

Trafikkuhell hvor tankbiler er innblandet kan gi utslipp av olje og kjemikaler, og spesielt i nærheten av elver og vassdrag samt i nedslagsfelt til vannverk og brønner kan dette gi en rask og uheldig spredning av forurensning. Det er noen bolighus og hytter i planområdet. Det er ikke foretatt registrering av vannforsyningen til disse. Dette bør gjøres slik at forurensningsfaren kan vurderes. Det antas ikke at eventuelle brønner vil bli mer utsatt enn i dag som følge av tiltaket. Risikoen for slike uhell er så liten og konsekvensene såpass begrenset at det ikke vil bli gjort spesielle tiltak for å unngå disse.

**Forurensning av drikkevann**

Dersom det finnes private brønner som er i bruk, og man ser at nedslagsfeltet og/eller selve brønnen berøres av vegutbyggingen, bør disse der det er praktisk og økonomisk mulig erstattes med forsyning fra ny brønn. Risikoen for skade som følge av forurensning av drikkevannet anses som liten.

**Leirras/ustabil grunn**

I områder med dårlig grunn vil vegarbeider kunne være med på å utløse leirras. Det er foretatt grunnundersøkelser innenfor planområdet, og det er vurdert at det ikke er noen område-stabilitetsproblemer (kun lokale stabilitetsproblemer). Ytterligere geotekniske vurderinger og grunnundersøkelser er aktuelt i byggeplanfasen. Prosjektet er definert i geoteknisk prosjektklasse 2. Dette innebærer krav til at det i byggefasen må kontrolleres at forholdene på byggeplassen stemmer med prosjekteringsforutsetningene. Det må være tilsyn under viktige faser i arbeidet og regelmessig rapportering. Spesiell fokus på de arbeidsoperasjonene som er kritisk i forhold til stabilitet og mulig utrasing skal minimalisere faren for dette og brudd på veien. Konsekvensene ved et eventuelt ras er likevel såpass dramatisk at det kan være aktuelt med en beredskapsplan som sikrer minst mulig skade for samfunnet om det likevel skulle skje. Risikoen for ulykker på grunn av dårlige grunnforhold i anleggsfasen og bruksfasen vurderes som liten.

**Jord/steinras og snøras**

Det er ikke registrert rasområder innenfor planområdet.

**Flom**

Flom anses å medføre liten risiko for skade på strekningen, og spesielle tiltak vurderes ikke som nødvendige.

**Terroraksjoner, sabotasje eller hærverk**

Det vil være risiko for terroraksjoner, sabotasje og hærverk, selv om sannsynligheten for alvorlige aksjoner på denne strekningen anses som liten. Eventuell endring av trusselbildet og tiltak som overvåkning og lignende må vurderes dersom det skulle bli aktuelt.

**Vegstenging/bortfall av transportnett.**

Vegstenging i forbindelse med anleggsdriften vil være sannsynlig i kortere perioder. Lengre stenginger er lite sannsynlig. Det finnes ikke omkjøringsalternativ til E105.

**Ulykker i tilknytning til sprengningsarbeidet**

Det er et alltid en viss risiko for arbeidsulykker i forbindelse med vegbygging. Ved all fjellsprenging er det risiko for uhell. Tiltak for å fjerne/reducere risiko for skader på mennesker, bygninger, infrastruktur med mer gjøres. Veggen gjennom området vil bli stengt når det sprenges. Noen salver vil medføre nedfall på veggen og kortere stenging i forbindelse med opprydning.

**Eksplosiver fra 2. verdenskrig**

Det er stor sannsynlighet at det kan finnes eksplosiver (bomber, miner etc.) fra 2. verdenskrig. Dette er en kjent problemstilling i området og Kirkenes-området. Det er også kjent flere tilfeller av funn langs strekningen i forbindelse med tidligere byggearbeider. Tiltak for å begrense risikoen i forbindelse med vegbyggingen må avklares nærmere. Det må opprettes et nært samarbeid med Forsvaret. Eventuelle funn vil kunne medføre stopp i anleggsarbeidet og eventuell kortere stengning av vegstrekningen for å fjerne/sikre eventuelle funn av eksplosiver.

**Oppsummering av risikovurderingen**

I forbindelse med videre detaljprosjektering av veggen vil det bli utført ytterligere undersøkelser og beregninger i tillegg til de som allerede er gjort. Sprengningsarbeide kan medføre fare for ulykker og materiell skade. Risikoen for at dette vil skje minimaliseres gjennom omfattende kartlegging og spesielle tiltak. Det må vurderes om det er behov for en beredskap i forhold til en slik hendelse under de mest kritiske arbeidsoperasjonene. Dette gjelder også i forhold til funn av eventuelle eksplosiver fra 2. verdenskrig.

## 6 Grunnerverv

Vedtatt reguleringsplan er et juridisk dokument som danner grunnlag for erverv av nødvendig grunn og rettigheter for å gjennomføre planen. Dersom det ikke oppnås frivillige avtaler, kan grunn og rettigheter erverves ved ekspropriasjon (tvungen avståelse). Ekspropriasjon kan vedtas av kommunen i medhold av plan- og bygningslovens § 16-2, eller av Statens vegvesen i medhold av veglovens § 50. Erstatning for grunn og rettigheter ved tvungen avståelse blir fastsatt ved rettslig skjønn.

Areal som erverves til vegformål skal normalt følge formåls grensene i reguleringsplankartet. Av ulike årsaker kan det være praktisk og nødvendig at de nye eiendomsgrensene avviker noe fra formåls grensene i planen. Arealbehovet kan bli mindre enn formåls grensene viser, eksempelvis kan skråningsutslagene bli mindre enn antatt. Eventuelt areal som ikke blir brukt til vegformål vil ikke bli ervervet, og skal gå tilbake til opprinnelig formål.

### 6.1 Grunneierliste

Gnr	Bnr	Navn	Adresse
29	60	Ørjan Nilsen	Elvenes, 9900 Kirkenes
29	48	Andreas Berthelsen (1/2) Jon Berthelsen (1/2)	Sandmoveien 23, 2020 Skedsmokorset Toppeneveien 5, 9900 Kirkenes
29	34	Andreas Berthelsen (1/2) Jon Berthelsen (1/2)	Sandmoveien 23, 2020 Skedsmokorset Toppeneveien 5, 9900 Kirkenes
29	18	Eivind Nordhus	Sollia Gjestegiveri, 9900 Kirkenes
29	1	Finnmarkseiendommen	Torget, 9700 Lakselv
29	43	Sør-Varanger kommune	Rådhusplassen 3, 9900 Kirkenes
29	1 Fnr. 46	Finnmarkseiendommen (bortfester)	Torget, 9700 Lakselv
		Bjørn Arne Dahl (fester)	Søndre Langgate 32, 9950 Vardø
29	62	Carina Koi Ryeng	Elvenes, 9900 Kirkenes
28	5	Leif Kristensen	Elvenes, 9900 Kirkenes
28	16	Bjørn Kristiansen	Elvenes, 9900 Kirkenes
28	1	Finnmarkseiendommen	Torget, 9700 Lakselv
28	13	Øystein Pedersen	Elvenes, 9900 Kirkenes
28	25	Arild Øystein Pedersen	Ekveien 6, 9912 Hesseng
28	12	Jan Øystein Fjeld	Elvenes, 9900 Kirkenes
28	61	Finnmarkseiendommen (bortfester)	Torget, 9700 Lakselv
		Karianne Davo Karikoski (fester)	Pasvikveien 30, 9900 Kirkenes
28	7	Karianne Davo Karikoski (1/3) Gunhild Marie Pedersen (1/3) Randi Solveig Svendsen (1/3)	Pasvikveien 30, 9900 Kirkenes Michelets Vei 25 B, 1368 Stabekk Åsveien 66, 9360 Bardu
28	28,42	Hanne Eriksen (1/2) Ingar Eriksen (1/2)	Elvenes, 9900 Kirkenes Elvenes, 9900 Kirkenes
28	20	Yngvil Pedersen (1/2) Steinar Seipæjævi (1/2)	Elvenes, 9900 Kirkenes Elvenes, 9900 Kirkenes
28	44	Yngvil Pedersen (1/2) Steinar Seipæjævi (1/2)	Elvenes, 9900 Kirkenes Elvenes, 9900 Kirkenes

Gnr	Bnr	Navn	Adresse
28	41	Tuire Keinænen (1/2) Bengt Siiri (1/2)	Elvenes, 9900 Kirkenes Elvenes, 9900 Kirkenes
28	53	Håkon Jarl Eriksen	Elvenes, 9900 Kirkenes
28	34	Karl Pedersen	Blårevsvingen 14, 9013 Tromsø
28	57	Jørgen Holmberg (1/2) Turid Holmberg (1/2)	9900 Kirkenes 9900 Kirkenes
28	59	Mary Elisabeth Bønå	Elvenes, 9900 Kirkenes
28	1 Fnr. 3	Finnmarkseiendommen (bortfester)	Torget, 9700 Lakselv
		Tonny Nilsen (fester)	Krøkebærveien 25, 9800 Vadsø
28	1 Fnr. 13	Finnmarkseiendommen (bortfester)	Torget, 9700 Lakselv
		Forsvarsbygg (fester)	Grev Wedels plass 5, 0151 Oslo
28	17	Beryl Klerck Kristensen	Elvenes, 9900 Kirkenes
28	2	Finnmarkseiendommen	Torget, 9700 Lakselv
28	2 Fnr. 1	Finnmarkseiendommen (bortfester)	Torget, 9700 Lakselv
		Gunnar Tharaldsen (fester)	Elvenes, 9900 Kirkenes
28	58	Snorre Rauhala	Elvenes, 9900 Kirkenes
28	2 Fnr. 4	Finnmarkseiendommen (bortfester)	Torget, 9700 Lakselv
28	1 Fnr 4	Inge Andreassen (fester) Finnmarkseiendommen (bortfester)	Elvenes, 9900 Kirkenes Torget, 9700 Lakselv
		Steinar Ernst Pedersen (fester) Finnmarkseiendommen	Gjerneshaugan 12, 8373 Ballstad
28	1 Fnr 6	Finnmarkseiendommen (bortfester)	Torget, 9700 Lakselv
		Jonny Iversen (fester)	Skrythagen 1 A, 2055 Nordkisa

## REGULERINGSBESTEMMELSER

for

forslag til reguleringsplan for E105 Elvenes – Storskog

Sør-Varanger kommune

<b>Plandato</b>	<b>Revidert</b>	<b>Vedtatt</b>
26.02.2010		

### § 1 GENERELLE BESTEMMELSER

- 1.1 I medhold av plan- og bygningsloven (PBL) § 12-7 gjelder disse reguleringsbestemmelsene for det området som på plankartene er avgrenset med reguleringsgrense.
- 1.2 Reguleringsplanen består av fire reguleringsplankart (R001 – R004) i målestokk 1:1000, reguleringsbestemmelser samt planbeskrivelse.
- 1.3 I medhold av PBL § 12-5 er det angitt følgende arealformål samt hensynssoner for arealene innenfor planområdet:

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

- Fritids- og turistformål (FT1 – FT3)
- Steinbrudd og masseuttak

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

- Kjøreveg (Veg 1 – Veg 8)
- Gang- og sykkelveg (GS1 – GS5)
- Parkeringsplass (P1 – P3)

#### Grønnstruktur (PBL § 12-5 nr. 3)

- Grønnstruktur (G1 – G5)

#### Landbruks-, natur- og friluftformål samt reindrift (PBL § 12-5 nr. 5)

- Landbruks-, natur- og friluftformål samt reindrift (LNF-R)

#### Bruk og vern av sjø og vassdrag (PBL § 12-5 nr 6)

- Friluftsområde i vassdrag

#### Hensynssoner (PBL § 11-8 d, jf. § 12-6)

- Båndleggingssone – anleggsbelte (A1 – A16)

### § 2 FELLESBESTEMMELSER

- 2.1 Terrenginngrep innenfor planområdet skal generelt begrenses og skal skje mest mulig skånsomt. Skjæringer, fyllinger og øvrige berørte arealer skal bearbeides og tilpasses omkringliggende terreng både når det gjelder terrengform og vegetasjonsetablering.
- 2.2 Dersom det under arbeid i marken kommer fram gjenstander eller andre levninger som viser eldre aktivitet i området, må arbeidet stanses og melding sendes til Sametinget og Finnmark fylkeskommune, Areal- og kulturvern avdelinga omgående (jf. lov av 9. juni 1978 nr. 50 om kulturminner § 8 annet ledd).
- 2.3 Byggegrense langs E105 er 50 meter målt fra midtlinja til vegen (jf. vegloven § 29). Det er ikke tillatt å plassere byggverk, opplag eller annen større innretning innenfor byggegrensa (jf. vegloven § 30).
- 2.4 Miljødepartementets retningslinjer for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442) skal legges til grunn for dimensjonering av støytiltak i reguleringsplanen. Støygrensen er i utgangspunktet  $L_{den} = 55$  dBA ved uteplass og utenfor rom med støyfølsom bruk. Retningslinjene åpner for at støygrensen ved utbedrings- og trafikksikkerhetstiltak kan økes.

For bygninger med støyfølsom bruk som etter fastlagte skjermingstiltak langs veg har en støybelastning som ligger i intervallet 55 – 65 dBA og som ikke har en støyøkning på >3 dBA tilbys ingen form for støydempende tiltak. Ved bygninger som har en økning >3 dBA og ligger i intervallet 55 – 65 dBA eller hvor støybelastningen er >65 dBA skal det gis tilbud om skjermingstiltak. Skjermingstiltakene kan være vuller, skjermmer eller tiltak på fasaden slik at det oppnås tilfredsstillende støynivå på privat uteplass og i alle oppholds- og soverom.

Eventuelle støyskjermingstiltak skal gjennomføres og ferdigstilles samtidig med vegutbyggingen.

### § 3 BEBYGGELSE OG ANLEGG

- 3.1 Områder merket FT1 – FT3 skal benyttes til turistformål knyttet til eksisterende reiselivsvirksomhet på eiendom gnr. 29, bnr. 18.
  - 3.1.1 Innenfor område FT1 og FT2 kan det til sammen settes opp inntil 13 bygninger med maksimal størrelse per bygg på 30 m<sup>2</sup>. Bebygd areal skal ikke overstige 200 m<sup>2</sup> totalt.
 

Bygningene skal benyttes som serviceenheter for bobiler og campingvogner, samt lager- og driftsbygninger. Om vinteren kan serviceenhetene knyttes opp mot snøhuler/iglo som skal benyttes til overnatting for turister/brukere.
  - 3.1.2 Maksimal mønehøyde for bygningene er 5 m. Det er tillatt med både saltak, pulttak og flatt tak.
  - 3.1.3 Det kan etableres to avkjørsler fra E105, dimensjonert for buss, i forbindelse med utbygging innenfor område FT1 og FT2.
  - 3.1.4 Det kan etableres interne veger samt oppstillingsplass for buss innenfor område FT1 og FT2.

- 3.1.5 Det kan etableres parkeringsplasser for besøkende til Gapahuken restaurant (på eiendom gnr. 29, bnr 18), innenfor den sørlige delen av område FT1 og FT2. Parkeringsplasser kan etableres før øvrig utbygging innenfor området.
- 3.1.6 Innenfor område FT1 og FT2 kan det opparbeides parkeringsplass for brukerne av serviceenhetene. Det kan anlegges inntil 4 oppstillingsplasser per serviceenhet.
- 3.1.7 Det er tillatt å legge inn strøm og vann- og avløp i serviceenhetene. Elektrisk kraftforsyning avklares med nettselskapet.
- 3.1.8 Utfyllinger innenfor område FT1 og FT2 skal begrenses på grunn av dårlige grunnforhold.
- 3.1.9 Ved gjennomføring av aktuelle tiltak innenfor område FT1 – FT3 skal arbeidet gjennomføres så skånsomt som mulig og tilpasses eksisterende terreng slik at terrenginngrepene minimaliseres.
- 3.1.10 Eksisterende vegetasjon innenfor område FT1 – FT3 skal bevares i størst mulig grad. Skjøtsel av vegetasjonen kan utføres i samarbeid med kommunen.
- 3.1.11 Før byggetillatelse til tiltak innenfor område FT1 – FT3 må det utarbeides en situasjonsplan i målestokk 1:500, ev. 1:200, som skal godkjennes virksomhetsleder for plan- og byggesak i Sør-Varanger kommune.
- Situasjonsplanen skal vise og ivareta følgende:
- Helhetlig utforming og utnyttelse av område for turistformål, herunder planlagte terrenginngrep i form av skjæringer/fyllinger, terrengtilpasning, eksisterende og ny vegetasjon med spesifisering av vegetasjon som eventuelt forutsettes bevart
  - Plassering av bygninger
  - Plassering og utforming av interne veier, parkeringsplasser og oppstillingsplass for buss
  - Eventuelle støttemurer og gjerder/skjermvegger
  - Eventuelle kabler og ledninger
  - Samordning med gang- og sykkelvegen gjennom området
  - Eventuelle tiltak innenfor område G5
- 3.1.12 På grunn av dårlige grunnforhold (bløte masser) skal det utføres stabilitetsvurdering av tiltakene, samt en nærmere geoteknisk prosjektering/vurdering før utbyggingen innenfor område FT1 og FT2 igangsettes. Dette skal avklare særskilte behov ved oppfylling/planering av området samt fundamentering av bygninger. Vurderingene skal godkjennes av Statens vegvesen og virksomhetsleder for plan- og byggesak i Sør-Varanger kommune.
- 3.2 Området merket steinbrudd og masseuttak skal benyttes for uttak av fjellmasser. Fjellmasser fra området kan benyttes til opprusting av E105 på strekningen mellom Bjørkheim og Storskog.
- 3.2.1 Uttak av fjellmasser innenfor området skal gjennomføres slik at det legger til rette for framtidig utbedring av horisontal- og vertikalkurvaturen til fv. 354. Planleggingen av masseuttaket skal ta utgangspunkt i tidligere detaljplan for omlegging av fv. 354 (jf. utsnitt av detaljplan datert juni 1984 i vedlegg 1).
- 3.2.2 I forbindelse med utarbeidelse av byggeplan for anleggsvirksomheten skal det utarbeides en særskilt plan for uttak av masser innenfor området (drifts- og avslutningsplan). Denne planen skal godkjennes av virksomhetsleder for plan- og byggesak i Sør-Varanger kommune.

#### § 4 SAMFERDSELSANLEGG OG TEKNISK INFRASTRUKTUR

- 4.1 Område merket Veg1 skal benyttes til offentlig kjøreveg (E105).
- 4.2 Områder merket Veg6 og Veg8 skal benyttes til offentlig kjøreveg (kommunal veg).
- 4.3 Områder merket GS1 – GS5 skal benyttes til gang- og sykkelveg langs E105.

Det er tillatt å kjøre langs deler av GS1 for å sikre atkomst fra Veg1 til eiendommer (gnr/bnr/fnr) som ikke har egen avkjørsel direkte fra offentlig kjøreveg (Veg1):

- 28/21, 28/2/1, 28/2/4, 28/17 og 28/43 (avkjørsel fra Veg1 ved ca. profil 810)
- 28/57 (avkjørsel fra Veg1 ved ca. profil 1320)
- 28/28 og 28/42 (avkjørsel ved ca. profil 1570)

GS4 kan også benyttes som intern kjøreveg for virksomheten på FT1 og FT2, samt varelevering til Gapahuken restaurant på eiendom gnr. 29, bnr. 18.

Kjøring langs GS1 og GS4 skal reguleres ved nødvendig skilting.

- 4.4 Områder merket Veg2 – Veg5 og Veg 7 skal benyttes til privat atkomstveg, og skal sikre atkomst til følgende eiendommer (område – Gnr/bnr/fnr):
- Veg2 - 28/1, 28/1/3, 28/11 og 28/59
  - Veg3 - 28/41 og 28/53
  - Veg4 - 28/20, 28/34, 28/44
  - Veg5 – 28/12 og 28/13
  - Veg7 – 29/1, 29/62 og P1 (parkeringsplass)
- 4.5 Område P1 kan benyttes til parkeringsplass for scooterløype 18 i Sør-Varanger kommune.
- Område P2 kan benyttes til parkeringsplass knyttet til Forsvarets aktivitet i området ved Pikevatnet.
- Område P3 kan benyttes til parkeringsplass knyttet til reiselivsvirksomhet på eiendom gnr. 29, bnr. 18 (Solliia gjestegård/Gapahuken restaurant).
- 4.6 Innenfor område Veg1 – Veg8, GS1 – GS5 og P1 – P3 kan det anlegges kjøreveg, gang- og sykkelveg og parkeringsplasser med nødvendige arealer for anlegg, sikring, drift og vedlikehold av trafikkområdene som vist på reguleringsplankartene. Dette omfatter nødvendig trafikkarealer til fyllinger, skjæringer, grøfter og andre sidearealer, drenggrøfter, murer, sikringstiltak, stabiliserende tiltak m.m.
- 4.7 I anleggsperioden for opprusting av E105 kan områdene regulert til samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur benyttes til riggplass, lagerplass for masser, anleggsveger og anleggsområde, mellomlagring av masser samt parkering av anleggsmaskiner, og annen aktivitet knyttet til anleggsdriften.



- 4.8 Innenfor planområdet tillates det ikke opparbeidet andre avkjørsler enn de som er vist med pil på reguleringsplankartene. Alle avkjørslene skal utformes i henhold til krav i vegnormalene. Avkjørslenes plassering er ikke eksakt og vil bli endelig fastlagt i forbindelse med utarbeidelse av byggeplan for vegtiltakene.

Avkjørsler som skal stenges framgår av reguleringsplankartene.

Avkjørsel og vendehammer ved profil 3460 er tilknyttet eiendom gnr. 29, bnr. 1, fnr. 46.

Avkjørsel og vendehammer ved profil 4100 er tilknyttet eiendom gnr. 29, bnr. 34.

- 4.9 Frisiktlinjer for avkjørsler og kryss framgår på reguleringsplankartene. Innenfor frisiktlinjene skal det ikke være sikthindringer med høyde over 0,5 meter over tilstøtende vegers plan. Eventuelle sikthindringer innenfor frisiktlinjene kan kreves fjernet, se vegloven §§ 43 og 31.

## § 5 GRØNNSTRUKTUR

- 5.1 Innenfor område merket G2 og G4 skal eksisterende vegetasjon langs E105 bevares for å sikre en vegetasjonsskjerm mot områdene langs Pikevatnet.

- 5.2 Innenfor område G1, G3 og G5 skal den eksisterende vegetasjonssonen langs Pikevatnet bevares.

- 5.3 Område G5 kan benyttes i tilknytning til turistvirksomheten på FT 1 – FT3 samt på eiendom gnr. 29, bnr. 18. Innenfor området tillates det oppført konstruksjoner, anlegg og utstyr som har naturlig tilknytning til turistvirksomheten, slik som stier med enkel standard, bål plass, brygge, bord/benker og lignende.

Eventuelle tiltak og bruk av området skal avklares i situasjonsplanen for turistvirksomheten for område FT1 – FT3, jf. § 3.1.11.

- 5.4 Det er ikke tillatt med bygge- og anleggsvirksomhet innenfor områdene regulert til grønnstruktur.

## § 6 LANDBRUKS-, NATUR- OG FRILUFTSFORMÅL SAMT REINDRIFT

- 6.1 Områder merket LNFR skal benyttes til landbruks-, natur- og friluftsmål samt reindrift. Innenfor disse områdene er det ikke tillatt med annen bygge- og anleggsvirksomhet enn den som har direkte tilknytning til stedbunden næring.

## § 7 BRUK OG VERN AV SJØ OG VASSDRAG

- 7.1 Områder merket friluftsområde i vassdrag omfatter Pikebekken. I forbindelse med utbygging av E105 blir Pikebekken berørt på to delstrekninger på grunn av utfylling i vassdraget. Områdene omfatter arealer for etablering av nye bekkeløp for Pikebekken der denne blir berørt av vegutbyggingen.

- 7.2 I forbindelse med utarbeidelse av byggeplan for anleggsvirksomheten skal det utarbeides detaljert plan for kryssing av Pikebekken i samarbeid med NVE. Detaljplan for kryssingen skal godkjennes av NVE.

## § 8 HENSYNSSONER

- 8.1 Områder merket A1 – A16 kan benyttes til riggplass, lagerplass for masser, anleggsveger og anleggsområde, mellomlagring av masser samt parkering av anleggsmaskiner, og annen aktivitet knyttet til anleggsdriften.

Område A3 skal i tillegg også benyttes til midlertidig massedeponering.

Den vestlige delen av A8 skal i tillegg også benyttes til midlertidig massedeponering.

Område A7 (profil 2100 – 2160, profil 2400 – 2490 og 2640 – 2860) skal i tillegg også benyttes til midlertidig massedeponering).

Det kan også tillates permanent massedeponering innenfor områdene. Dette skal avklares nærmere i forbindelse med utarbeidelse av byggeplan for anleggsvirksomheten (jf. § 8.3).

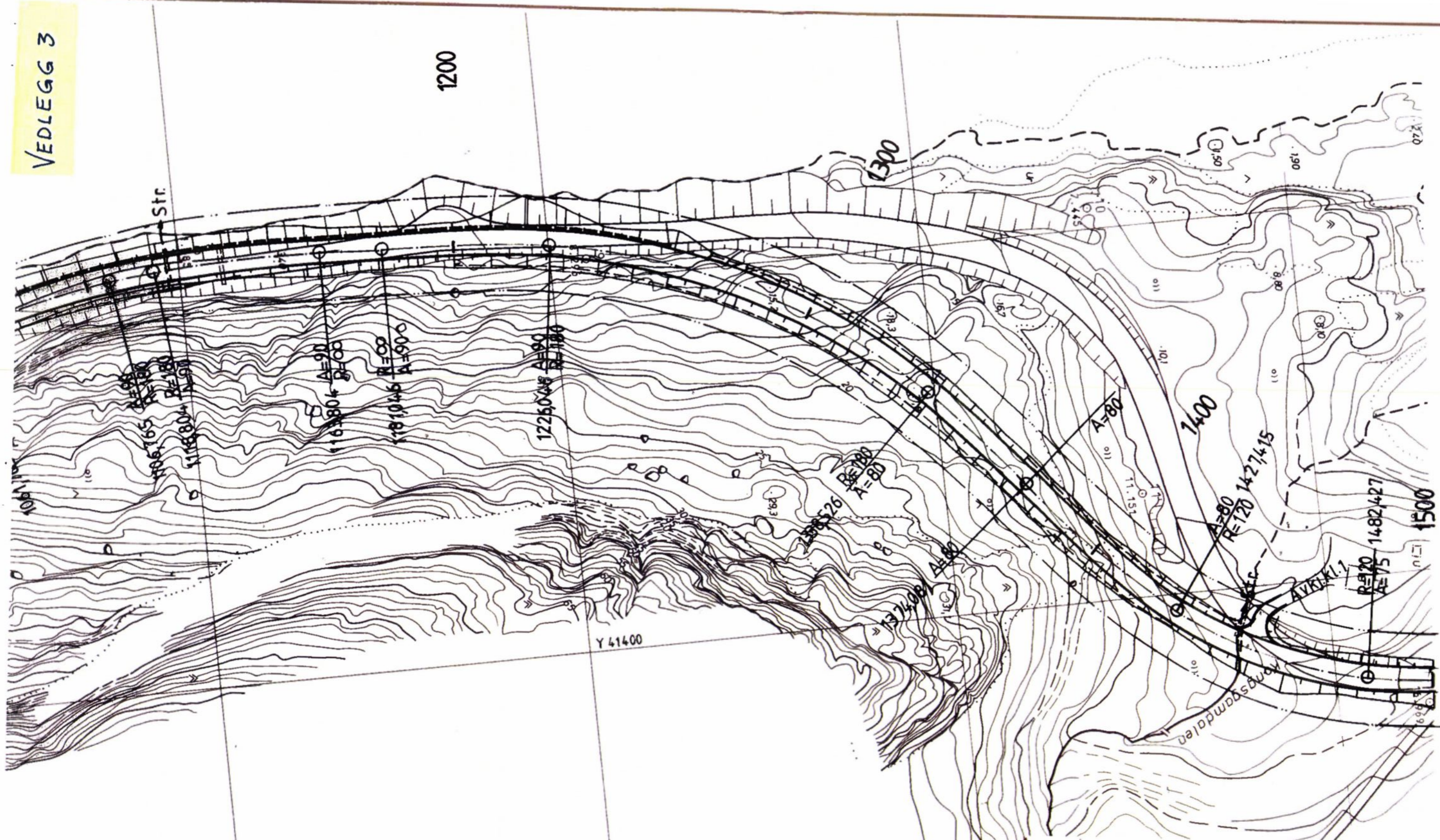
- 8.2 Område merket A14 ved Elvenes bru skal hovedsakelig benyttes som midlertidig riggområde i forbindelse med anleggsvirksomheten.

- 8.3 Område merket A13 i tidligere massetak ved fv. 354 skal hovedsakelig benyttes for deponering av overskuddsmasser fra anleggsvirksomheten. Deponeringen av masser skal utføres slik at det ivaretar en tilfredsstillende avslutning og nedlegging av det tidligere massetaket. Det skal utarbeides en egen avslutningsplan for massedeponiet (område A13).

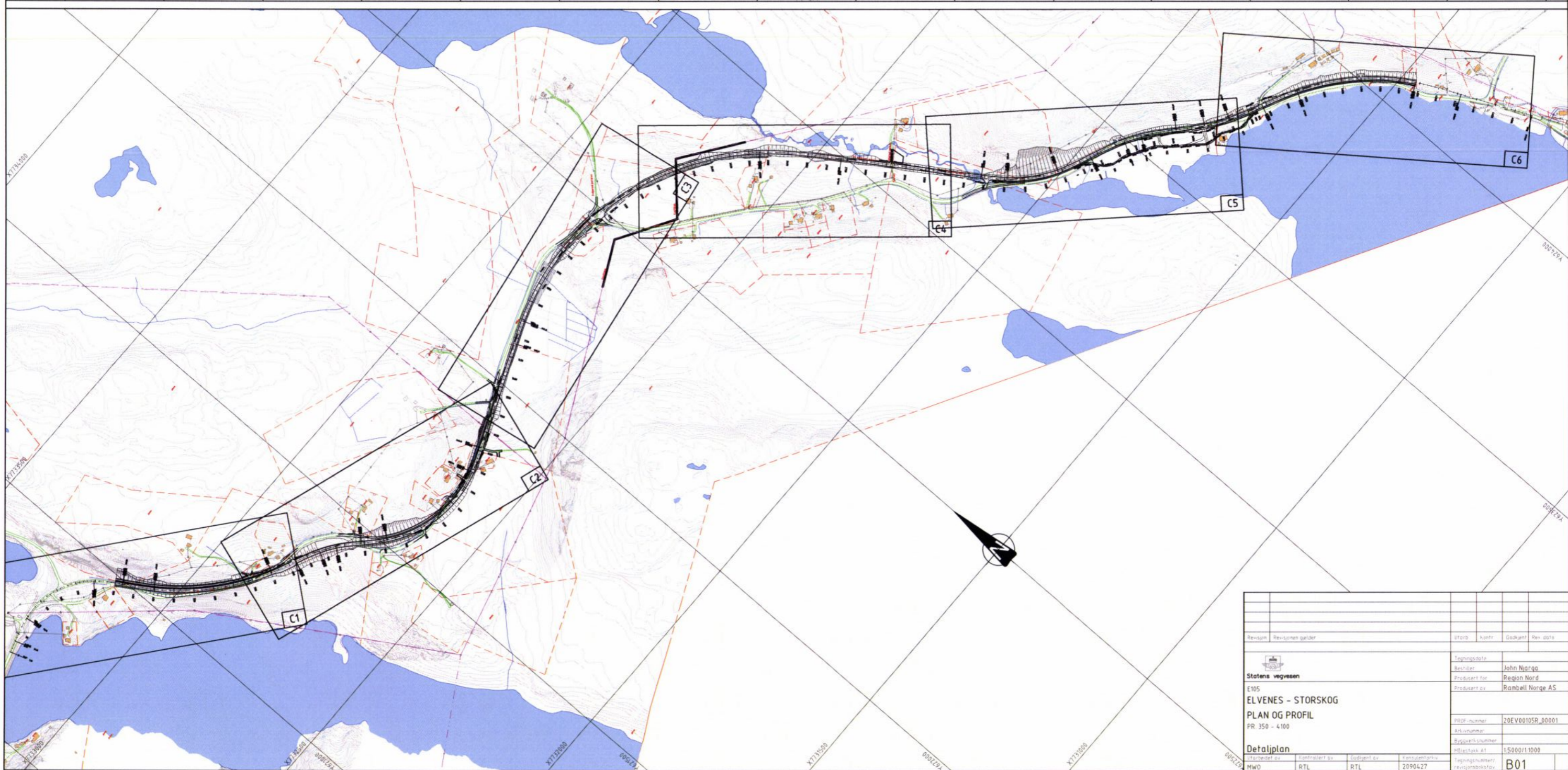
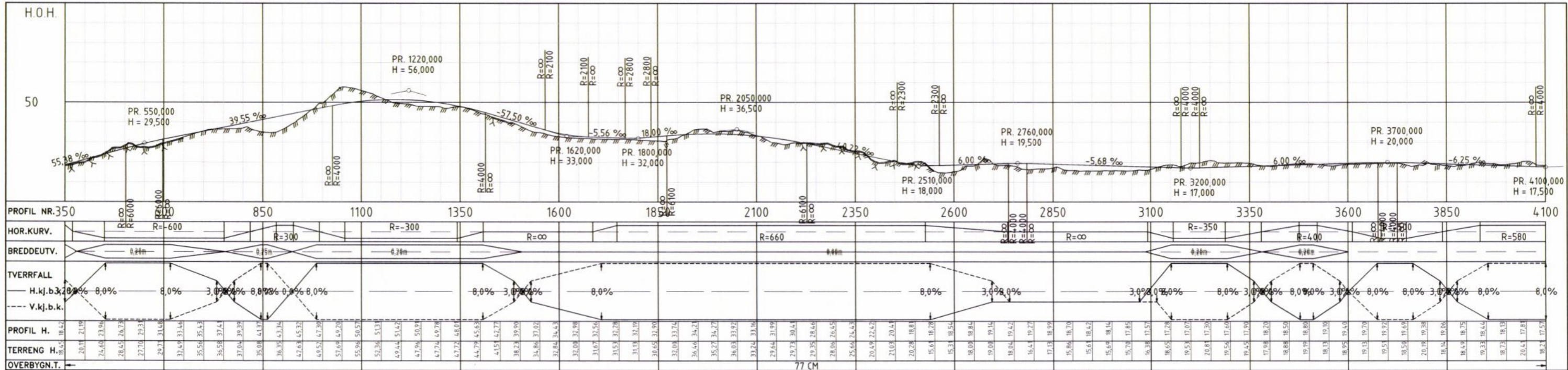
- 8.4 All anleggsvirksomhet innenfor båndleggingssoner – anleggsbelte skal skje mest mulig skånsomt, og eksisterende vegetasjon i områdene skal berøres i minst mulig grad.

- 8.5 I forbindelse med utarbeidelse av byggeplan for anleggsvirksomheten skal det utarbeides særskilt plan for bruken av områdene regulert til båndleggingssone - anleggsbelte. Denne planen skal godkjennes av virksomhetsleder for plan- og byggesak i Sør-Varanger kommune.

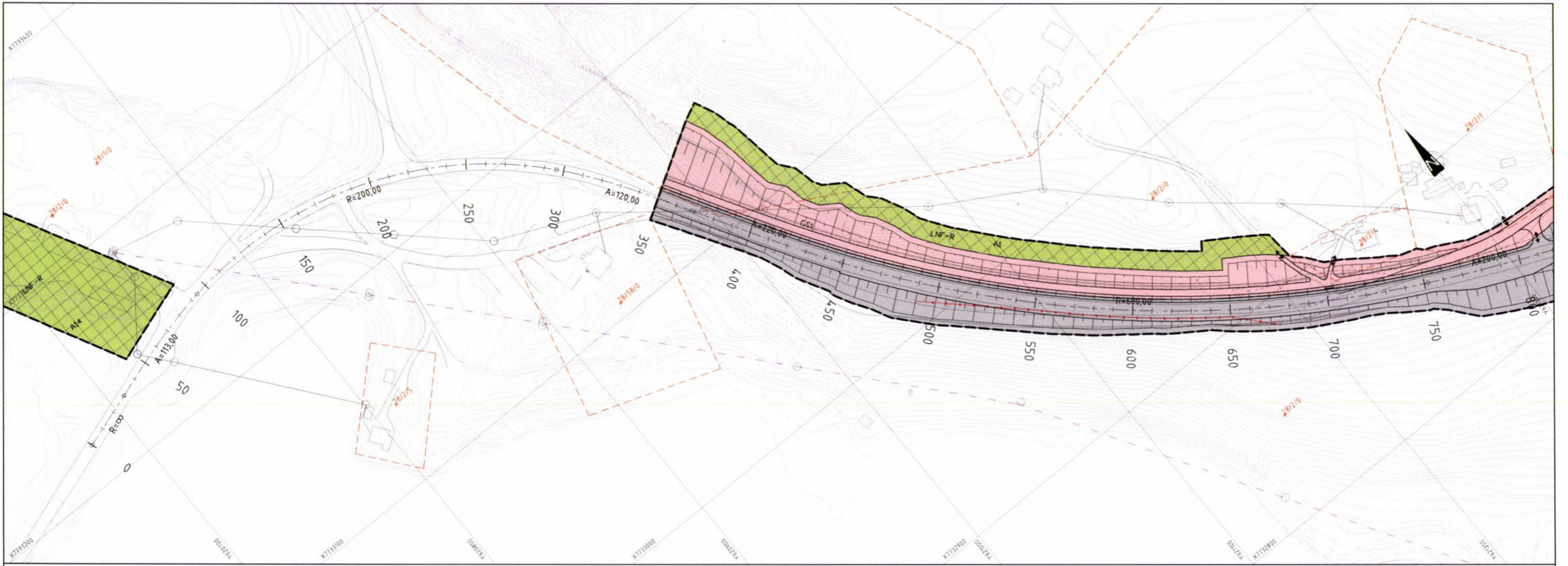
- 8.6 Innen ett år etter avsluttet anlegg skal områdene regulert til båndleggingssone - anleggsbelte ryddes og istandsettes. Deretter tilbakeføres områdene til LNFR, jf. § 6.



NR.	ENDRING-ERSTATNING	DATO.
VEGKONTORET I FINNMARK FYLKE		SIGN. JUN
PLANAVDELINGEN		ARK.
FV. 354 H.P. : Elvenes - Ropelv		SIGN.
PARSELL : Elvenes v.k. - Jakobsnes		ARK. 37
DETALJPLAN: PLAN OG PROFIL		MÅLESTOKK
PROFIL 750 - 1500		Hor 1:100
		Vert 1:200



Revisjon	Revisjonen gjelder	Utørt	Kjørt	Godkjent	Rev. dato
<b>Statens vegvesen</b> E105 <b>ELVENES - STORSKOG</b> <b>PLAN OG PROFIL</b> PR 350 - 4100		Tegningsdato Bestiller Produsent for Produsent av Jahn Njåge Region Nord Rambøll Norge AS			
<b>Detaljeplan</b> Utarbeidet av MWO		Kontrollert av RTL		Tegningsnummer 2090427	
		Skala 1:5000/1:1000		Tegningsnummer B01	



### TEGNFORKLARING

**PBL 12-5 AREALFORMÅL**

- 1 Bebyggelse og anlegg
  - Fritids- og turistformål (FT)
  - Stenbrudd og masseuttak
- 2 Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur
  - Kjørveg (VEG)
  - Gang- og sykkelveg (GS)
  - Parkeringsplass (PI)
- 3 Grønnstruktur
  - Grønnstruktur (G)
- 5 Landbruks-, natur- og friluftsområder samt reindrift
  - LNf-R
- 6 Bruk og vern av sjø og vassdrag
  - Friluftsområde i vassdrag (FV)

**PBL 12-6 HENSINSSONER**

- D1 Båndleggingssoner
  - Anleggsselte (A)

**STREKSYSMBOLER M.V.**

- PLANENS BEGRENSNING
- FORMÅLSGRENSE
- EIENDOMSGRENSE SOM SKAL OPPHEVES
- FRISIKTLINJE
- GRENSE FOR BÅNDELGGINGSSONE
- STENING AV AVKJØRSEL
- AVKJØRSEL

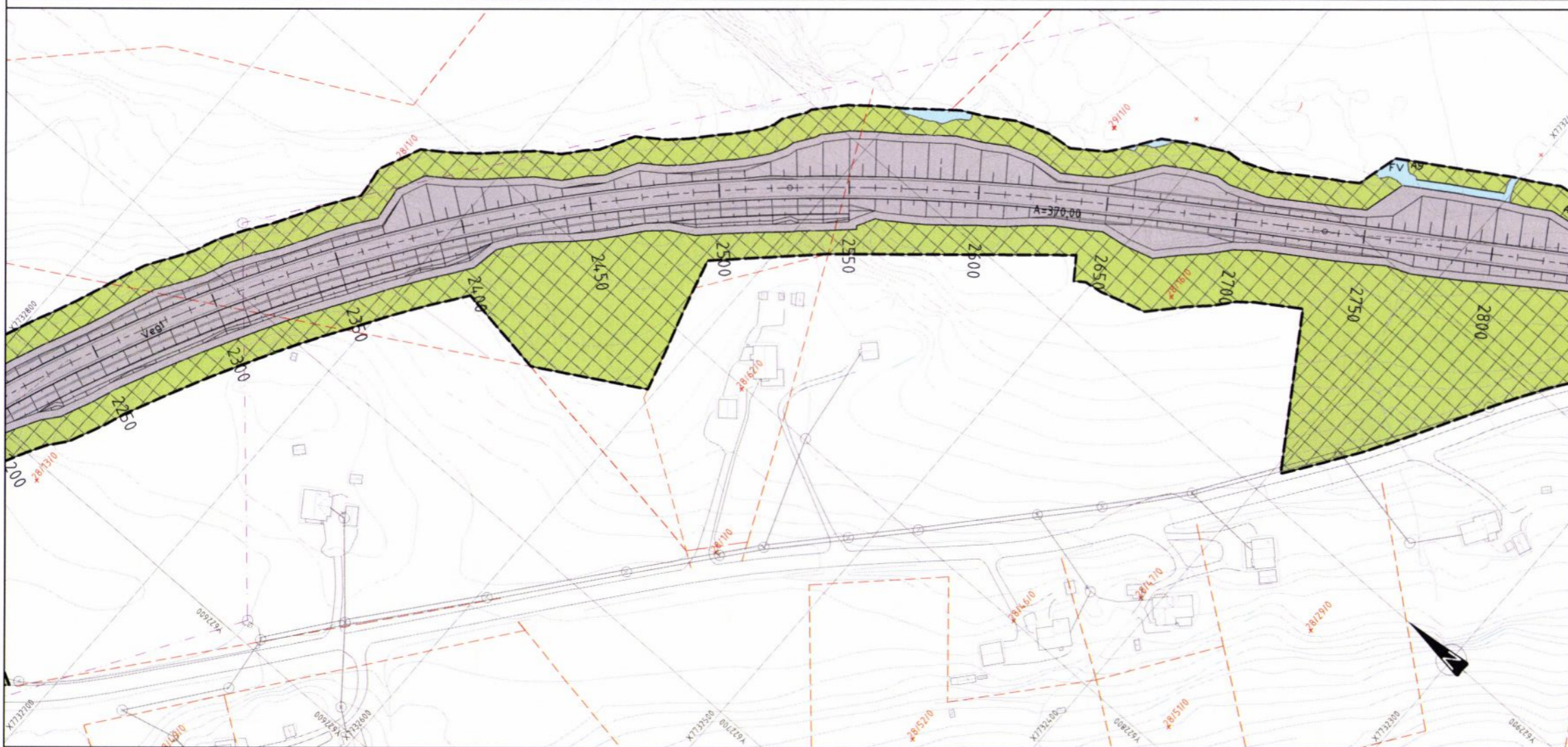
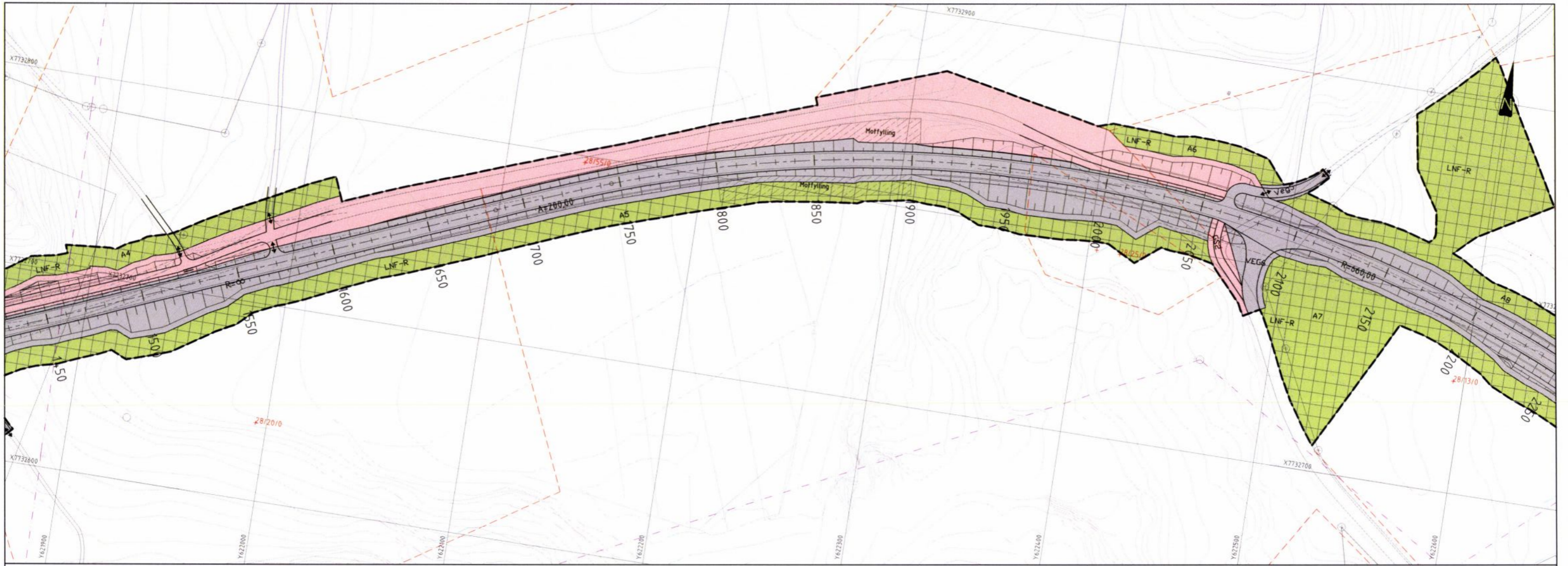
Tegningsinndeling

Revisjon	Dato	Skrevet	Signatur

**Reguleringsplan for E105 Elvenes - Storskog i Sør-Varanger kommune**  
-med tilhørende bestemmelser og planbeskrivelse

SAKSBEHANDLING IFLG. PLAN- OG BYGNINGSLOVEN	SAKSNR	DATE	SIGN
Kunngjøring av oppstart av planarbeid		02/2009	
1. gangs behandling			
Offentlig ettersyn fra 26.02. til 09.04. 2010			
2. gangs behandling			
VEDTAK I KOMMUNESTYRET			

Statens vegvesen | Sør-Varanger kommune | RANBOLL | R201



### TEGNFORKLARING

**PBL 12-5 AREALFORMÅL**

- 1 Bebyggelse og anlegg
  - Friluft- og turistformål (FT)
  - Stenbrud og masseuttak
- 2 Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur
  - Kjerveveg (VEG)
  - Gang-/sykkelveg (GG)
  - Parkeringsplass (PI)
- 3 Grønnstruktur
  - Grønnstruktur (G)
- 5 Landbruks-, natur- og friluftsområder samt reindrift
  - LNF-R
- 6 Bruk og vern av sjø og vassdrag
  - Friluftsområde i vassdrag (FV)

**PBL 12-6 HENSINSSONER**

- D) Båndleggingssoner
  - Anleggsselte (AI)

**STREKSYMBOLER M.V.**

- PLANENS BEGRENSNING
- FORMÅLSGRENSE
- EIENDOMSGRENSE SOM SKAL OPPHEVES
- FRISIKTLINJE
- GRENSE FOR BÅNDELINGSSONE
- STENING AV AVKJØRSEL
- AVKJØRSEL

Tegningsinndeling

Forfatter	Dato	Sjakkert	Signatur
Mikael Al	11.09.09		
Forfatter			
Sjakkert	26.02.2010		

**Reguleringsplan for E105 Elvenes - Storskog i Sør-Varanger kommune - med tilhørende bestemmelser og planbeskrivelse**

SAKSREHANDLING I FLG. PLAN- OG BYGNINGSLOVEN

Kunngjøring av oppstart av planarbeid

1 gangs behandling

Offentlig ettersyn fra 26.02 til 09.04.2010

2 gangs behandling

VEDTAK I KOMMUNESTYRET

SAKSNR	DATO	SGN
	02/2009	

Statens vegvesen | Sør-Varanger kommune | RAMBOLL | P.202



TEGNFORKLARING

PBL 12-5 AREALFORMÅL

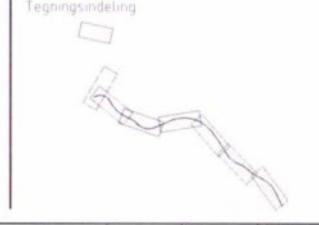
- 1 Bebyggelse og anlegg
  - Eritr- og turistformål (FT)
  - Steinbrudd og masseuttak
- 2 Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur
  - Kjøreveg (VEG)
  - Gang- og sykkelveg (GS)
  - Parkeringsplass (PI)
- 3 Grønnstruktur
  - Grønnstruktur (GI)
- 5 Landbruks-, natur og friluftsområder samt reindrift
  - LNF-R
- 6 Bruk og vern av sjø og vassdrag
  - Friluftsområde i vassdrag (FV)

PBL 12-6 HENSYNSSONER

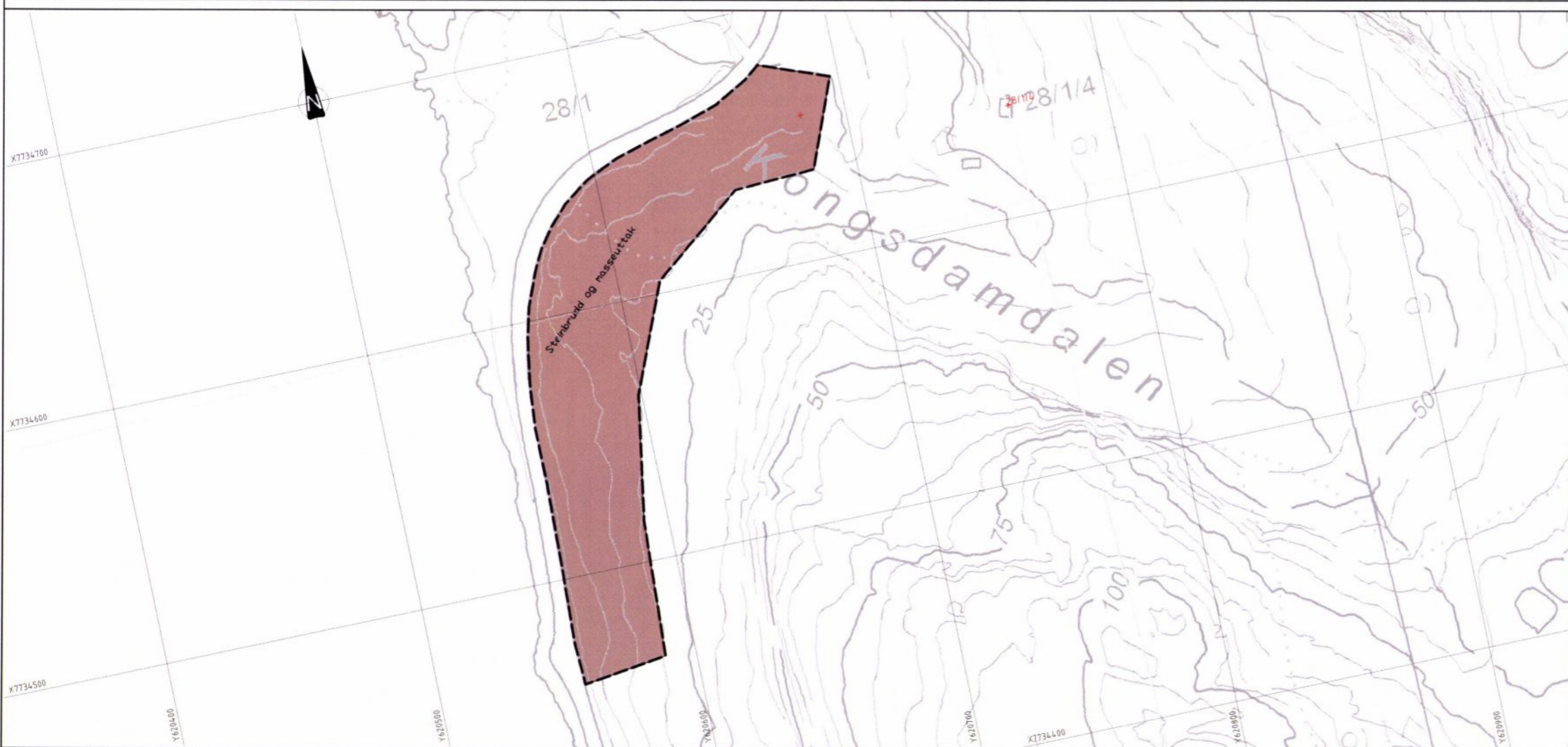
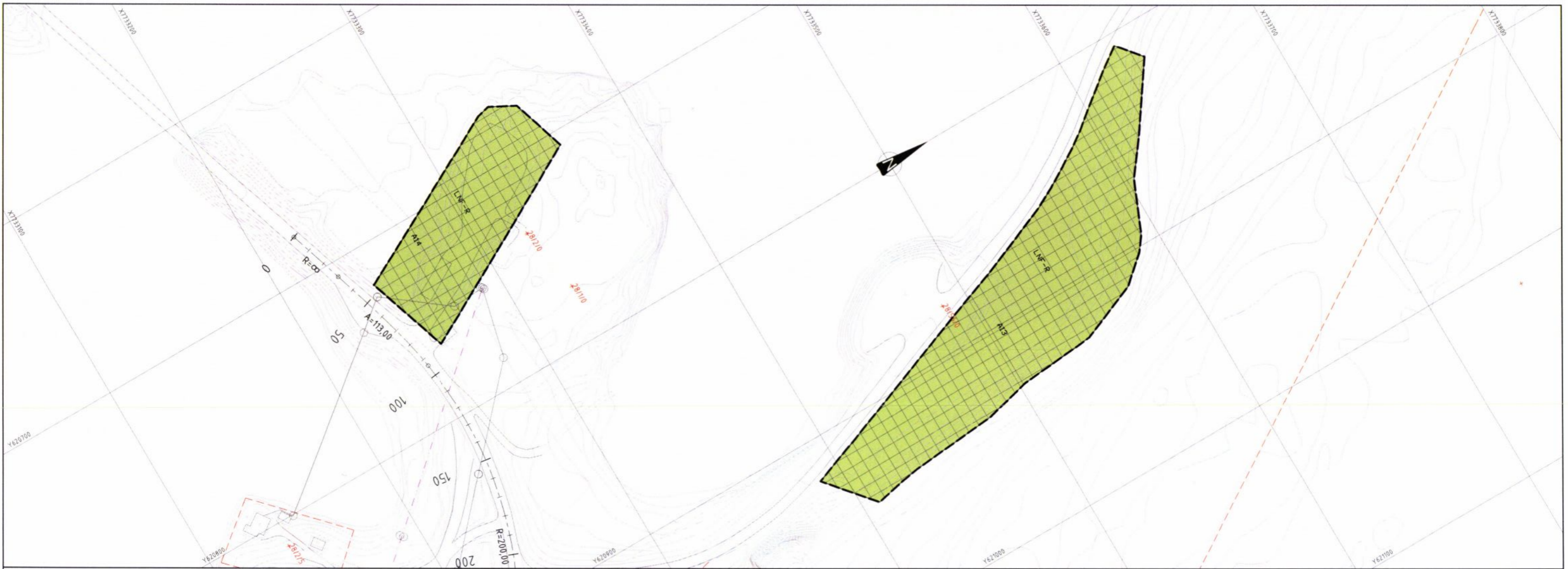
- D1 Båndleggingssoner
  - Anleggsslette (AI)

STREKESYMBOLER M.V.

- PLANENS BEGRENDELING
- FORMÅLSGRENSE
- ENDPUNSGRENSE SOM SKAL OPPHEVES
- FRISIKTLINIE
- GRENSE FOR BÅNDELINGSSONER
- Fulvert bekkeløp
- STENDING AV AVKJØRSEL
- AVKJØRSEL



Revisjoner	Dato	Saksnr	Signatur
<b>Reguleringsplan for E105 Elvenes - Storskog i Sør-Varanger kommune</b> -med tilhørende bestemmelser og planbeskrivelse			
SAKSBEHANDLING IFLG PLAN- OG BYGNINGSLOVEN Kunngjøring av oppstart av planarbeid		SAKSNR	DATE
1. gangs behandling Offentlig ettersyn fra 26.02 til 09.04.2010			
2. gangs behandling VEDTAK I KOMMUNESTYRET			



**TEGNFORKLARING**

**PBL 12-5 AREALFORMÅL**

- 1 Bebyggelse og anlegg
  - Frihavs- og turistformål (FT)
  - Stenbrudd og masseuttak
- 2 Samferdselsanlegg og Teknisk infrastruktur
  - Kjørveg (VEG)
  - Gang-/sykkelveg (GS)
  - Parkeringsplass (P)
- 3 Grønnstruktur
  - Grønnstruktur (GI)
- 5 Landbruks-, natur- og friluftsområder samt reindrift
  - LNF-F
- 6 Bruk og vern av sjø og vassdrag
  - Friluftsområde i vassdrag (FV)

**PBL 12-6 HENSINNSONER**

- D1 Båndleggingssoner
  - Anleggsseltte (AI)

**STREKSYMBOLER M.V.**

- PLANENS BEGRENNING
- FORMÅLSGRENSE
- ENDOMSGRENSE SOM SKAL OPPHEVES
- FRISK LINJE
- GRENSE FOR BÅNDELEGINGSZONER
- STENING AV AVKJØSEL
- AVKJØSEL

Tegningsinndeling

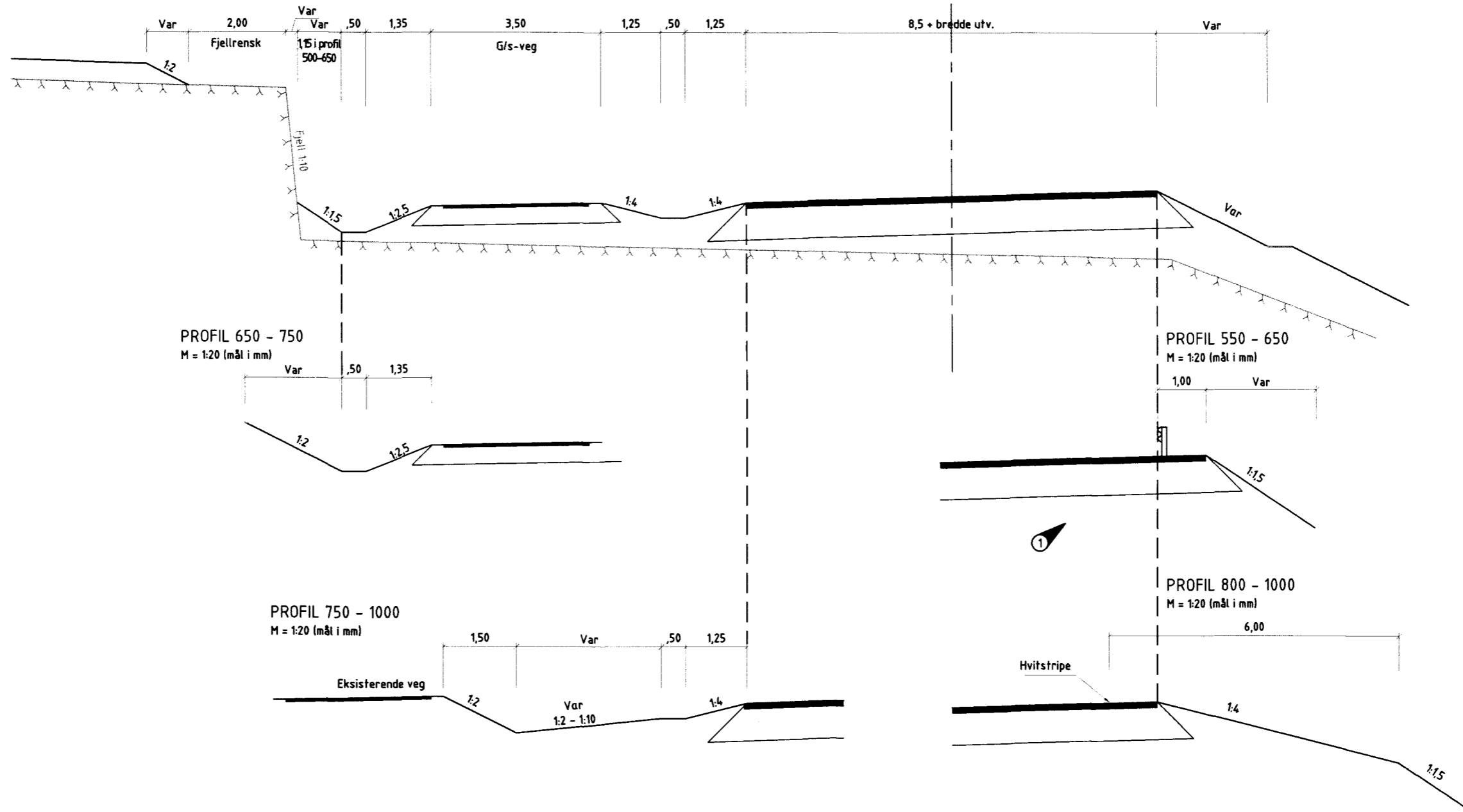
Revisjoner	Dato	Saknr.	Signtur
<b>Reguleringsplan for E105 Elvenes - Storskog i Sør-Varanger kommune</b> -med tilhørende bestemmelser og planbeskrivelse			
Sakshandling iflg. PLAN- OG BYGNINGSLOVEN Kunngjøring av oppstart av planarbeid		SAKSNR	DATE
1. gangs behandling Offentlig ettersyn fra 26.02 til 09.04.2010		82/2009	02/2009
2. gangs behandling VEDTAK I KOMMUNESTYRET			
Skala: 1:1000 Tegningsdato: 26.02.2010			





E105 KJØREBANE  
 PROFIL 350 - 1000  
 M = 1:20 (mål i mm)

E105 KJØREBANE  
 PROFIL 350 - 650  
 M = 1:20 (mål i mm)



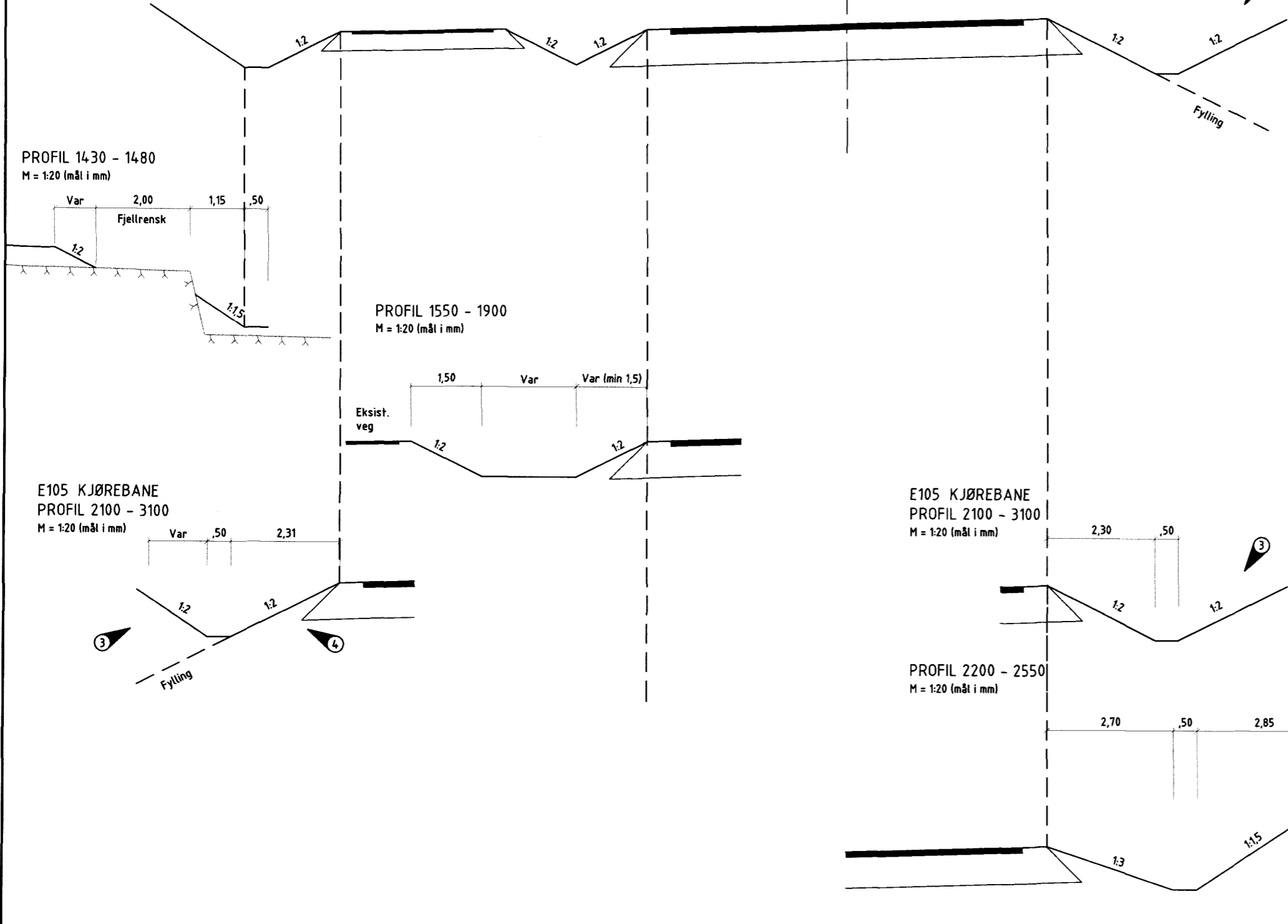
① Bussholdeplass på 4,5m  
 profil 750-825

Revisjon	Revisjonen gjelder	Utør	Kontr	Godkjent	Rev dato
Statens vegvesen		Saksnr			
E105		Tegningsdato 2010-02-21			
ELVENES - STORSKOG		Bestiller John Nierga			
Normalprofil 300 - 1000		Prosjekt for Region Nord			
Detaljeplan		Produsert av Rambøll Norge AS			
Utarbeidet av	Kontrollert av	Godkjent av	Kalkuleringsav	PROF-nummer 20EV001058_00001	
MWO	RTL	RTL	2090427	Byggesaksnummer	Som vist
				Tegningsnummer /	F 02
				revisjonsnotat	-

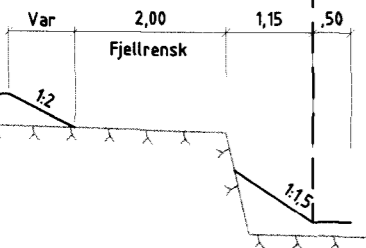
E105 KJØREBANE  
 PROFIL 1000 - 3100  
 M = 1:20 (mål i mm)

E105 KJØREBANE  
 PROFIL 1000 - 1550, 1900 - 2100  
 M = 1:20 (mål i mm)

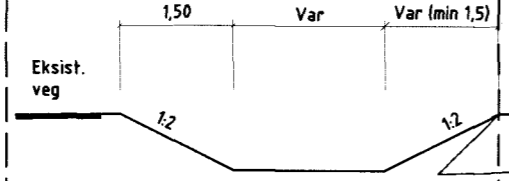
.50 1.54 3.50 1.50 1.50 8,5 + bredde utv. Var .50  
 G/s-veg



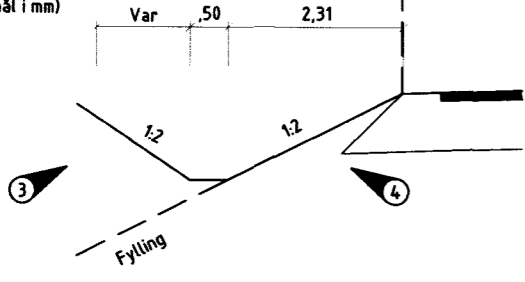
PROFIL 1430 - 1480  
 M = 1:20 (mål i mm)



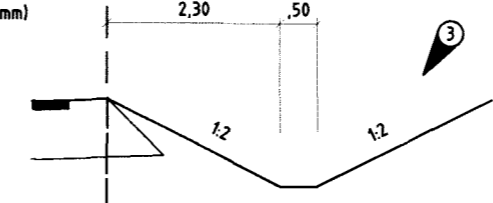
PROFIL 1550 - 1900  
 M = 1:20 (mål i mm)



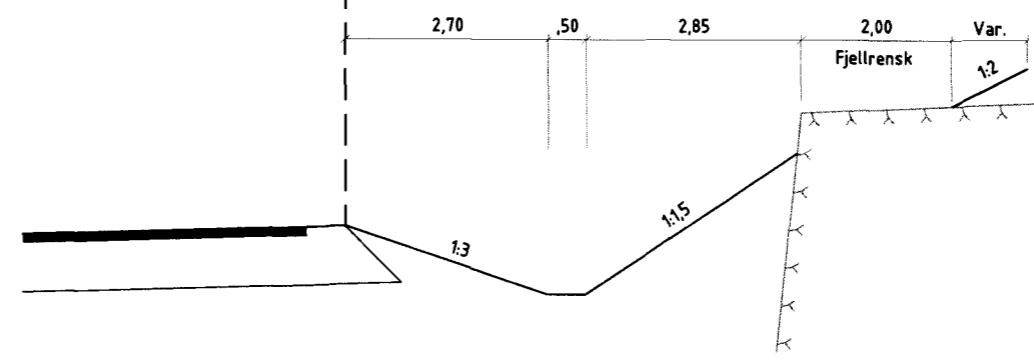
E105 KJØREBANE  
 PROFIL 2100 - 3100  
 M = 1:20 (mål i mm)



E105 KJØREBANE  
 PROFIL 2100 - 3100  
 M = 1:20 (mål i mm)



PROFIL 2200 - 2550  
 M = 1:20 (mål i mm)

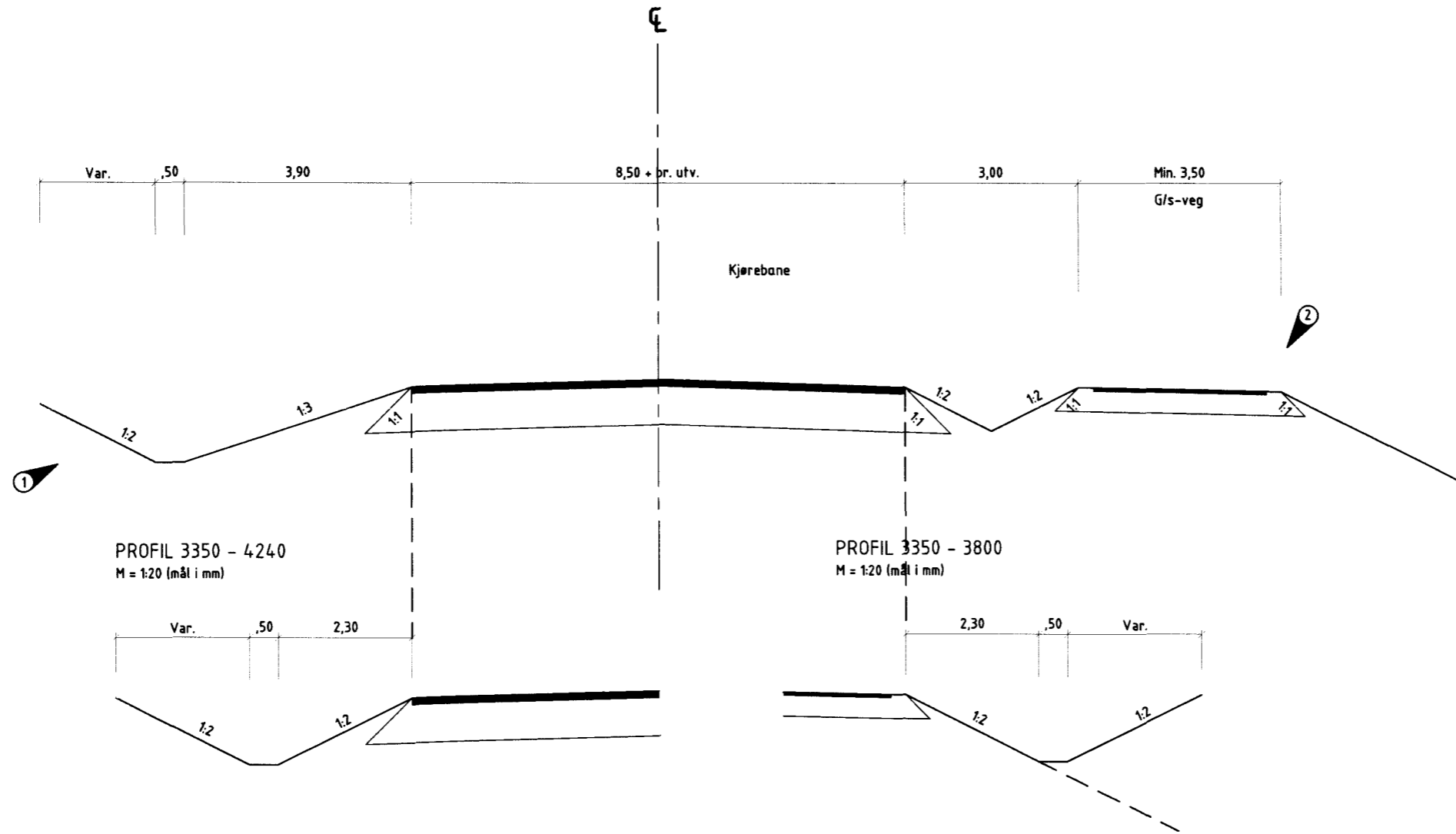


MERKNAD

- ① 1:3 på enkelte fyllinger for å unngå rekkverk
- ② 1:3 profil 1900-2100 for å åpne traseen
- ③ 2650-2670 var. (1:10) for å fjerne knaus
- ④ Innimellom 1:3 og 1:4 for å unngå rekkverk

Revisjon	Revisjonen gjelder	Utør	Kontr.	Godkjent	Rev dato
Statens vegvesen		Søkte			
E105		Leieperiode 2010-02-21			
ELVENES - STORSKOG		Bestiller John Niara			
Normalprofil 1000 - 2100		Prosjekt for Region Nord			
		Prosjekt av Rambøll Norge AS			
Detaljplan		PPR-nummer 20EV00105R_00001			
Utarbeidet av MWO		Arkeivnummer			
Kontrollert av RTL		Byggesaksnummer			
Godkjent av RTL		Målestokk A1 Som vist			
2090427		Tegningsnummer/ revisjonsstatus F 03			

E105 KJØREBANE  
 PROFIL 3100-4240  
 M = 1:20 (mål i mm)



MERKNAD

- ① Profil 3150-3350. Det antas at det vil være fjell-skjæring også. Reg. planen tar kun med jordskjæring
- ② Profil 3100-3350, 3800-4240. Esist. asfaltkant unntatt i profil 4100-4200

Revisjon	Revisjonen gjelder	Utarb.	Kontr.	Godkjent	Rev. dato
Statens vegvesen		Saksnr.			
E105		Legetingsdato 2010-02-21			
ELVENES - STORSKOG		Bestilling John Njåga			
Normalprofil 3100 - 4240		Prosjekt for Region Nord			
		Produsent av Rambøll Norge AS			
		PPR-nummer 20EV0010SB_00001			
		Arkivnummer			
		Byggesaksnummer			
		Målestokk A1			
Detaljeplan		Som vist			
Utstedt av	Kontrollert av	Godkjent av	Konstatert av	Tegningsnummer/	Revisjonsnotat
MWO	RTL	RTL	2090427	F 04	-

Støysonekart av vegtrafikk i planområdet.

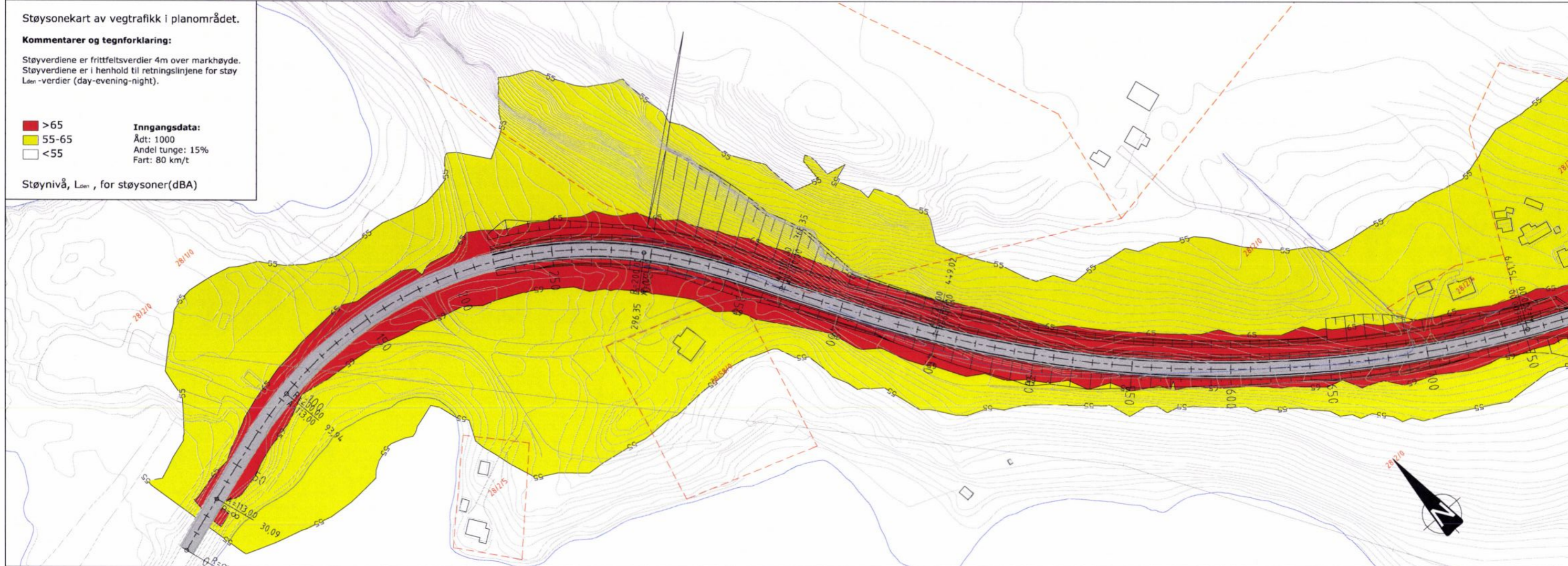
Kommentarer og tegnforklaring:

Støyverdiene er frittfeltverdier 4m over markhøyde.  
Støyverdiene er i henhold til retningslinjene for støy  
L<sub>den</sub>-verdier (day-evening-night).

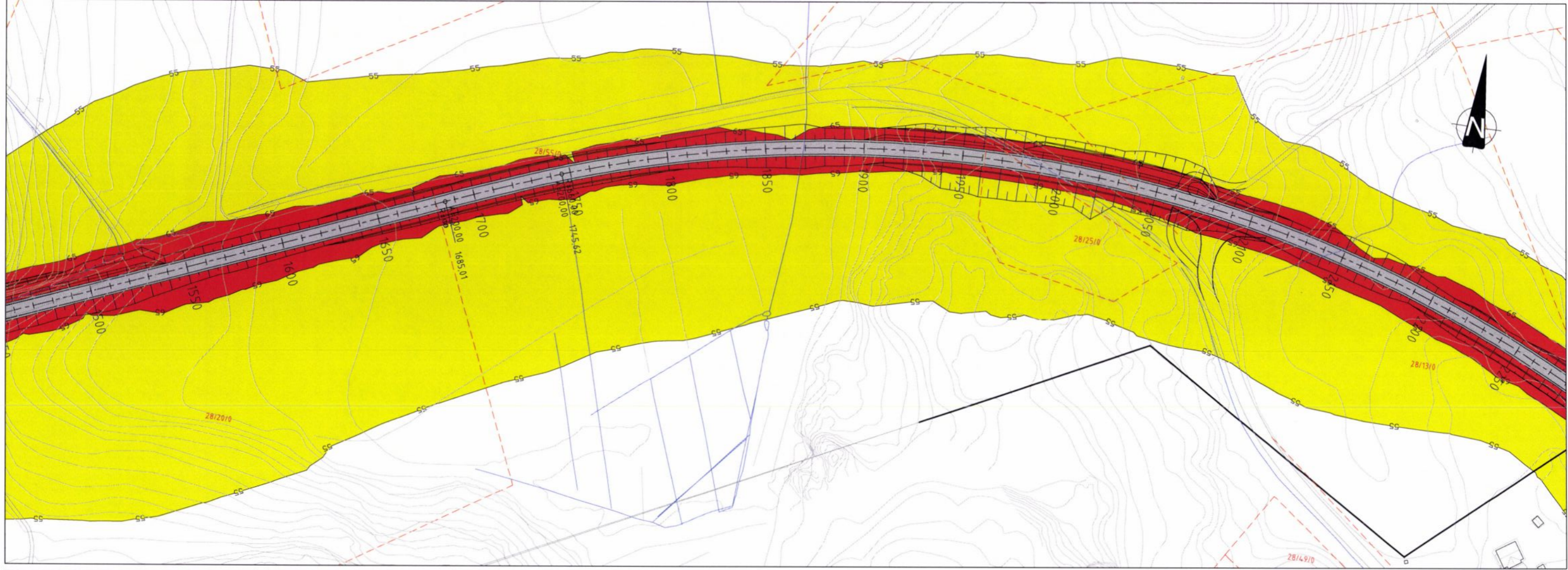
- >65
- 55-65
- <55

Inngangsdata:  
Ådt: 1000  
Andel tunge: 15%  
Fart: 80 km/t

Støynivå, L<sub>den</sub>, for støysoner(dBA)



Indeks	Revideringen gjelder	Navn	Data
	<b>Statens vegvesen</b> Region Nord	Tegn: LARKAS	24/02-2010
Ev 105	PARSELL: Elvenes - Storskog	Prosjektans	
Pr. 0 - 1500	Reguleringsplan	Geokj.	
Støysonekart		PROJ.nr:	20EVE010SR_00001
		Målestokk:	1:2000
		Tegn nr.:	X01
		Produisert av: Statens vegvesen Region Nord, Plan og Prosjektering	Arkivreferanse:



Støysonekart av vegtrafikk i planområdet.

**Kommentarer og tegnforklaring:**

Støyverdiene er frittfeltverdier 4m over markhøyde.  
 Støyverdiene er i henhold til retningslinjene for støy  
 L<sub>den</sub>-verdier (day-evening-night).

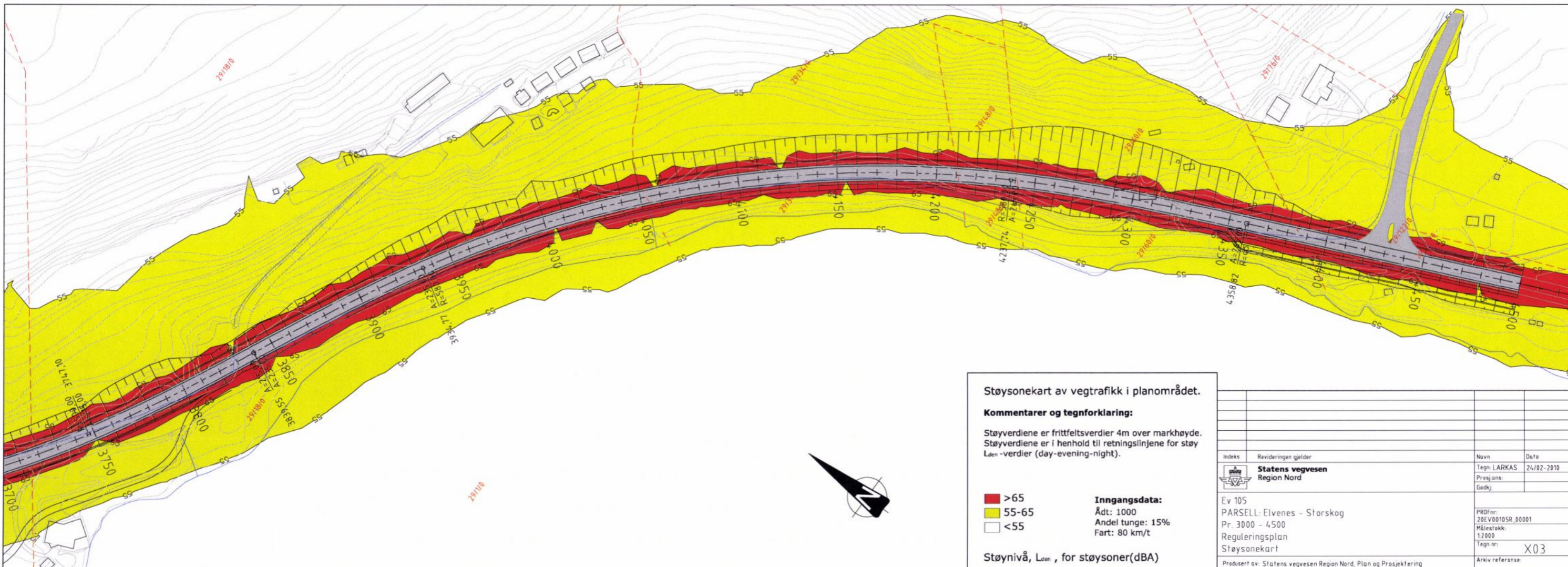
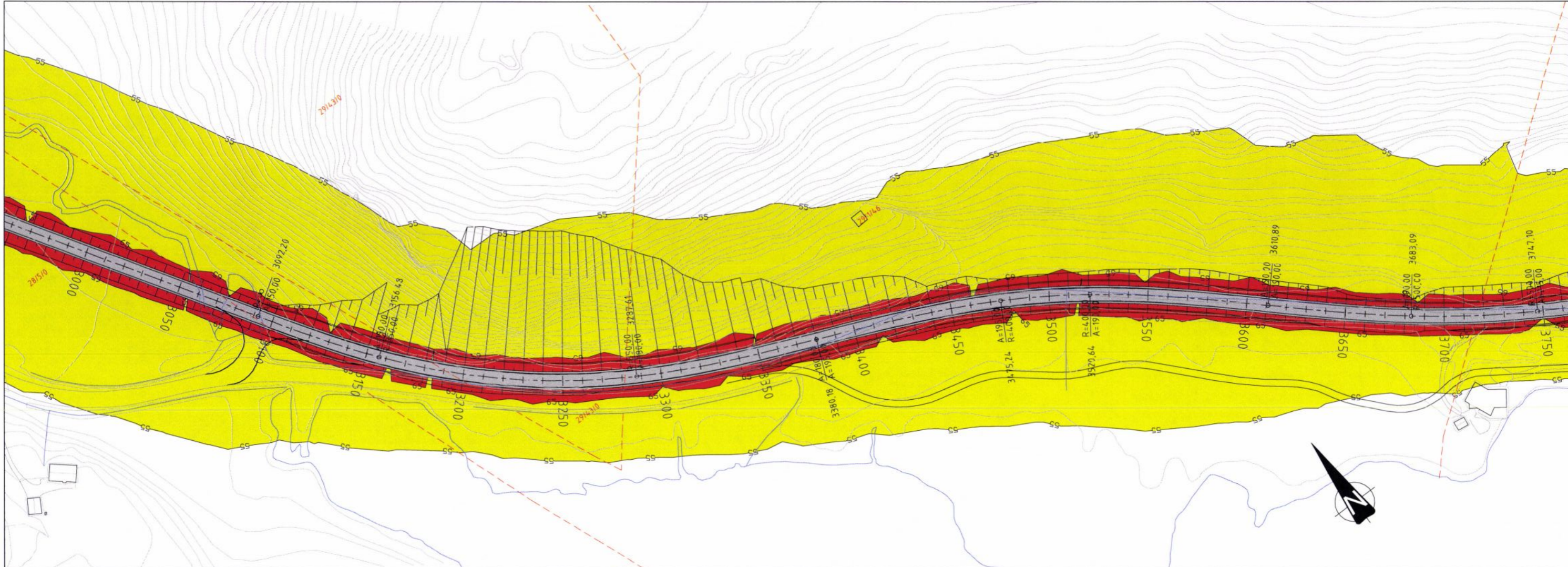
■ >65  
■ 55-65  
 <55

**Inngangsdata:**  
 Ådt: 1000  
 Andel tunge: 15%  
 Fart: 80 km/t

Støynivå, L<sub>den</sub>, for støysoner(dBA)



Indeks	Revideringen gjelder	Navn	Date
		Tegn: LARKAS	24/02-2010
		Prosjekt:	
		Godkj:	
Ev 105 PARSELL: Elvenes - Storskog Pr. 1500 - 3000 Reguleringsplan Støysonekart		PRDnr: 28EV0010SR_0001	Målestokk: 1:2000
Produsert av: Statens vegvesen Region Nord, Plan og Prosjektering		Tegn nr:	X02
		Arkiv referanse:	





**Støy ved utsatte boliger**

**Kommentarer og tegnforklaring:**

Det er beregnet støy fra eksisterende og planlagt veg.

■ >65	■ 55.0 - 65.0	■ ≤55
-------	---------------	-------

**Inngangsdata:**  
 Ådt: 1000  
 Andel tunge: 15%  
 Fart: 80 km/t

Støynivå,  $L_{den}$ , ved fasader (dBA)

Eteg: 

Ny	Exs
1	2

  
 Planlagtveg  
 Eksisterende veg

Indeks	Revideringen gjelder:	Navn	Date
	<b>Statens vegvesen</b> Region Nord	Tegn: LARKAS	24/02-2010
		Prosjekt:	
		Godkj:	
	Ev 105		
	PARSELL: Elvenes - Storskog		
	Reguleringsplan		
	Støy ved fasade		
	Produsert av: Statens vegvesen Region Nord, Plan og Prosjektering		
		PROJnr:	20EV0010SR_00001
		Målestokk:	1:2000
		Tegn nr:	X04
		Arkiv referanse:	

